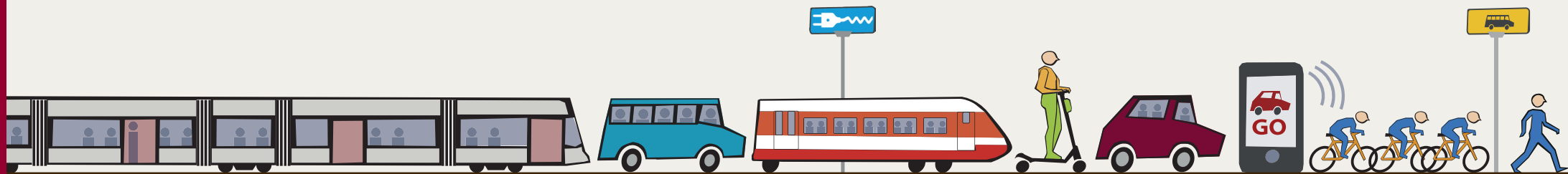


HVORDAN FÅR VI FLERE TIL AT STIGE PÅ?

Fælles om bæredygtige løsninger

midt
regionmidtjylland



BEHOV FOR NYE LØSNINGER

Menneskers mulighed for at bevæge sig fra A til B er afgørende for sammenhængskraften i Midtjylland. Vi har alle brug for nem adgang til transportmidler for at komme i skole, på arbejde, besøge venner og familie, handle ind, deltage i kultur- og fritidsaktiviteter og meget andet.

Men mobiliteten er udfordret. Hvis den nuværende udvikling og vores vaner, behov og adfærd fortsætter som nu, vil der i fremtiden være mange flere biler og dermed trængsel på vejene, mens den kollektive trafik helt vil forsvinde i mange områder.

Vi vil også fortsat udlede store mængder af CO₂ fra persontransporten, som i dag står for 21% af Danmarks samlede CO₂-udledning, når vi ser bort fra udenrigstransporten.

Vi er nødt til at transportere os på nye måder, så vores mobilitetsvalg er bæredygtige. Og det kræver nye løsninger.

I denne publikation tegner vi et billede af mobiliteten i Midtjylland samt midtjydernes transportbehov og -vaner. Det er et afsæt for at have en dialog om, hvordan mobiliteten skal se ud i fremtiden.

Data stammer primært fra en spørgeskemaundersøgelse af midtjydernes transport, hvor 6.089 midtjyder har svaret, samt en kvalitativ undersøgelse af 23 midtjydernes transportadfærd. Derudover er der medtaget data fra andre undersøgelser. ●

2

midt
regionmidtjylland

Udgivelse:
Region Midtjylland
Skottenborg 26
8800 Viborg
Telefon 7841 0000
kontakt@regionmidtjylland.dk

September 2023

Design og produktion:
Mediegruppen as
www.mediegruppen.net

Illustration af personaer:
Mediegruppen as
www.mediegruppen.net

Sammen om løsningerne

Samarbejde og dialog er centralt for at skabe en bæredygtig udvikling. Region Midtjylland inviterer en række repræsentanter for kommuner, stat, videninstitutioner, erhvervsliv, civilsamfund, organisationer og region til at samarbejde om løsninger, der kan skabe bedre mobilitet i Midtjylland.

Løsningerne skal dels realiseres af fællesskaber, og dels af enkeltaktører. Det vil vise sig, når forslag til løsninger foreligger. Region Midtjylland kan indgå i realiseringen af nogle løsninger, og andre løsninger vil være mere oplagte for kommuner, stat, videninstitutioner, virksomheder, borgere og organisationer at realisere.

De regionalpolitiske foras anbefalinger indgår i revisionen af Regional Udviklingsstrategi for Midtjylland. Den regionale udviklingsstrategi kan omfatte lovhjemlede opgaver inden for regional udvikling og i tilknytning hertil den fremtidige udvikling i regionen, infrastruktur, udvikling i yderområderne, natur og rekreative formål, grøn omstilling og klimatilpasning og eventuelle grænseoverskridende samarbejder.

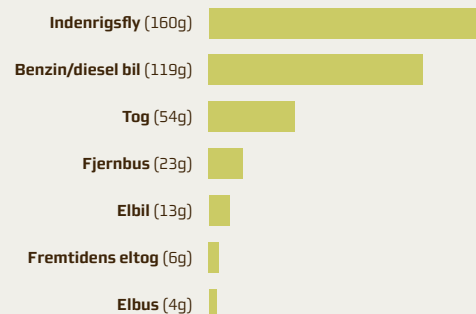
DEN ONDE CIRKEL

Færre bruger den kollektive trafik. Det betyder, at den kollektive trafik flere steder bliver mindre økonomisk rentabel og derfor beskæres, selvom mere kollektiv trafik kunne bidrage til den grønne omstilling.

I 2022 betalte det offentlige knap 42 kr. i tilskud pr. bruger af den kollektive trafik i Midtjylland (ekskl. statslige jernbaner). Det svarer til en samlet pris på 2,2 mia. kr. årligt. Heraf finansierer billetindtægter fra 52,6 mio. passagerer 0,7 mia. kr. Den samlede pris på 2,2 mia. kr. svarer til prisen for at anlægge 20-25 km motorvej i åbent land.

Bestanden af personbiler er steget de sidste mange år. Og prisudviklingen har i en årrække understøttet bilismens fremmarch.

Persontransporten er central i den grønne omstilling. Som det fremgår af nedenstående figur, er det især benzin- og dieslbiler, der udleder meget CO₂. Elbilernes udledning pr. kilometer er lav, men der tages her ikke højde for CO₂-udledningen fra produktionen af batterier til elbiler.



Grafen viser udledning i CO₂-udledning (gram CO₂ pr. personkilometer) fra udvalgte transportmidler baseret på beregninger af COWI for DSB

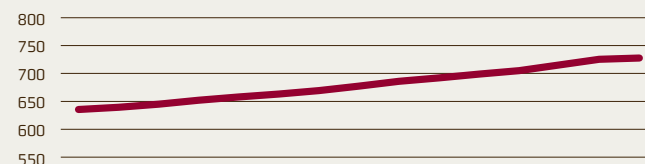
HVORDAN FÅR
VI FLERE TIL
AT STIGE PÅ?

Antal påstigere (mio.)



↓
- 14,7 mio.
- 22%

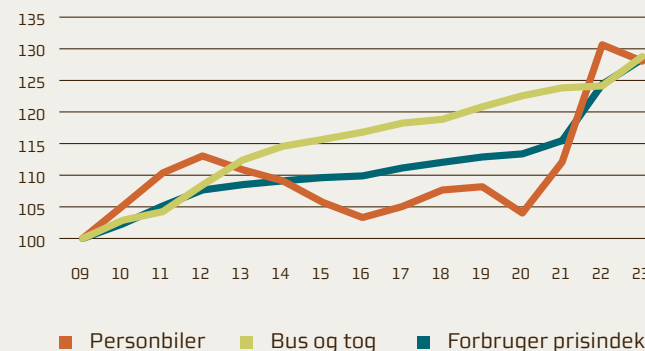
Bestand af personbiler (1.000)



↑
+ 184.437
+ 39%

3

Prisindeks (maj 2009=100)



Kilde: Antal påstigere er fra Trafikstyrelsen. Bestand af personbiler er fra Danmarks Statistik. Prisindeks er egne beregninger på baggrund af Danmarks Statistiks tal.

FÆLLES OM
BÆREDYGTIGE
LØSNINGER

MØD MIDTJYDERNE – FEM PERSONAER

Samuel, Peter, Nora, Fatima og Erik er eksempler på, hvordan midtjyderne transporterer sig, hvorfor de gør, som de gør, og hvad der måske kunne få dem til at ændre adfærd. De fem personaer beskrives på baggrund af de kvantitative og kvalitative undersøgelser af midtjydernes transport. Billeder og citater fra personaernes transport vil gå igen på de følgende sider.



Samuel, 24 år

Studerende, bor i storbyen. Han cykler og går oftest, da det er billigst og mest fleksibelt. Indimellem bruger han kollektiv trafik, f.eks. hvis det regner. Han kører også gerne sammen med andre, og låner indimellem sine forældres bil.



Nora, 37 år

Bor i en mindre by med hendes to børn, som går i vuggestue og børnehave. Hun arbejder ca. 14 km fra sit hjem, hvor hun møder fysisk ind de fleste dage. Hun kan arbejde hjemmefra og har fleksible mødetider. Hun kører i bil, når hun transporterer sig, fordi det er hurtigst og nemt, og fordi hun har mange ting med, f.eks. børnenes tasker.



Erik, 57 år

Bor på en nedlagt landejendom med sin partner. Han kører altid i firmabil til arbejde – både fordi han møder tidligt ind, skal mange forskellige steder hen og har redskaber og værktøj med rundt i sin firmabil. I fritiden bruger han også bil og kan ikke forestille sig at bruge andre transportformer.



Peter, 44 år

Bor med sin partner og to børn i en mellemstor by. Han arbejder seks km fra sit hjem, og cykler på el-ladcykel, fordi det er hurtigt og fleksibelt, og han kan have mange ting med på cyklen. Han møder fysisk ind på arbejde hver dag. På vejen afleverer eller henter han børnene i børnehave og skole.



Fatima, 52 år

Bor med sin partner i en større by. Hun arbejder ca. 50 km fra sit hjem og møder fysisk 2-3 dage om ugen. Hun tager kollektiv trafik, så hun kan arbejde undervejs. Hendes hverdag er generelt fleksibel, og hun overvejer, om de skal holde op med at have egen bil og i stedet bruge delebiler eller leje en bil, når de har brug for det.

BØRNS TRANSPORT

Størstedelen af de midtjyske børn op til 9-årsalderen køres i bil til dagsinstitution eller skole en eller flere dage om ugen.

Jo ældre børnene bliver, des flere cykler. Især de 10-16-årige cykler til skole, men selv i denne aldersgruppe køres 28% af dem i bil til skole en eller flere dage om ugen.

Påvirkes af forældres transport

Sandsynlighed for, at barnet køres til dagsinstitution eller skole stiger med forældrenes afstand til arbejde.

- Forældre med over 15 km til arbejde: 57% af børnene køres
- Forældre med under fire km til arbejde: 41% af børnene køres

Hvis forældrene har en elcykel, er der større sandsynlighed for, at barnet cykler selv eller sidder med på cyklen.

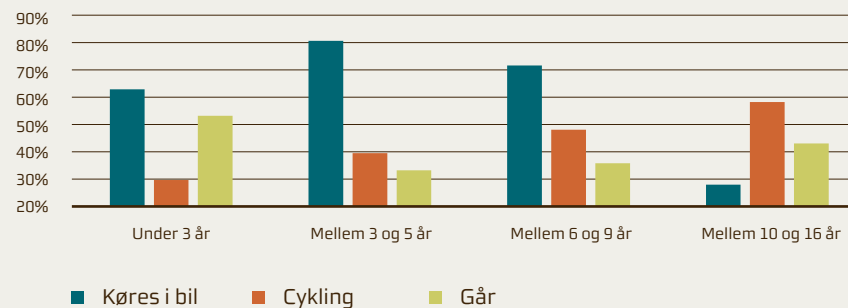
- Forældre med elcykel: 69% af børnene cykler selv eller sidder med på cyklen
- Forældre uden elcykel: 43% af børnene cykler selv eller sidder med på cyklen

Hvorfor børn ikke cykler oftere

Cyklistforbundet har i rapporten 'Børns cykelvaner 2022' spurgt forældre til deres børns transport og hvorfor børnene ikke cykler oftere til skole. Tre væsentlige årsager er:

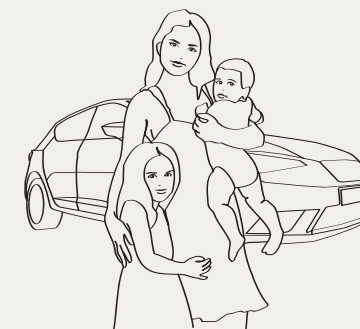
- 26% svarer, at der er for lang vej til skole
- 19% svarer, at det er en farlig skolevej
- 18% svarer, at det skyldes muligheden for at sætte barnet af ved skolen på vejen til arbejde

Børns transport til dagsinstitution og skole



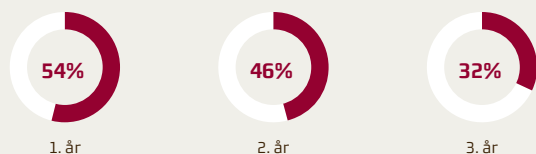
Kilde: Spørgeskemaundersøgelse af midtjydernes transport. Lavet af Danmarks Statistik på vegne af Region Midtjylland. 2023.

”Den tunge trafik, kombineret med manglen på cykelstier gør, at forældre simpelthen frygter for deres børns liv, når de sender dem på cykel i skole.”



UNGE I UDDANNELSE OG DERES TRANSPORT

De unge på ungdomsuddannelserne anvender især kollektiv trafik, bil og cykel til skole. Jo ældre de unge bliver, des flere kører i bil og færre med kollektiv trafik til skole, f.eks. kører 32% af de unge på tredje år med kollektiv trafik til skole.



De unge vælger bilen, fordi det er hurtigst, og fordi de synes, at det er besværligt at tage kollektiv trafik til skole, bl.a. fordi der er langt til stoppestedet og der ofte er ventetid.

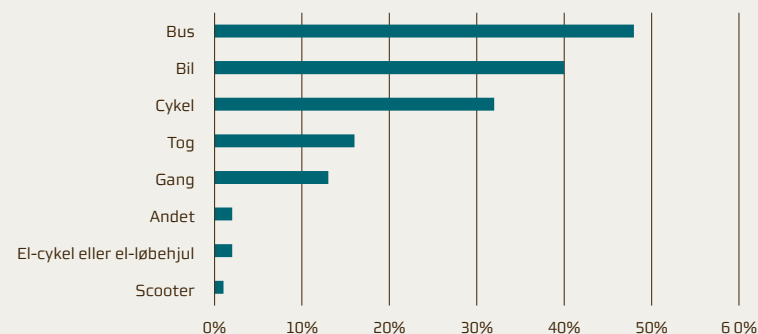
83% af de unge, der tager kollektiv trafik til skole, fortæller, at de gør det, fordi det er deres eneste mulighed for at komme i skole.

Unge 18-34-årige i uddannelse, som f.eks. går på videregående uddannelser, anvender især kollektiv trafik, cykler og går til skole.

"Jeg vælger næsten altid at cykle. Det er kun, når vejret er dårligt, at jeg tager bussen. Men det er nemmere og mere frit at cykle, og samtidig rart ikke skulle holde øje med tiden, tjekke Rejseplanen og bruge penge på transport."



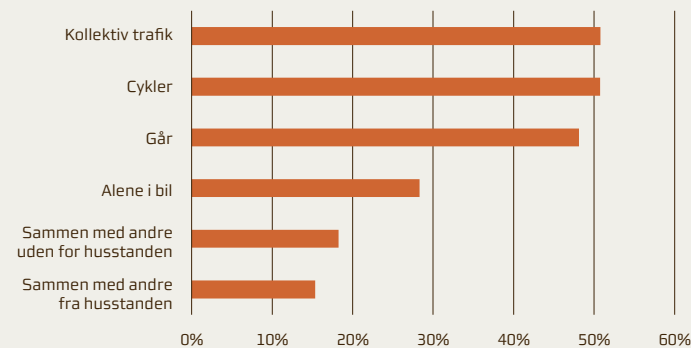
Unge på ungdomsuddannelser



Note: 2.858 besvarelser.

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse af unges transport til og fra ungdomsuddannelser i de midt- og vestjyske kommuner. Lavet af Jysk Analyse på vegne af Region Midtjylland, Midttrafik og 8 midt- og vestjyske kommuner. 2021.

Unge 18-34-årige i uddannelse



Note: 264 besvarelser.

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse af midtjydernes transport. Data er indsamlet af DST Survey, Danmarks Statistik for Region Midtjylland. 2023.



Hvorfor unge transporterer sig som de gør – og hvad der kan få dem til at ændre det?



Tid og fleksibilitet

Med cykel og bil kan de køre, når de vil og lige når de får fri, uden at skulle vente på en bus. Bilen giver dem frihed til at køre, hvorhen de vil. På cyklen stryger de ofte igennem trafikken og slipper for at holde i kø og lede efter parkeringsplads.



Pris

De unge har stort fokus på økonomi pga. lav indkomst. Derfor tager de ofte cyklen eller går.

65% af de 18-34-årige under uddannelse vil i højere grad bruge kollektiv trafik, hvis billetprisen halveres.

48% vil oftere vælge andre transportmidler end bilen, hvis det kostede penge at parkere på deres destination.



Bæredygtighed

10% af de 18-34-årige under uddannelse svarer, at de oftere ville vælge andre transportmidler end bilen, hvis de fik viden om, hvor meget CO₂ de forskellige transportformer udleder i forhold til deres daglige transport. Yderligere 25% siger, at de måske ville bruge kollektiv trafik mere.



Bagage

De unge har mange ting med: Skolebøger, computer, madpakke, sportstøj, overtøj og arbejdstøj til fritidsjobbet efter skole. Det er besværligt at have med i bussen og på cyklen, og at slæbe rundt på i løbet af dagen. I bilen er der plads til det hele.

39% af de 18-34-årige under uddannelse vil i højere grad anvende cyklen, hvis de havde et aflåst skab på deres destination, hvor de kunne stille deres tasker og lignende. 14% siger måske.



Udseende

Med cyklen kan de ikke altid tage det tøj på, de gerne vil, og cykelhelmen ødelægger det hår, de har brugt morgenen på at sætte. Med bilen ser de ud som de gjorde hjemme foran spejlet. På cyklen er det også "nederen at ankomme svedig til gymnasiet". Alle løsninger som f.eks. et bad på skolen, tid til at dampe af og lignende tager tid – og det gør cyklen mindre attraktiv.

43% af de 18-34-årige under uddannelse svarer, at de i højere grad vil anvende cyklen, hvis de kunne lease eller købe en elcykel på gunstige vilkår via deres uddannelsesinstitution. 20% siger måske.

39% vil i højere grad anvende cyklen, hvis der er omklædningsfaciliteter på deres destination, hvor de kan få et bad og hænge deres cykeltøj til tørre. 16% siger måske.

VOKSNES TRANSPORT

Bilen er de voksnes midtjyders mest anvendte transportform.

En stor del af midtjyderne kører alene i bil til arbejde til trods for, at de har så korte afstande, at de formentlig ville kunne cykle.

38% af midtjyderne med under fire km til arbejde pendler alene i bil

60% af midtjyderne med mellem fire og 15 km til arbejde pendler alene i bil

Transport i fritiden

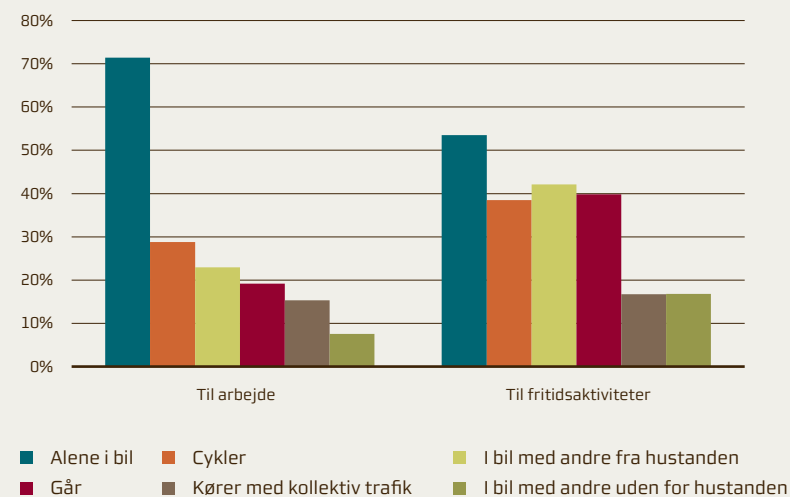
Midtjyderne har mere bæredygtige transportvaner i fritiden, hvor flere går, cykler og kører i bil sammen med andre én eller flere dage om ugen.

Netop transport i fritiden udgør også en stor del af danskernes transport. Figuren til højre viser turformålet, hvor transport til arbejde eller uddannelse fylder under en femtedel af den samlede transport.

For midtjydernes transport ser vi tilsvarende, at indkøb og fritidsaktiviteter fylder:

- 57% af midtjyderne transporterer sig til indkøb 1-3 dage om ugen
- 47% af midtjyderne transporterer sig til fritidsaktiviteter 1-3 dage om ugen

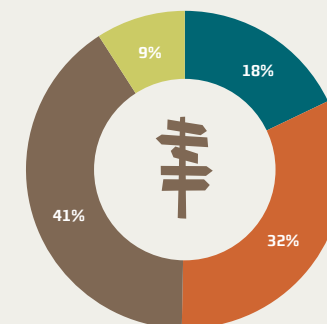
Voksnes transport i en typisk uge



Kilde: Spørgeskemaundersøgelse af midtjydernes transport. Data er indsamlet af DST Survey, Danmarks Statistik for Region Midtjylland. 2023.

Turformål

- Til arbejde eller uddannelse
- Ærinder inkl. indkøb
| Fritidsaktiviteter |
| Erhvervstransport |



Kilde: DTU's Transportvaneundersøgelse fra 2021.

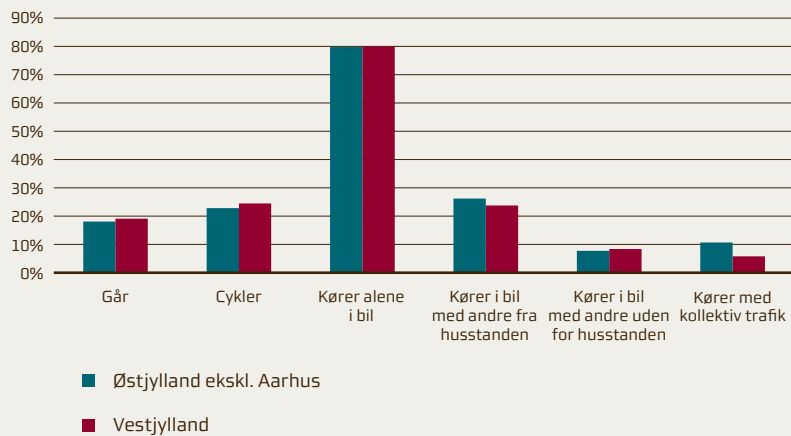
Geografisk er transporten ret ens

Midtjydernes transportvaner er ret ens på tværs af regionen, bortset fra aarhusianernes transport. Det er mere afgørende for transportvanerne, hvilken størrelse by man bor i, og om man har under 10 km til nærmeste hovedby, end om man bor i Vestjylland eller Østjylland.

Antal biler i husstanden er også meget ens uden for Aarhus.

- 49% af de midtjyske husstande uden for Aarhus har én bil
- 43% af midtjyske husstande uden for Aarhus har to eller flere biler

Voksnes midtjydys transport til arbejde

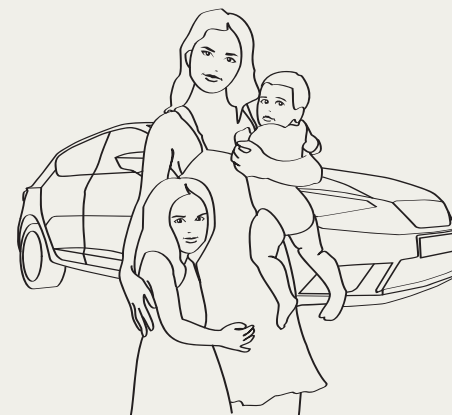


Kilde: Spørgeskemaundersøgelse af midtjydernes transport. Data er indsamlet af DST Survey, Danmarks Statistik for Region Midtjylland. 2023.

HVORDAN FÅR VI FLERE TIL AT STIGE PÅ?



"Vi har mange ting at køre efter i løbet af en dag. Det er vigtigt for os, at det er hurtigt, at vi kommer helt fra A til B, og at det er økonomisk. Når vi har to biler og skal betale afgift for dem, er det billigere at tage dem end at tage kollektiv trafik."



"Det er ikke økonomi, der er altafgørende for mit valg af transportform. Ej heller motion eller klima. Det er tid. Jeg har fuldtidsjob og to små børn, der skal afleveres og hentes, og 14 km til arbejde – og bil er hurtigst."



FÆLLES OM BÆREDYGTIGE LØSNINGER

MOBILITET I LANDDISTRIKTERNE

Kørsel alene i bil er den mest anvendte transportform for midtjyder i landdistrikter og byer op til 2.000 indbyggere. I fritiden har midtjyderne i landdistrikterne mere bæredygtige transportvaner end på vej til arbejde og uddannelse.

42% af midtjyderne i landdistrikterne har under 15 km til arbejde. 57% af de midtjyske husstande i landdistrikterne har to eller flere biler.

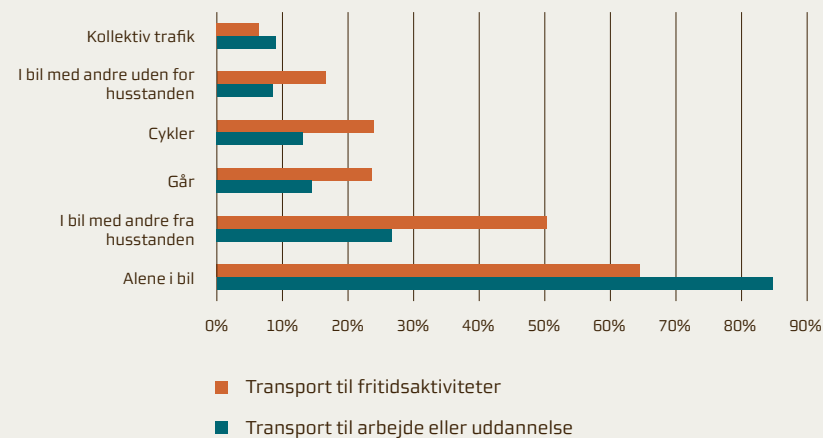
Kollektiv trafik i landdistrikterne

9% af midtjyderne i landdistrikter og byer under 2.000 indbyggere tager den kollektive trafik til arbejde. 6% bruger den i fritiden.

Midtjyderne i landdistrikterne og mindre byer oplever, at der er for få afgangene med den kollektive trafik, og at bussen ikke går om aftenen eller i weekenden. For mange er der også en længere distance til det stoppested, hvorfra de kan tage den kollektive trafik til arbejde eller uddannelse:

43% har over tre km til stoppestedet, hvorfra de kan tage kollektiv trafik til arbejde eller uddannelse. Til sammenligning har 17% i byer med mellem 2.000 og 9.999 indbyggere over tre km til tilsvarende stoppested.

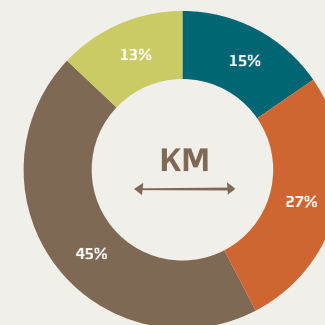
Midtjydernes transport i landdistrikterne



Kilde: Spørgeskemaundersøgelse af midtjydernes transport. Data er indsamlet af DST Survey, Danmarks Statistik for Region Midtjylland. 2023.

Afstand til arbejde

- 4 km eller derunder
- Fra 4 km og op til 15 km
- Fra 15 km og op til 50 km
- Over 50 km



Kilde: Spørgeskemaundersøgelse af midtjydernes transport. Data er indsamlet af DST Survey, Danmarks Statistik for Region Midtjylland. 2023.

?

Hvad kan få midtjyderne i landdistrikterne til at ændre transportadfærd?



Tilpas kollektiv trafik til den enkelte

28% svarer, at de i højere grad vil anvende kollektiv trafik, hvis den passede bedre med deres mødetider, og 13% hvis den stoppede tættere på deres hjem.



Halvér prisen for kollektiv trafik

22% svarer, at de i højere grad vil anvende kollektiv trafik, hvis prisen blev halveret. 20% siger måske.



Betalingsparkering

15% svarer, at de oftere vil vælge andre transportformer end bilen, hvis det kostede at parkere på deres destination. 22% siger måske.



Tryggere cykelstier

31% svarer, at de i højere grad ville cykle, hvis cykelstierne var mere adskilt fra vejbanerne. 16% siger måske.



Kørefællesskaber og garanti for kørsel

36% svarer, at de i højere grad vil køre sammen med andre uden fra deres husstand, hvis de havde noget til fælles med dem, de kører med. 35% hvis der var garanti for kørsel, hvis deres lift blev aflyst.



Flere delebiler i nærområderne

11% af respondenterne med to eller flere biler svarer, at de i højere grad vil anvende en delebil, hvis der var en i deres nærområde. 25% svarer måske.

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse af midtjydernes transport. Data er indsamlet af DST Survey, Danmarks Statistik for Region Midtjylland. 2023.



"Jeg har valgt at bo på landet, og lang transport (både tid og afstand) er derfor et vilkår og en forholdsmæssig stor del af hverdagen. Det skal være så nemt som muligt, så det ikke optager mental båndbredde."



"Jeg benytter bilen. På den måde kan jeg tage afsted og hjem, når det passer mig. Ingen køreplaner, aflysninger, forsinkelser osv. at forholde mig til. Og i bil tager det kun 15 minutter at komme på arbejde."



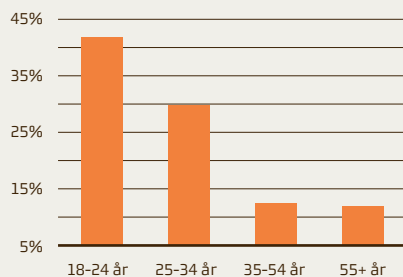
"Det må ikke være rart at være cyklist. Vejen til arbejde er fyldt med store huller. Nogle steder stikker grene ud og rammer en. Der er grus og småsten. Der har også været vejarbejde til gene for cyklister."

MIDTJYDERNES BRUG AF KOLLEKTIV TRAFIK

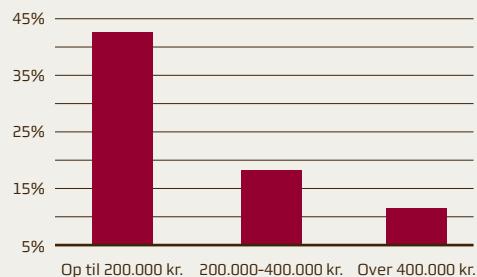
Det er især midtjyske unge mellem 18 og 34 år, midtjyder med lav indkomst og aarhusianerne, der bruger den kollektive trafik.

Jo ældre midtjyderne bliver, jo større årsindkomst de har, og jo mindre by de bor i, desto mindre er sandsynligheden for, at de kører med kollektiv trafik.

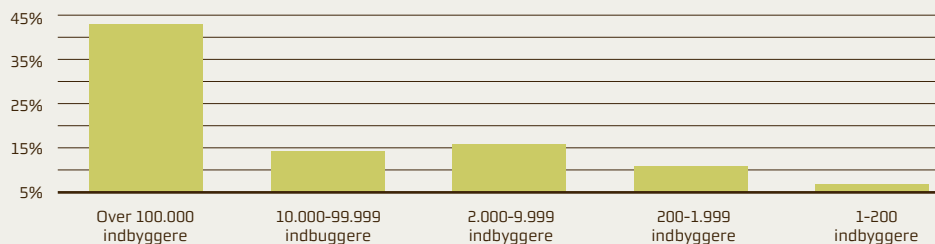
Alder



Årsindkomst



Bystørrelse

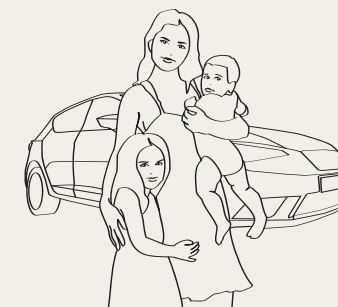


Kilde: Spørgeskemaundersøgelse af midtjydernes transport. Data er indsamlet af DST Survey, Danmarks Statistik for Region Midtjylland, 2023.



"Jeg tager bus og tog til arbejde, og arbejder i toget, så en del af rejsen bliver arbejdstid."

"Flexbus fungerer ikke for mig, fordi jeg skal bruge autostol til børnene, og hvor skal jeg gøre af dem, når vi kommer frem?"



"Tog og bus benyttes oftest når jeg skal ind til byen, så jeg slipper for parkering, eller skal ud at spise, så man ikke skal passe på med rødvinen."



Hvorfor midtjyderne ikke bruger kollektiv trafik – og hvad der kunne få dem til det?



Fleksibilitet og tid

Lav fleksibilitet er den væsentligste årsag til, at midtjyderne ikke bruger kollektiv trafik. Det gælder for 40% af vestjyderne, 35% af østjyderne og 22% af aarhusianerne. Det skal ses i lyset af forskellen i udbuddet af kollektiv trafik. For næstflest midtjyder er den væsentligste årsag, at den kollektive trafik ikke er en hurtig nok. Og jo længere man har på arbejde, desto vigtigere er det.

11% midtjyder svarer, at de i højere grad vil anvende kollektiv trafik til arbejde eller uddannelse, hvis rejsetiden med kollektiv trafik blev kortere, men den til gengæld stopper længere fra ens hjem for at have færre stop undervejs. Jo længere man har til arbejde eller uddannelse, desto større betydning har forslaget.



Pris

Den kollektive trafik opleves som dyr. Ved kørsel i egen bil afregner man ikke pr. tur, og når man i forvejen betaler for sine biler, opfattes kollektiv trafik som en ekstraudgift. Især de 18-24-årige svarer, at den kollektive trafik er for dyr (25%), og at det er den væsentligste årsag til, at de ikke bruger den.

60% af de 18-24-årige vil i højere grad anvende kollektiv trafik til arbejde eller uddannelse, hvis billetprisen bliver halveret. Betydningen af billetprisen falder med alderen. Samlet vil 33% af midtjyderne bruge kollektiv trafik i højere grad til arbejde eller uddannelse, hvis billetprisen blev halveret. Det svarer til 200.000 midtjyder.



Parkering ved stoppested

Midtjyder oplever utrygge parkeringsmuligheder ved stationer og stoppesteder, og der er en frygt for, at især elcyklen stjæles.

17% af respondenterne, som har en elcykel, svarer, at de i højere grad vil bruge kollektiv trafik til arbejde eller uddannelse, hvis der var bedre parkeringsmuligheder ved stoppestedet. 13% siger måske.



Gør bilen mindre attraktiv

Med kollektiv trafik slipper midtjyderne for "bøvlet med parkering".

21% ville oftere vælge andre transportformer end bilen til arbejde eller uddannelse, hvis det kostede at parkere ved deres destination. 21% siger måske. Det svarer til i alt 173.000 midtjyder.

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse af midtjydernes transport. Data er indsamlet af DST Survey, Danmarks Statistik for Region Midtjylland. 2023.

MIDTJYDERNES BRUG AF CYKEL

29% af midtjyderne cykler til arbejde en eller flere dage om ugen; enten hele vejen eller i kombination med anden transportform, f.eks. kollektiv trafik. Flere – især de unge – cykler i fritiden. Jo ældre man bliver og jo mindre by man bor i, desto færre cykler.

Hvis man har en elcykel, er der større sandsynlighed for, at man cykler til arbejde. 49% af midtjyderne, der har en elcykel, cykler til arbejde en eller flere dage om ugen. Til sammenligning er tallet 23% for midtjyder, der ikke har en elcykel.



”Jeg er slet ikke i tvivl om, jeg pt. cykler mere, fordi det er en el-ladcykel. Det er super praktisk; barns ven med hjem spontant - der er plads og vi har ekstra hjelm med. Tusind tasker og overtøj fordi det skal med hjem til weekenden - det smides også bare i ladet. Hvis det øsregner - skiftetøj med i ladet.”

”Jeg synes, at der er unødigt hårdt at cykle. Hvis jeg kunne låne en gratis el-cykel, ville jeg måske gøre det. Medmindre det står ned og blæser, hvilket det tit gør i Danmark. Eller medmindre jeg har lyst til at have en kjole eller andet tøj på, der ikke er til at cykle i.”



14

HVORDAN FÅR VI FLERE TIL AT STIGE PÅ?

?

Hvad kan få midtjyderne til at cykle mere?



Tryggere cykelveje

30% af respondenterne svarer, at de i højere grad vil bruge cyklen, hvis cykelstierne er mere adskilt fra vejbanen.



Parkering ved stoppestedet

25% af respondenterne, som har en elcykel, svarer, at de i højere grad vil bruge kollektiv trafik, hvis der var bedre parkeringsmuligheder ved stoppestedet. 20% siger måske.



Omklædningsfaciliteter

26% vil i højere grad vil bruge cyklen, hvis der er omklædningsfaciliteter på deres destination, hvor de kan få et bad og hænge deres cykeltøj til tørre.



Bagageopbevaring

28% vil i højere grad bruge cyklen, hvis der er et aflåst skab på destinationen, hvor de kan stille tasker o.l.



Økonomisk hjælp til elcykel

29% vil i højere grad cykle, hvis de kunne lease eller købe en elcykel på gunstige vilkår f.eks. via deres arbejde eller uddannelsessted.

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse af midtjydernes transport. Data er indsamlet af DST Survey, Danmarks Statistik for Region Midtjylland. 2023.

FÆLLES OM BÆREDYGTIGE LØSNINGER

UDNYT DE TOMME SÆDER – SAMKØRSEL OG DELEBILER

I gennemsnit sidder der kun 1,08 personer i hver bil på de danske veje. 8% af midtjyderne kører sammen med andre uden fra deres husstand, når de skal til arbejde. For de 18-24-årige er tallet 20%.

Samkørsel er mere udbredt i fritiden: Her kører 17% af midtjyderne sammen med andre uden fra deres husstand en eller flere gange i løbet af en typisk uge.

”Jeg er stor tilhænger af samkørsel og bruger det også en gang imellem. Det kan være alt fra at få et lift hjem i regnvejr af en medstuderende, der har bil, eller et lift hjem til mine forældres by.”



Delebiler er også en transportform, som har bredt sig i Danmark. Især i storbyen og de største byer, men også i landdistrikterne. Med en delebil kan man leje en bil, når man har brug for den eller dele en bil med andre, i stedet for at eje en bil selv.

”Delebiler lyder som en fed ting. Jeg overvejer, om vi skal bruge delebil i stedet for egen bil, men føler mig ikke helt tryk ved det. Hvad sker der hvis man får en bule/kører galt? Det drama kan jeg ikke lige overskue.”



?

Hvad kan få midtjyderne til at køre mere sammen og bruge delebiler?



Skab køre-fællesskaber

35% af midtjyder vil i højere grad bruge samkørsel, hvis de havde mulighed for at finde nogen at køre med, som de har noget tilfælles med. Det samme gælder for 59% af de unge mellem 18 og 24 år. For personer fra 55 år og op er fællesskab også det, der kan rykke flest (26%).



Fordels-parkering

19% vil i højere grad brug samkørsel, hvis der var reserveret samkørsels-parkeringspladser tæt ved uddannelses-/ arbejdssted. For de 18-24 årige er tallet 37%.



Garanti for kørsel

36% svarer, at de i højere grad ville benytte samkørsel, hvis der var garanti for, at de kunne komme frem og tilbage fra arbejde eller uddannelse, hvis deres lift bliver aflyst. Det svarer til 225.000 personer. Heraf er 110.000-140.000 personer, der i hvert fald nogle gange og noget af strækningen kører i bil alene.



Flere delebiler

12% vil bruge en delebil, hvis der er en i nærområdet. Det svarer til 110.000 personer. Yderligere 256.000 har svaret måske. Jo yngre, desto større andel svarer ja til at bruge delebil. Kun 6% af personer over 55 år svarer ja.

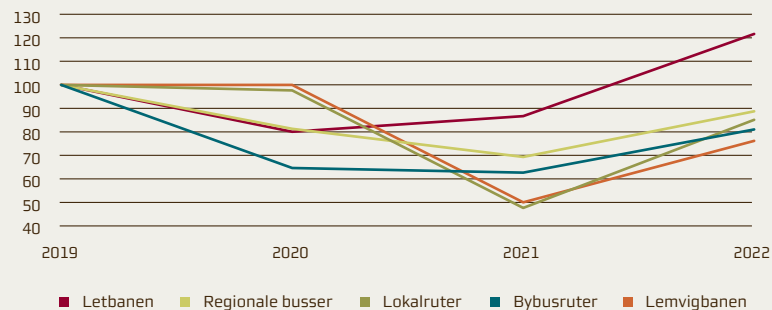
Kilde: Spørgeskemaundersøgelse af midtjydernes transport. Data er indsamlet af DST Survey, Danmarks Statistik for Region Midtjylland, 2023.

Det kollektive trafiktilbud i Midtjylland

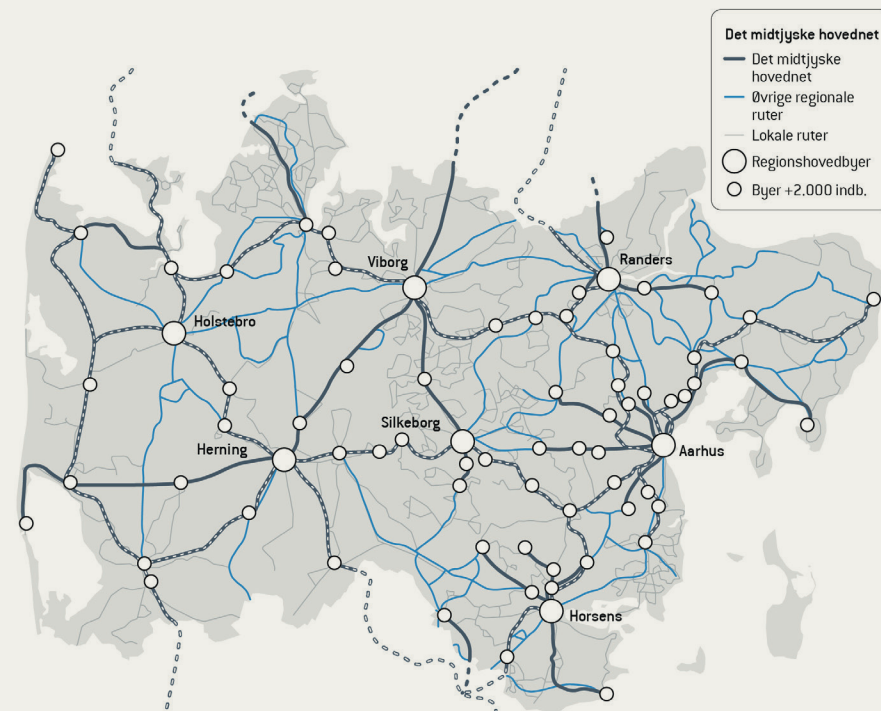
I Midtjylland er 'rygraden' i den kollektive trafik det midtjyske hovednet, som forbinder alle byer med mere end 2.000 indbyggere med den nærmeste større by. På hovednettet er der som udgangspunkt afgang min. hver time i dagtimerne og min. hver anden time om aftenen og i weekenden. På øvrige regionale og lokale ruter er der typisk færre afgang. Derudover er der ruter tilpasset uddannelsesstedernes mødetider. I områder og på de tidspunkter, hvor den øvrige kollektive trafik ikke kører, er der mulighed for at bestille forskellige former for flextrafik.

Passagerudviklingen for den kollektive trafik har været påvirket af corona-nedlukningerne, men tallene viser en fremgang fra 2021 til 2022 og aktuelt en yderligere fremgang i 2023.

Passagerer i den kollektive trafik (indekseret)



Kilde: Midttrafik og Trafikstyrelsen.



Kilde: Midttrafik



www.midtjyskeloesninger.rm.dk

midt
regionmidtjylland