



Jakob Søgaard Clausen (DD)

27. august 2025
Side 1 af 7

Svar på 10-dages forespørgsel fra DD til MTM om offentlig transport

Danmarksdemokraterne har fremsendt en 10-dages forespørgsel vedrørende offentlig transport til Teknik og Miljø. Nedenfor følger svar fra Teknik og Miljø på spørgsmålene. Teknik og Miljø har desuden indhentet bidrag til svar på spørgsmål 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10 og 11 fra Midttrafik.

Spørgsmål 1

Hvad er den aktuelle belægningsgrad på linje 14 i myldretiden (morgen og eftermiddag), særligt på strækningen gennem Tilst?

Svar

Midttrafik anfører, at der indledningsvist gøres opmærksom på, at belægningsgraden i en bus hænger sammen med bussens kapacitet, som afhænger af bustype. Midttrafik arbejder med en komfortkapacitet, der er defineret som alle siddepladser plus halvdelen af de ståpladser, den enkelte bus er indregistreret til. Komfortkapaciteten er et udtryk for en grænse for, hvornår kunderne vil opleve, at det ikke længere er behageligt at være i bussen. Komfortkapaciteten bruges til at vurdere, hvornår der er grundlag for at indsætte ekstra busser.

Der er i det nedenstående taget udgangspunkt i passagertal fra marts 2025, idet marts generelt er en måned med mange kunder i den kollektive trafik.

I løbet af marts har der på linje 14 været fire gange, hvor antallet af kunder i bussen overskred komfortkapacitetsgrænsen. Tre gange har morgenaftagen fra Sabro kl. 7.24 overskredet komfortkapaciteten, og én gang har eftermiddagsaftagen fra Grøfthøj kl. 13.40 haft flere kunder med end komfortkapaciteten.

Det er gældende for begge afgangene, at antallet af kunder i bussen overskred komfortkapaciteten på strækningen mellem Honningvænget og Sommervej i Tilst – en strækning, som tager 7 minutter at køre. Det er også gældende for begge afgangene, at komfortkapaciteten er overskredet med mellem 1 og 6 kunder. Komfortkapaciteten har på afgangene været 79 kunder i bussen, og der har på de fire dage været maksimalt 80, 82, 82 og 85 kunder i bussen samtidigt.

Det bemærkes i øvrigt, at kapacitetsudfordringerne i Tilst er et opmærksomhedspunkt i arbejdet med en ny kollektiv trafikstruktur for Aarhus Kommune.

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Direkte e-mail:
post@mtm.aarhus.dk

Sag: EMN-2025-008829



27. august 2025
Side 2 af 7

Spørgsmål 2

Hvilke muligheder er der for at indsætte flere afgang i myldretiden, eksempelvis i form af ekstrature eller dobbeltdækning?

Svar

Midttrafik anfører, at alle busser er i drift i myldretiden, og der er derfor ingen ledige busser til at kunne indsætte ekstra kapacitet på udvalgte afgang eller ekstra afgang. Hvis der skal prioriteres ekstra busser på linje 14, ville der skulle tages ekstra busser væk fra andre linjer, hvor kapaciteten er presset i morgenmyldretiden, f.eks. linje 6A.

Midttrafik vurderer, at det vil være til stor gene for kunderne på linje 6A, hvis antallet af busser på denne linje reduceres. Sammenholdt med at kapacitetsproblemerne på linje 14 ikke er på et niveau, hvor der normalt vil blive indsat ekstra busser, vurderer Midttrafik, at den nuværende disponering af de tilrådeværende busser er den meste hensigtsmæssig (se også svar på spørgsmål 1).

Det skal nævnes, at der indsættes ledbusser på den regionale rute 114, som kører på Viborgvej fra juni 2026. Dette vil hjælpe til med at aflaste kapacitetsudfordringerne i området.

Spørgsmål 3

Hvad vil det anslået koste at udvide kapaciteten i morgen- og eftermiddagstimerne? Hvis linjen dagligt er fyldt til bristepunktet, må det forventes, at der også kan være økonomisk og driftsmæssigt rationale i at tilpasse serviceniveauet.

Svar

Midttrafik anfører, at det vil anslået koste netto mellem 2,2 og 2,5 mio. kr. at indsætte én ekstra afgang i timen i myldretiden.

Spørgsmål 4

Hvad er mulighederne for at lade hver anden 4A-afgang køre ad Sigridsvej og Hejredalsvej i stedet for gennem Gellerupparken – som foreslået?

Svar

Midttrafik anfører, at det i princippet er muligt at lade hver anden afgang på linje 4A køre ad Sigridsvej og Hejredalsvej i stedet for Karen Blixens Boulevard. Det vil dog være et brud på den grundlæggende tankegang i A-busnettet om at holde det så enkelt som muligt og prioritere hovedrejsestrømmene, hvor der passagermæssigt er grundlag for det.



Karen Blixens Boulevard er en central korridor i Gellerup, og der er høj befolkningstæthed på begge sider af gaden.

27. august 2025
Side 3 af 7

Det betyder, at en stor andel af borgerne i hele Gellerup har adgang til en højfrekvent busforbindelse igennem området. Dette er i tråd med resultaterne i borgerundersøgelsen om kollektiv trafik i Aarhus Kommune fra 2024, hvor borgernes præferencer blev afdækket. Undersøgelsen viste, at størstedelen af de adspurgte prioriterede en længere gangafstand til nærmeste stoppested mod at have flere afgange fra stoppestedet.

Opdeles linjen, vil den høje frekvens i områdets hovedgade blive halveret. Det vil betyde, at stoppestedet Verdenspladsen på Karen Blixens Boulevard, som er det mest benyttede stop i området med knap 500 påstigere pr. hverdag, vil få halvt så mange afgange og således en markant reduceret frekvens. Man vil samtidig gå på kompromis med enkeltheden og den højfrekvente betjening af en central korridor med høj befolkningstæthed på begge sider af gaden, mange arbejdspladser og flere offentlige servicefunktioner.

Spørgsmål 5

Hvilke muligheder er der for et stoppested længere ude på Aarhus Ø?

Svar

Teknik og Miljø arbejder i forbindelse med et projekt under Grøn Mobilitetsplan med trafikanalyser af trafikafviklingen på hele Aarhus Ø og tilgrænsende områder med henblik på at pege på mulige justeringer af infrastrukturen i tilknytning til Aarhus Ø for alle trafikantformer. Formålet er at afsøge mulighederne for at skabe bedre fremkommelighed til og fra Aarhus Ø. I arbejdet indgår også analyser af muligheden for skabe plads til at linje 3A kan køre via Bernhardt Jensens Boulevard og dermed potentielt etablere et stoppested længere ude.

I forbindelse med arbejdet med ny kollektiv trafikstruktur planlægges der for den fremtidige kollektive trafik, herunder også eventuelle ændringer af ruteforløb for busserne. Det forventes, at den nye kollektive trafikstruktur bliver forelagt for byrådet til beslutning i starten af 2026 og at den implementeres i sommeren 2027.

Spørgsmål 6

Frekvensen på 3A og 4A er netop øget i myldretiden. Hvilke andre ruter har fuld belægning i myldretiden?

Svar

Midttrafik anfører, at spørgsmålet kan belyses på flere måder. I det følgende er to forskellige opgørelser vist.

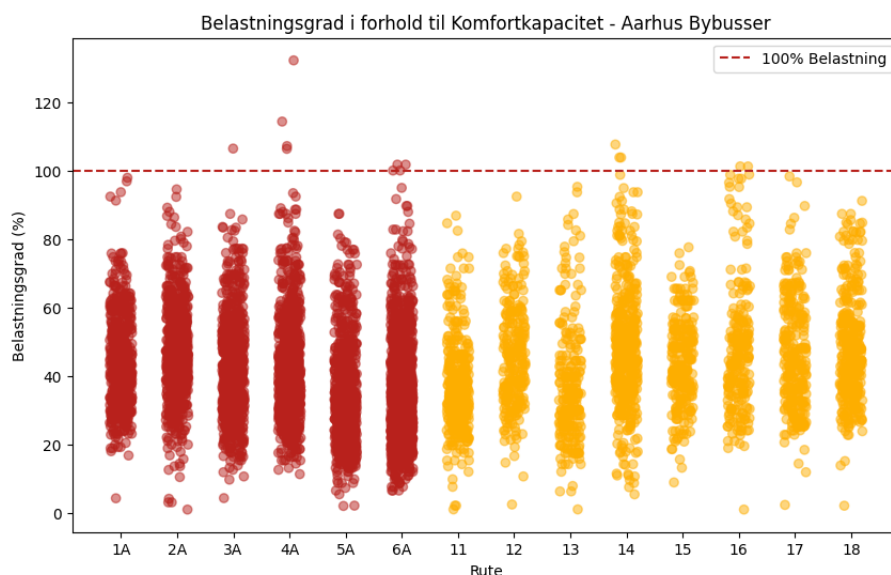


27. august 2025
Side 4 af 7

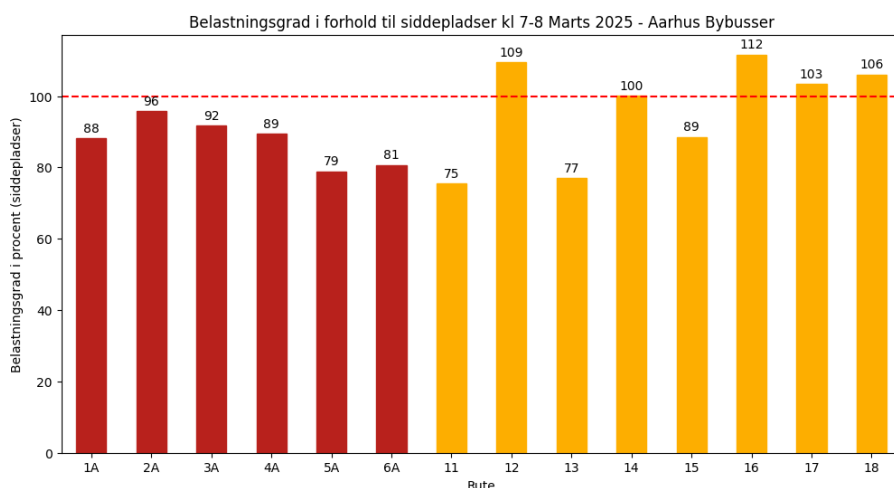
Grafen nedenfor viser belægningsgraden ift. komfortkapaciteten (alle siddepladser + halvdelen af ståpladserne i en bus). Grafen viser også, hvor meget spredning der er, når det handler om belastning på de forskellige busser og ruter.

Prikkerne er et udtryk for hver bustur, der er kørt i myldretiden (her defineret som ture, der er startet kl. 7-8 og kl. 14-16) på hverdage i marts 2025 (ca. 7.900 ture). For hver tur kan det aflæses på y-aksen, hvor fyldt bussen har været, da der var flest passagerer med bussen. Er prikken på 100%, betyder det en belægningsgrad svarende til alle siddepladser og halvdelen af ståpladserne. I alt var 12 ture over grænsen på 100% af komfortkapaciteten i marts 2025.

Bemærk, at ruterne ikke kører med samme størrelse busser. Antal siddepladser varierer mellem 33 og 57, imens komfortkapaciteten varierer mellem 58 og 95. I samarbejde med AarBus prioriterer Midttrafik de største busser på de mest belastede afgang.



På følgende graf ses den gennemsnitlige belægningsgrad i forhold til maks. antal siddepladser. Der er taget udgangspunkt i den højest observerede belastning set over en hel tur startende i tidsrummet 7-8 på hverdage i marts 2025. En bus med en belægning på 100% har altså samme antal passagerer med, som der er siddepladser i bussen. Igen bemærkes det, at ruterne ikke kører med samme størrelse busser.



27. august 2025
Side 5 af 7

Spørgsmål 7

Flere afgang på 4A giver bekymring i Viby ift. Holme Ringvej. Er der tænkt over sikkerheden for cyklister og sikker skoleveje som følge af, at der kører langt flere busser på strækningen?

Svar

Teknik og Miljø er opmærksomme på, at forholdene for cyklister på dele af Holme Ringvej kan forbedres. Det er ikke vurderingen, at forøgelsen af antallet af afgang for 4A med 2 ekstra afgang i timen ændrer væsentligt på forholdene på strækningen.

Grundet manglende plads på strækningen er det desværre meget vanskeligt og omkostningsfuldt at etablere cykelstier på hele strækningen.

I forbindelse med undersøgelse af projektet om BRT på Ringvejen har der været arbejdet med et gennemkørselsforbud for almindelig biltrafik, hvilket ville øge trafikikkerheden og den oplevede tryghed væsentligt.

Spørgsmål 8

Hvad er baggrunden for at Midttrafik ønsker at afskaffe pendlerklip og gøre det dyrere for borgere i oplandet at benytte den kollektive trafik?

Svar

Midttrafik anfører, at baggrunden er, at Folketinget i februar 2019 vedtog en ændring af Lov om Trafikselskaber, som forpligter Rejsekort & Rejseplan A/S – på vegne af alle trafikselskaber i Danmark – til at udvikle en national mobilitetsapp. Formålet er, at borgere i hele landet kun skal bruge én app til



at planlægge, bestille og betale rejser med kollektiv trafik og andre mobilitetstilbud.

27. august 2025
Side 6 af 7

Løsningen bygger på det internationale koncept MaaS (Mobility as a Service) og betyder, at funktionerne i Rejseplanen, Rejsekortet og trafiksselskabernes egne billetapps gradvist samles i én app. Overgangen sker trinvis i perioden 2023–2026.

Afskaffelsen af pendlerklip skal derfor ses i lyset af denne fælles, nationale omlægning. Omlægningen understøtter udviklingen af én samlet digital mobilitetstjeneste og sikrer, at ressourcerne bruges på at udvikle den fælles løsning frem for at videreføre separate ordninger i de enkelte trafiksselskaber.

Spørgsmål 9

Medgiver Teknik og Miljø, at afskaffelsen især gør det dyrere for borgere i oplandet i Aarhus?

Svar

Midttrafik anfører, at prisændringen afhænger i høj grad af den enkelte kundes rejsemønster og behov. Hvis udgangspunktet er, at kunden skal kunne rejse frit hele dagen, medfører afskaffelsen af pendlerklip en større prisstigning for de korte rejser.

En 2-zoners pendlerklip-billet stiger fra 25,6 kr. til enten 49 kr. (Dagsbillet Aarhus, hvis rejsen er inden for kommunegrænsen) eller 99 kr. (Dagsbillet Midtjylland, hvis rejsen krydser kommunegrænsen). En pendlerklip-billet på 3 zoner stiger fra 34,4 kr. til samme niveauer, og en billet på 4 zoner fra 45,9 kr. til samme niveauer. Prisændringen er dermed relativt set mindre for de længere rejser, herunder mange rejser fra oplandet.

Spørgsmål 10

Hvor mange benytter sig af pendlerklip i Aarhus, og findes der tal på, hvor de bor?

Svar

Midttrafik anfører, at salgsdata af GDPR-hensyn anonymiseres i Midttrafik's app, der er ældre end 13 måneder. Det er derfor ikke muligt at identificere den præcise kundedadfærd eller se, hvem der har benyttet pendlerklip i 2024.

I stedet er der foretaget en opgørelse for de seneste 12 måneder – fra august 2024 til august 2025 – hvor godt 20.000 unikke kunder har benyttet pendlerklip mindst én gang.



Da kundens adresse ikke er relevant for salget af pendlerklip, indsamles denne oplysning ikke ved køb. Det er derfor ikke muligt at opgøre, hvor kunderne bor, eller hvordan deres rejsemønstre fordeler sig geografisk.

27. august 2025
Side 7 af 7

Spørgsmål 11

Hvad vil det kræve at fastholde pendlerklip?

Svar

Midttrafik anfører, at der er væsentlige tekniske og økonomiske udfordringer forbundet med at videreføre produktet.

Konkret vil det enten forudsætte, at Midttrafik app - som ellers er under udfasning - opretholdes udelukkende med henblik på at understøtte pendlerklip, eller at der investeres i udviklingen af en særlig klippekortsfunktion i Rejsebillet, som er den nye nationale billetteringsapp under Rejsekort & Rejseplan A/S. En sådan udvikling er anslået til at ville koste et millionbeløb og vurderes ikke at indgå i den nationale udviklingsplan for MaaS-plattformen.

Der er således både faglige, tekniske og økonomiske grunde til, at pendlerklip ikke videreføres i den kommende billetteringsstruktur.

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang
Rådmand

/

Henrik Seiding
Direktør