

Initiativer ved knudepunkter

Region Midtjylland, Midttrafik og Herning Kommune i samarbejde
med EU programmet Interreg Øresund Kattegat Skagerrak.

Juni 2026



Interreg



Co-funded by
the European Union

Øresund-Kattegat-Skagerrak



INDHOLD

- 01 NØGLESPØRGSMÅL & KONKLUSIONER**
Side 03
- 02 BAGGRUNDSDATA**
Side 08
- 03 TRANSPORTVANER**
Side 16
- 04 KNUDEPUNKTER**
Side 26
- 05 INITIATIVER**
Side 33
- 06 KONTAKT**
Side 56

Nøglespørgsmål

Hvilken indflydelse har de implementerede initiativer for opfattelsen af lokationerne?

Er der forskel på, hvordan rejsende opfatter lokationerne før og efter de implementerede initiativer?

Er de implementerede initiativer noget, der aktivt flytter rejsende over i mere kollektiv trafik?



1

POSITIVT UDGANGSPUNKT

Hver anden synes at **transportmulighederne** uden egen bil i deres by er **gode**.

3 ud af 4 er **overordnet set positive** omkring lokationerne.

Begge nøgletal er **stabilt høje**, men **ændrer sig ikke** nævneværdigt **fra før til efter** initiativerne er implementerede.

2

ÅRSAGER OG FRAVALG

Kollektiv trafik bruges oftest da det er **eneste alternativ** for mange, men også pga. **praktikken** og **økonomien**.

De mindre hyppige brugere tager oftest kollektiv trafik ved **særlige formål**, der afviger fra dagligdagen, samt hvis de ikke har andre **alternativer**.

Fravælgerne synes generelt det er for **besværligt**, **tidskrævende**, dårlige **afgangstider** og at det er for dyrt.

3

INITIATIVERNE DIREKTE

1 ud af 5 har **lagt mærke** til ændringer på lokationen – oftest **cykelparkering**, **toiletter** og **realtidsvisning** af ankomster.

Initiativerne er **ikke** nødvendigvis **brugt** af mange endnu, men **indtrykket** af dem er enkeltvist **overordnet positivt**.

Mere end halvdelen er **positive** om ændringerne, og nærmest ingen er negative – dog har det **ikke medført** en direkte **adfældsændring** i at bruge offentlig transport oftere.

4

AFLEDTE EFFEKTER

Selvom den overordnede tilfredshed med lokationerne, og intentionen om at bruge offentlig transport oftere **ikke har ændret sig direkte**, så kan der alligevel måles nogle **mærkbare forbedringer** i tilfredshed med udvalgte punkter:

- **Nemt** at se stoppestedet
- Mulighed for at **skifte** transportform
- **Information** om forsinkelser og ankomst
- **God plads** til mig og andre
- **Synlighed** for chaufføren
- **Belysning** ved stoppestedet



Man opdager måske ikke alt direkte, men
alligevel forankres der langsomt en positiv perception

At flytte folk mere over i offentlig transport,
er dog et mere langsigtet strategisk mål, der ikke opnås overnight.





Passagererne vurderer ikke stationer isoleret – de vurderer den samlede rejse

Noget af det mest slående i materialet er, hvor ofte deltagerne begynder at tale om busser, afgang, forbindelser og køreplaner, selv når de bliver spurgt om stationen. Når man spørger dem: "Hvad synes du om udsmykningen?" ender flere med at tale om: forsinkelser, manglende aftenbusser, dårlige korrespondancer, lange ventetider. Det fortæller os, at de rejsende har svært ved at skelne mellem: stationsoplevelse og rejseoplevelse. For dem er stationen blot ét led i transportkæden. Hvis resten af kæden ikke fungerer, er det svært for fysiske forbedringer på stationen at skabe stor værdi.

Projektet kan godt forbedre stationerne, men brugernes samlede tilfredshed og brug af kollektiv trafik vil fortsat være stærkt påvirket af frekvens, punktlighed og forbindelser.

De rejsendes vurdering af tiltag følger et behovshierarki, hvor funktion typisk overgår æstetik

De rejsende vurderer ikke alle forbedringer lige. De tillægger først værdi til tiltag, der adresserer deres basisbehov under ventetiden (såsom læ, tryghed, information og toilet). Først når disse opleves som dækket, begynder de mere udvidede behov at påvirke den samlede stationsoplevelse (såsom forskønnelse og stationsidentitet).

Det kan også være med til at forklare, hvorfor Rønde er den station, hvor tiltagene samlet vurderes lavest i den kvantitative undersøgelse. De rejsende afviser ikke forskønnelsen. Den får blot mindre betydning, når et grundlæggende behov som fx læ stadig ikke er dækket tilstrækkeligt.

Tiltag, der adresserer basisbehov, skaber størst oplevet værdi. Investeringer i udvidede behov løfter oplevelsen yderligere, men først når de grundlæggende behov er dækket.

Et tiltag kan være objektivt nyttigt, men ikke få sit fulde potentiale udnyttet

Et tiltags funktionelle værdi er ikke i sig selv nok. Selv faciliteter, der vurderes positivt, kan få begrænset effekt, hvis de er svære at opdage eller ligger uden for brugernes naturlige bevægelsesmønstre. Opladerbænken illustrerer dette tydeligt. Mange deltagere vurderer løsningen positivt, når de bliver opmærksomme på den, men en stor del har ikke bemærket funktionen på grund af begrænset synlighed. På samme måde opleves bikepodden som en relevant løsning for rejsende med særlige behov for sikker cykelparkering, men mange fortsætter med at benytte den eksisterende cykelparkering, fordi den ligger tættere på busser og tog. Tilsvarende reduceres værdien af toilettet i Odder af en placering uden for stationens naturlige bruger-flow.

Udførelsen (synlighed, kommunikation og placering) er næsten lige så vigtig som selve investeringen i tiltaget.

Opholdsforholdene fremstår som det største uforløste forbedringsområde.

Rønede og Odder

Hvis ét tema går igen på tværs af interviewene i Rønede og Odder, er det behovet for bedre opholdsforhold under ventetiden. De rejsende efterspørger konkret et sted, hvor de kan opholde sig beskyttet mod vind, regn og kulde. Den foretrukne løsning er en indendørs ventesal med varme, særligt ved længere ventetid og i vinterhalvåret.

“Og hvis jeg rigtig skal drømme, så med mulighed for at købe en kop varm kaffe”.

Samtidig peger flere på, at selv mindre forbedringer, såsom mere lukkede læskure, større overdækning eller døre, der hindrer gennemtræk, vil gøre en mærkbar forskel i fremtiden.





Baggrundsdata

Hvem har vi snakket med

Hvem har vi talt med?

DATAINDSAMLINGSMETODE

Undersøgelsen er gennemført på flere måder:

- Web-interviews blandt personer der bor naturligt tæt på det pågældende stoppested
- Personlige interviews med rejsende ved det pågældende stoppested
- Via QR koder, opsat ved det pågældende stoppested

MÅLGRUPPE

Danskere, der enten benytter det pågældende stoppested, eller bor i en afstand, så stoppestedet ville være det naturlige start- eller slutpunkt for rejser med offentlig transport.

ANTAL GENNEMFØRTE INTERVIEWS

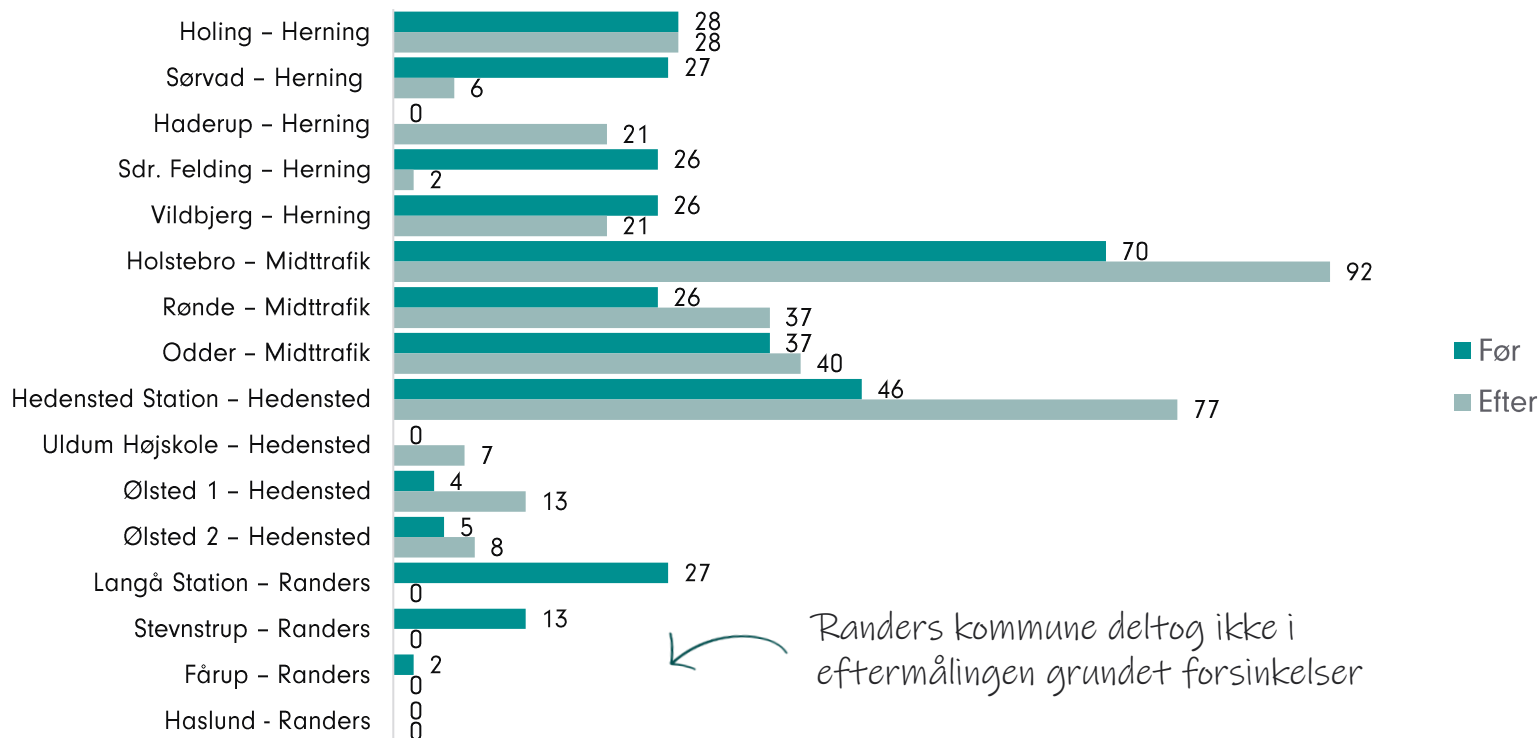
Før initiativer, august-oktober 2025; n=337

Efter initiativer, februar-maj 2026; n=352

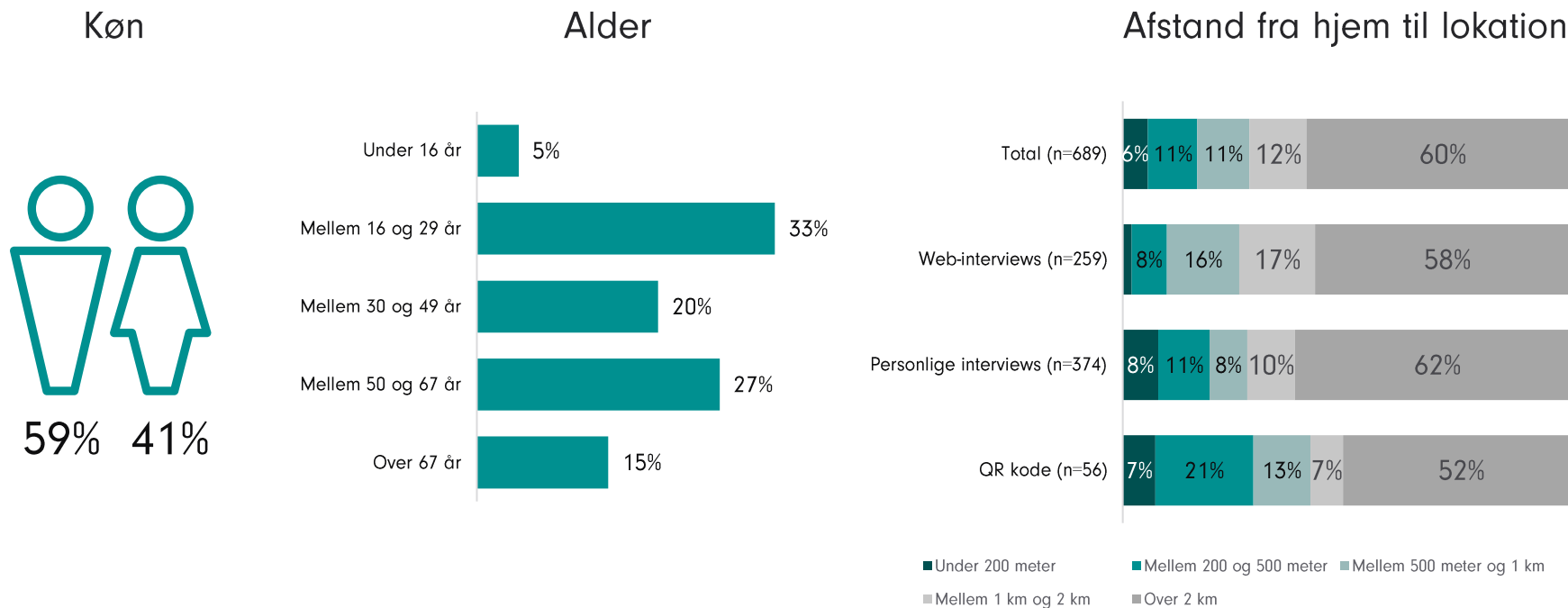


Interviews er spredt på lokationerne efter bedste evne,
samt med forbehold for flow af rejsende pr. lokation

Antal interviews pr. lokation



Køn og alder er bredt repræsenteret – mange bor 2+ km væk,
men dette går igen på tværs af metodik, og anses derfor som retvisende



Tre udvalgte stationer er undersøgt kvalitativt

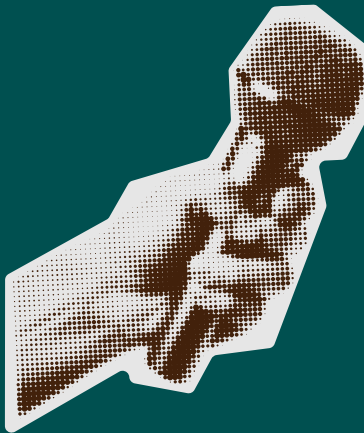
Som supplement til den kvantitative evaluering er der gennemført semistrukturerede kvalitative stopinterviews på tre udvalgte stationer: Rønne, Odde og Holstebro. På hver station er der gennemført cirka 25 interviews før implementeringen af tiltagene og efter implementeringen. Interviewene er gennemført med rejsende direkte på stationerne. Formålet har været at opnå en dybere forståelse af, hvordan de rejsende oplever de konkrete tiltag, hvilke behov de adresserer, og hvilken betydning de har for den samlede stationsoplevelse. Rapporten indeholder derfor særskilte nedslag på disse tre stationer, hvor de kvalitative indsigter bruges til at nuancere og forklare de kvantitative resultater.



HVEM HAR VI TALT MED I DE KVALITATIVE STOPINTERVIEWS?

AFVIKLING

De kvalitative stopinterviews har haft en varighed på 2 til 10 minutter. Før-evalueringen blev gennemført i september-oktober 2025. Efter-evalueringen blev gennemført i perioden februar til maj 2026.



FØR-EVALUERING

Rønede	Odder	Holstebro
15 år, kvinde	19 år, mand	13 år, kvinde
18 år, mand	24 år, mand	14 år, kvinde
22 år, kvinde	27 år, kvinde	17 år, kvinde
23 år, kvinde	31 år, kvinde	18 år, kvinde
25 år, kvinde	35 år, kvinde	19 år, mand
26 år, kvinde	39 år, mand	20 år, mand
28 år, mand	42 år, kvinde	21 år, kvinde
37 år, mand	44 år, mand	22 år, mand
41 år, kvinde	47 år, mand	23 år, kvinde
54 år, kvinde	51 år, kvinde	24 år, mand
58 år, mand	53 år, mand	24 år, kvinde
63 år, kvinde	54 år, kvinde	26 år, mand
65 år, kvinde	56 år, kvinde	27 år, mand
69 år, kvinde	58 år, kvinde	28 år, kvinde
72 år, kvinde	61 år, mand	29 år, kvinde
72 år, kvinde	63 år, mand	34 år, mand
74 år, kvinde	65 år, mand	35 år, mand
75 år, mand	74 år, mand	39 år, mand
81 år, kvinde	79 år, kvinde	42 år, mand
	45 år, mand	
	46 år, kvinde	
	52 år, mand	
	53 år, mand	
	55 år, mand	
	56 år, mand	
	57 år, kvinde	
	59 år, mand	
	61 år, mand	
	62 år, kvinde	
	64 år, kvinde	
	71 år, kvinde	
	76 år, mand	

EFTER-EVALUERING

Rønede	Odder	Holstebro
16 år, kvinde	17 år, kvinde	16 år, kvinde
18 år, mand	19 år, mand	16 år, kvinde
18 år, kvinde	21 år, mand	18 år, mand
21 år, kvinde	22 år, kvinde	20 år, mand
22 år, mand	24 år, mand	23 år, kvinde
24 år, kvinde	26 år, mand	25 år, mand
26 år, mand	28 år, kvinde	27 år, kvinde
28 år, mand	29 år, mand	29 år, mand
31 år, kvinde	32 år, kvinde	31 år, mand
37 år, mand	36 år, mand	35 år, kvinde
43 år, kvinde	41 år, mand	39 år, mand
48 år, mand	47 år, kvinde	44 år, kvinde
50 år, mand	49 år, mand	48 år, mand
52 år, kvinde	50 år, mand	51 år, mand
54 år, mand	52 år, kvinde	53 år, kvinde
67 år, kvinde	55 år, mand	56 år, mand
68 år, kvinde	57 år, mand	58 år, mand
68 år, mand	60 år, kvinde	61 år, kvinde
69 år, kvinde	62 år, mand	63 år, mand
71 år, kvinde	65 år, kvinde	66 år, kvinde
71 år, mand	69 år, mand	68 år, mand
73 år, kvinde	72 år, mand	71 år, kvinde
76 år, mand	72 år, kvinde	74 år, mand
81 år, kvinde	79 år, mand	78 år, mand
85 år, mand	86 år, kvinde	83 år, kvinde

Konkrete tiltag, der er evalueret på de 3 udvalgte stationer

RØNDE



Gennemførte tiltag

- Gyngemøbler på pladsen foran apoteket
- Ny busstopstedskiltning
- Udsmykning af læhuse
- Nyt infopunkt med informationsskab
- Infoskærme

ODDER



Gennemførte tiltag

- Bikepod til sikker cykelparkering
- Udsmykning af læhuse
- Nye runde bænke/chikanemøbler
- Nyt infopunkt med informationsskab
- Nyt offentligt toilet
- Udsmykning af belægning mod letbaneperronen

HOLSTEBRO



Gennemførte tiltag

- Bikepod til sikker cykelparkering
- Nyt læhus med bænke
- Opladningsmulighed ved siddepladser

RAPPORTENS OPBYGNING

Kvantitative resultater

De hvide sider i rapporten viser resultater fra spørgeskemaundersøgelsen og giver et overblik over omfang, forskelle og udvikling på tværs af stationer.

Kvalitative perspektiver

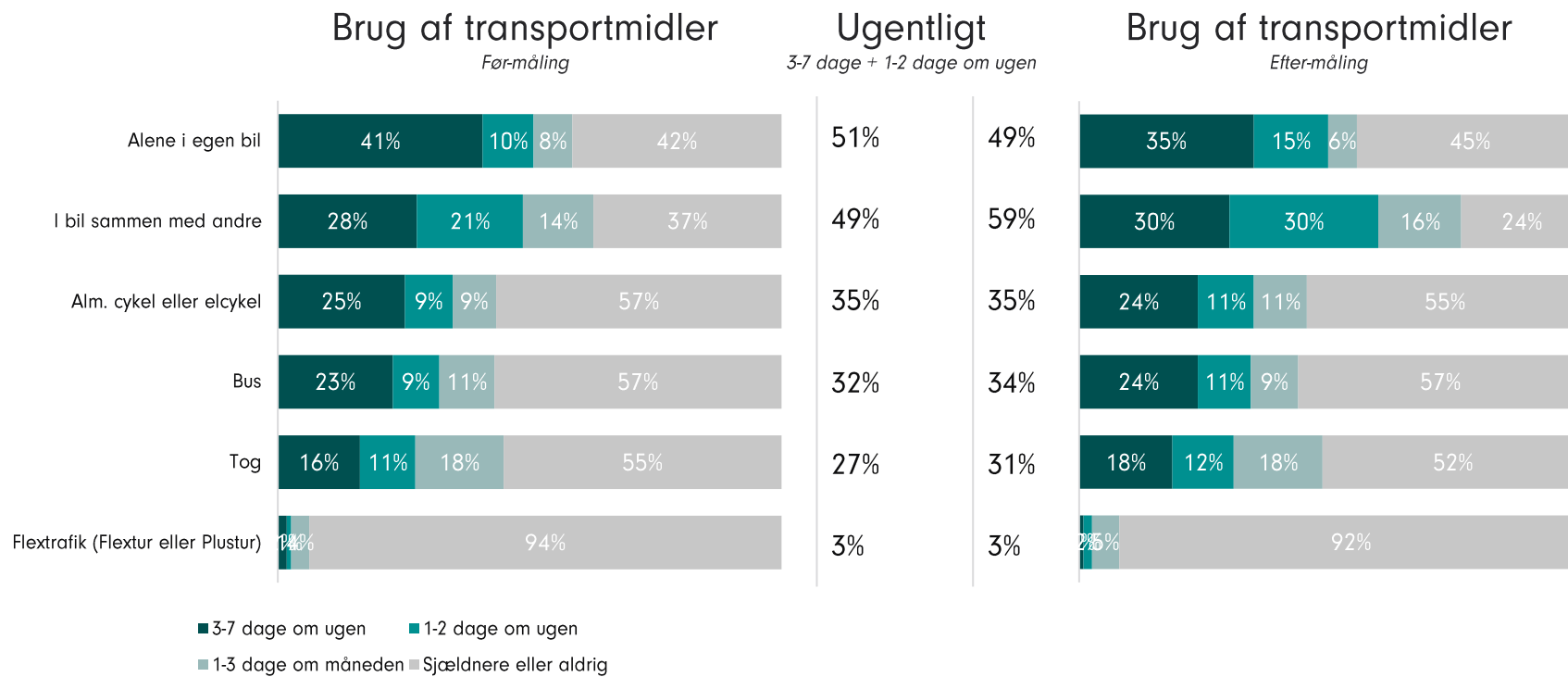
De grønne sider i rapporten bygger på kvalitative interviews gennemført i Rønde, Odder og Holstebro og bruges til at nuancere eller forklare de kvantitative resultater.





Transportvaner

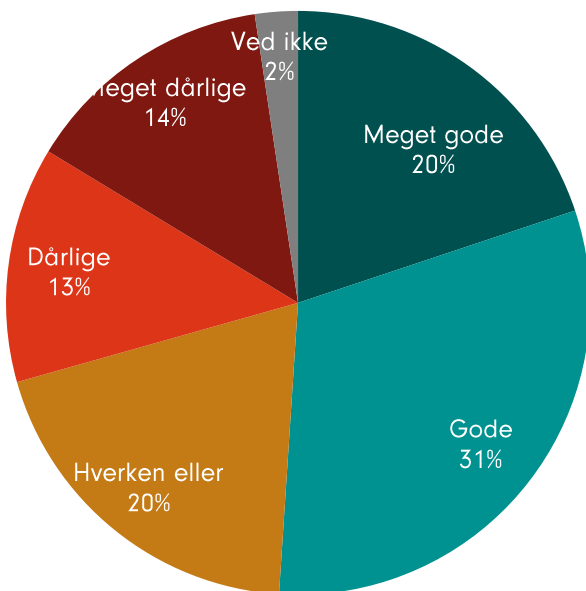
Ca. en tredjedel kører ugentligt med bus eller tog, dog dominerer bilen meget, både før og efter ændringerne



Hver anden synes transportmulighederne uden bil i deres by er gode
Det har ikke ændret sig i takt med at initiativerne er blevet implementeret

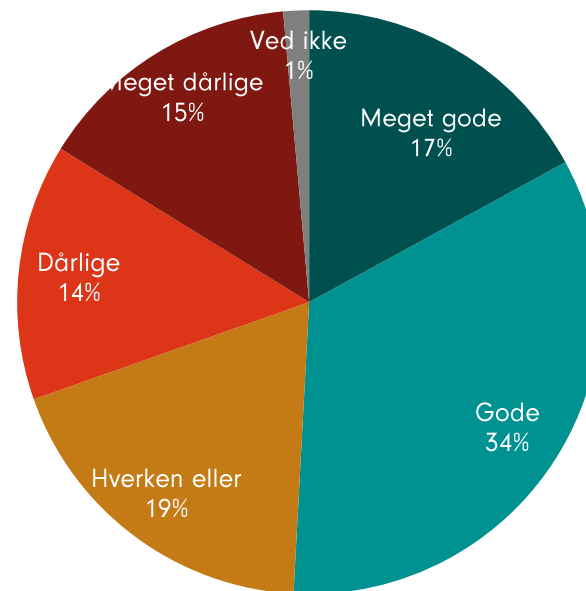
Muligheder for transport uden bil

Før-måling



Muligheder for transport uden bil

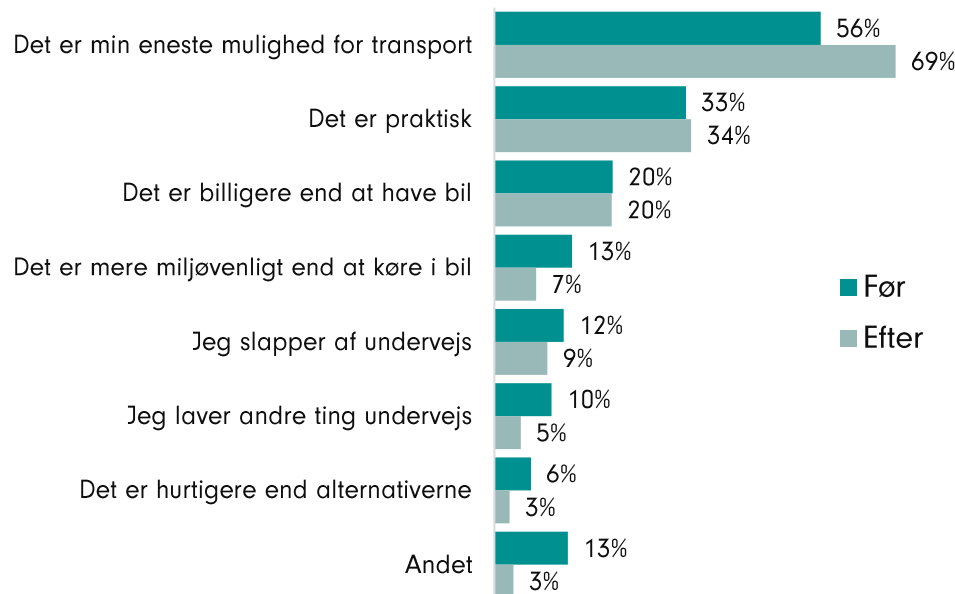
Efter-måling



Kollektiv transport bruges oftest, fordi det er ens eneste alternativ
Aktive tilvalg af kollektiv trafik handler mest om praktik og økonomi

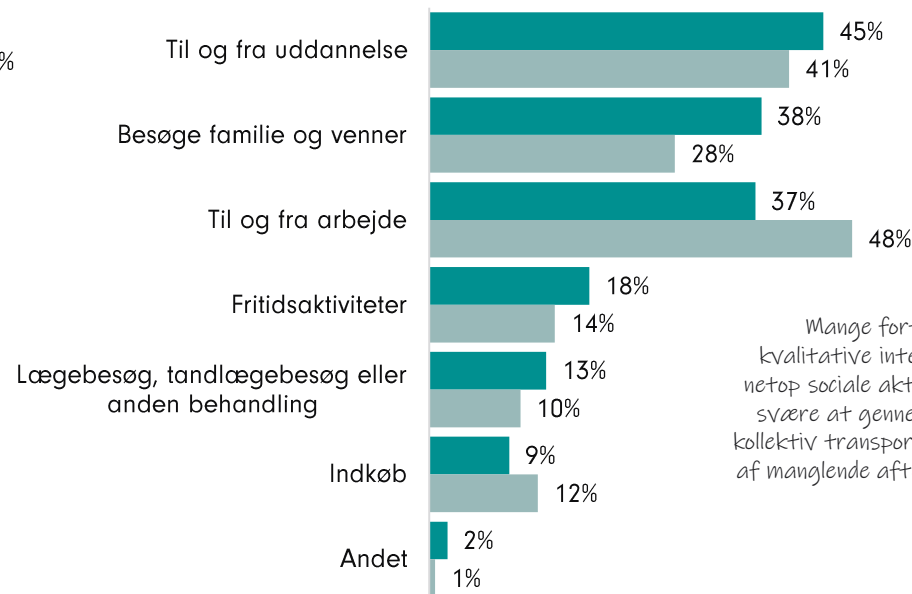
Årsag til at bruge kollektiv trafik

Blandt ugentlige brugere



Formål med kollektiv trafik

Blandt ugentlige brugere



Mange fortæller i de kvalitative interviews, at netop sociale aktiviteter er svære at gennemføre med kollektiv transport på grund af manglende aftenafgange.





Hvad siger deltagerne?

"Det er behageligt, når du først er i toget. Du kan slappe af, du kan læse, du kan have madpakke med, jamen, altså det er meget mere afslappende end, hvis du kører bil. Så jeg tror, man kan få mange flere over, hvis bare man kunne gøre forbindelserne bedre". – Kvinde, 29 år, Holstebro station

"Det er mere klimavenligt. Hver eneste lille ting, man kan gøre, det gør jo ikke den store forskel, men det gør en lille smule. Man kan lige så godt gøre lidt selv, selvom det ikke gør den store del i verden". – Kvinde, 28 år, Holstebro station

"Det er primært det, at jeg kan arbejde i toget. Jeg har 1 times tid frem og tilbage fra, hvor jeg bor, og den time bruger jeg på at arbejde. Det betyder, at det hænger økonomisk sammen at tage herind og undervise i 3 timer. Det ville jo være meget at bruge 2 timers transport for tre timers arbejde, hvis ikke jeg kunne sidde og arbejde i den transporttid". – Mand, 34 år, Holstebro station

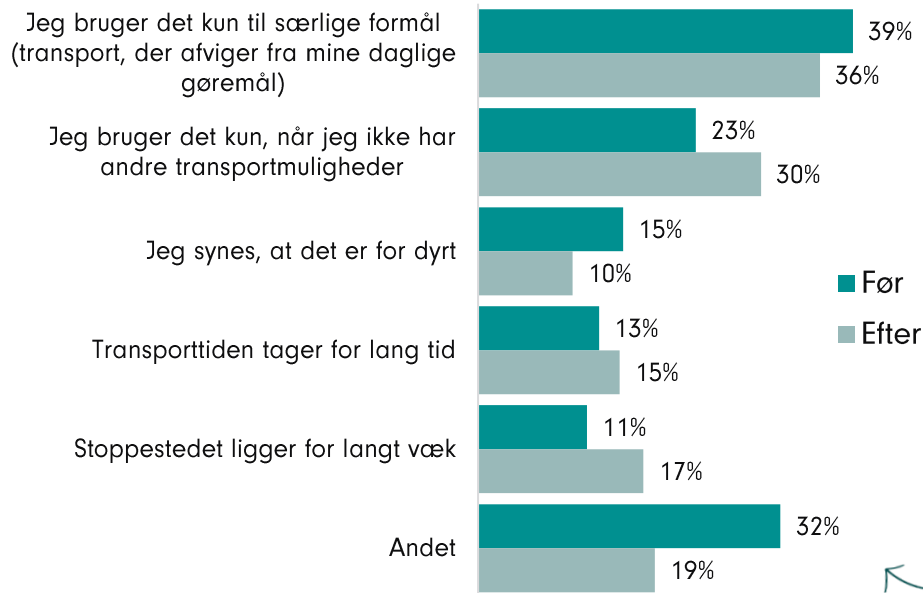
"Jeg cykler som udgangspunkt, men hvis det nu er dårligt vejr, eller stormer meget, så bruger jeg offentlig transport". – Kvinde 18 år, Holstebro station



De månedlige brugere tager kollektiv trafik ved særlige lejligheder og når de ikke har andre valg. Fravælgerne undgår det især for besvær, tid og pris

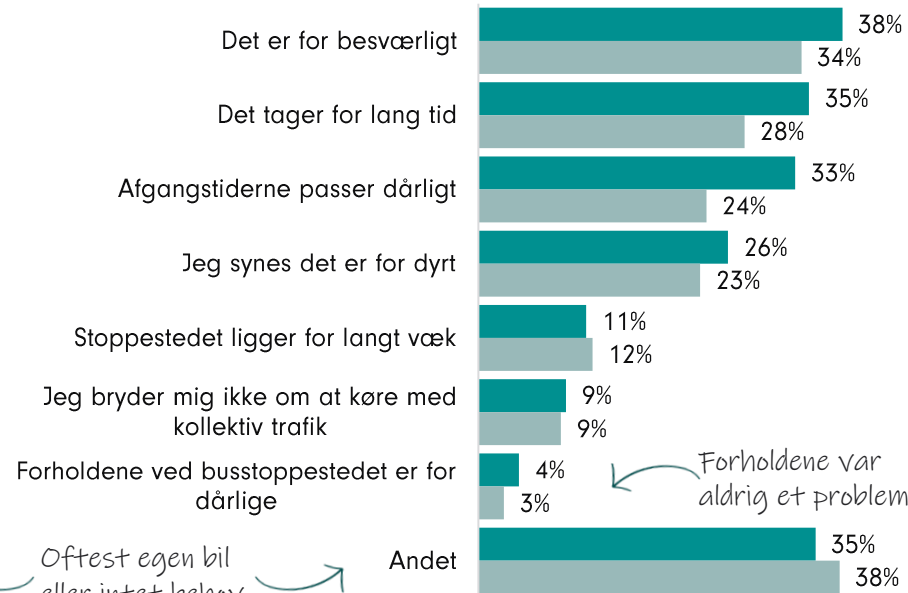
Fravalg af kollektiv trafik

Blandt månedlige brugere



Fravalg af kollektiv trafik

Blandt sjældne brugere og fravælgerne



Drift og forbindelser overskygger ofte oplevelsen af stationen i interviewene

At disse "drift-barrierer" fylder mest, bliver også tydeligt i de kvalitative interviews. Selvom interviewene tager udgangspunkt i de gennemførte tiltag på stationerne, vender samtalerne igen og igen tilbage til de udfordringer, de rejsende oplever med den kollektive transport som helhed.

Forsinkelser, manglende sammenhæng mellem afgang, lange ventetider og et begrænset transportudbud fylder markant mere i deltagerenes bevidsthed spontant end de fysiske forbedringer på stationerne.

Særligt i Odder beskriver flere stationen som et knudepunkt, hvor udfordringen ikke er selve stationen, men at busser og letbane ikke opleves som et sammenhængende system. Hvis én afgang er forsinket, risikerer man at miste den næste forbindelse og vente op mod en time.

De rejsende efterspørger derfor først og fremmest:

- Bedre koordinering mellem afgang (bus, tog, letbane)
- Kortere ventetid ved skift
- Flere afgang til mindre byer
- Flere afgang om aftenen, morgenen og weekenderne

“

move

interreg

Co-funded by
the European Union

Øresund-Kattegat-Skagerrak

Det er fint nok med billederne, men det er jo ikke det, der gør en forskel. Jeg vil hellere have, at busserne kører oftere, og gør det nemmere for gamle kvinder at komme hjem om aftenen, og så unge kan bo omkring Odder. Vi kan ikke komme hjem om aftenen i weekenden. Det er jo for dårligt. – Kvinde, 72 år, Odder station

“

Det største problem er, at busserne ikke hænger ordentligt sammen. Hvis én bus er forsinket, misser man den næste, og så vælger folk den kollektive transport fra. – Mand, 36 år, Odder station

“

Bussen kører alt for sjældent og stopper for tidligt om aftenen. Jeg har flere gange kørt unge hjem, fordi de ikke kunne komme tilbage med bussen. – Kvinde, 47 år, Odder station

“

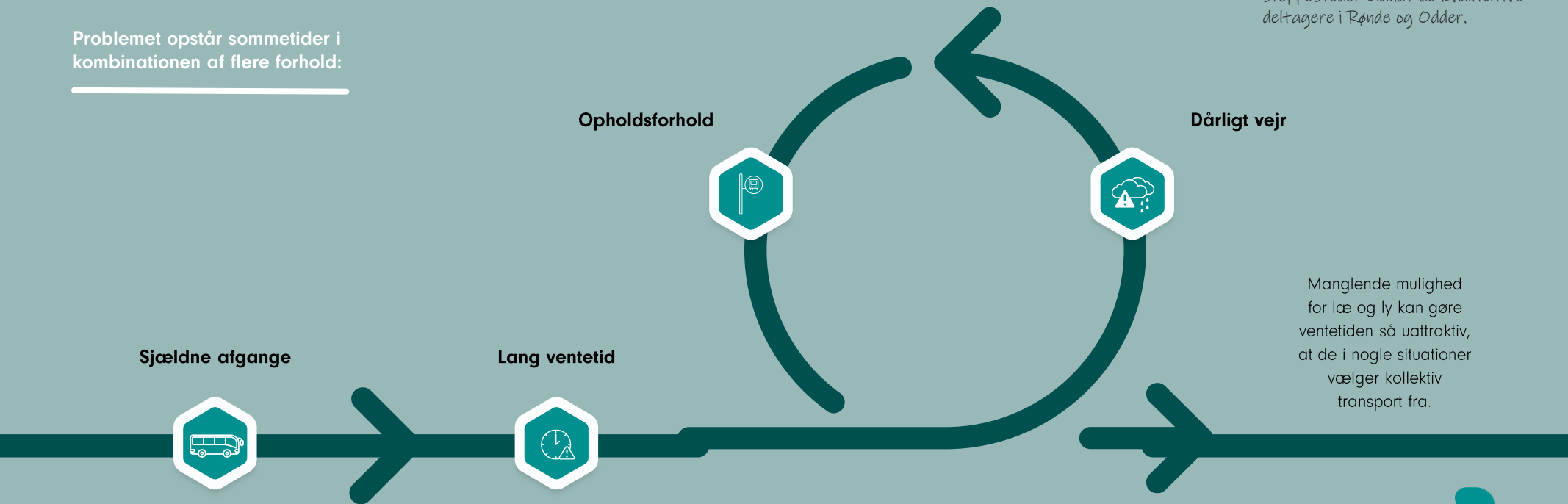
*Jeg vil hellere være på en station, der er lidt
snusket, men hvor togene så passer og der er
mange af dem, end jeg vil være på en station, der
skinner, men der kommer to tog i timen.*

- Mand, 42 år, Holstebro station



Selv om forholdene ved stoppestederne sjældent er årsagen til fravalg, kan dårlige venteforhold dog forstærke eksisterende barrierer

Problemet opstår sommetider i kombinationen af flere forhold:



“

Når Hou-bussen kun kører sjældent, kan jeg ende med at skulle vente i op til to timer. Om vinteren betyder det at stå ude i sne og kulde, fordi der ikke er nogen ventesal. Jeg har faktisk fravalgt at tage bussen flere gange af den grund.

– Kvinde, 72 år, Odder station

Bedre læ og ly var det klart største ønske til fremtidens stoppesteder blandt de kvalitative deltagere i Rønde og Odder.



Transportvanerne, til- og fravalg, samt pain points for kollektiv trafik har ikke ændret sig i takt med implementeringerne.

Generelt anså man mulighederne for transport uden egen bil som værende gode i ens by.

Forholdene ved stoppestederne var ikke en aktiv årsag til fravalget af kollektiv trafik.

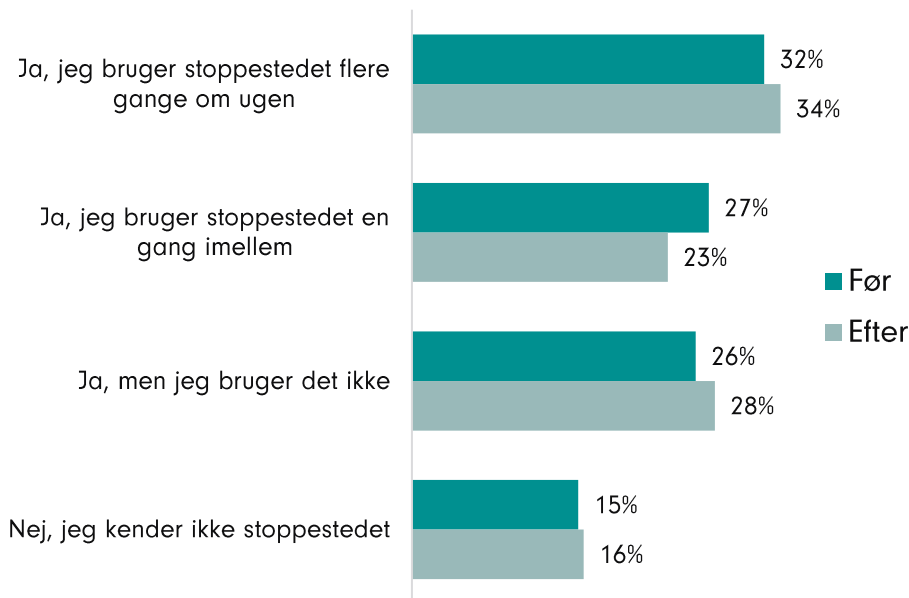


Knudepunkterne

Næsten alle kender til lokationerne, selvom kun lidt over halvdelen bruger dem. Det mest hyppige er at gå til lokationen, selvom ca. hver sjette cykler

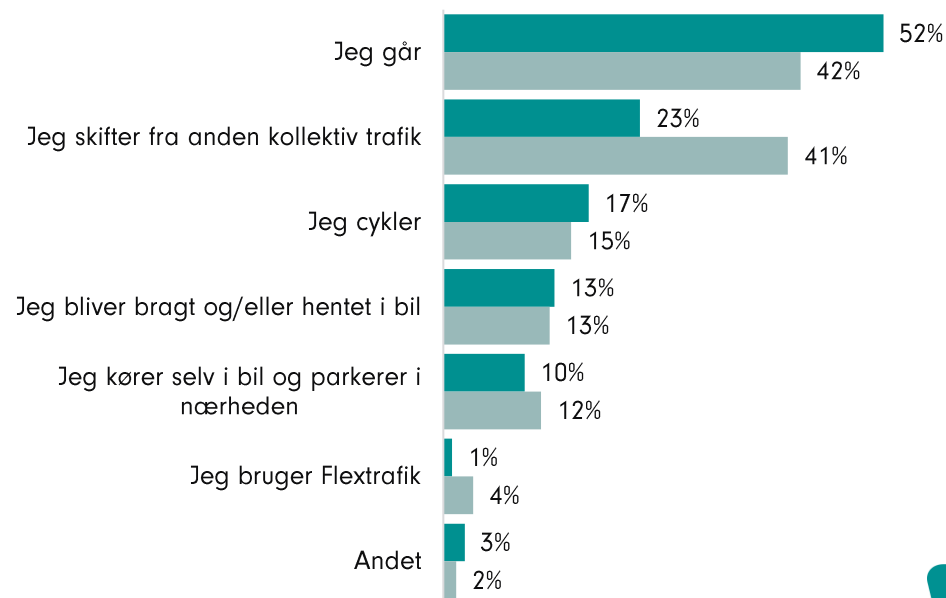
Kendskab til lokationen

Blandt alle



Transport til/fra lokation

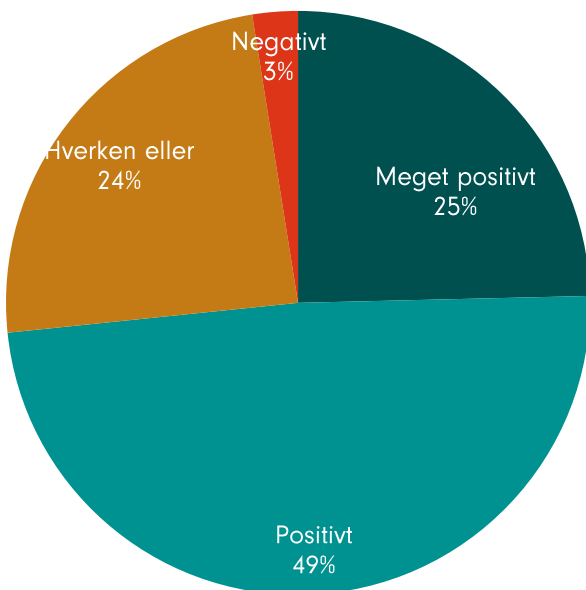
Blandt brugere



Det overordnede indtryk af lokationerne er ikke signifikant ændret efter initiativerne, og er stabilt højt med ca. 3 ud af 4 som er positive

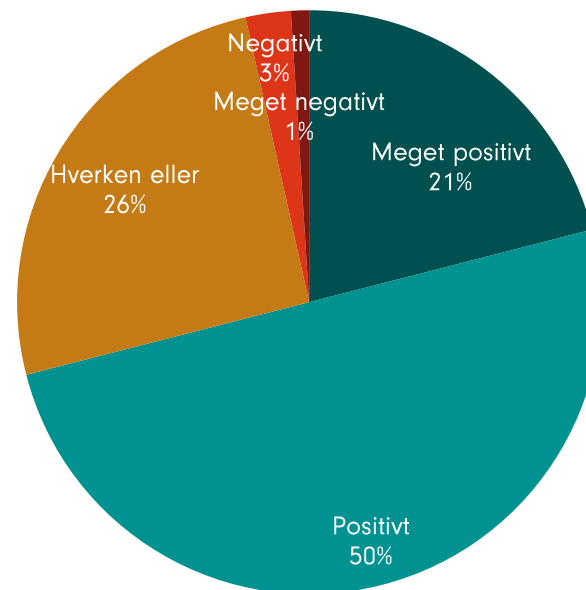
Overordnet indtryk af lokation

Før-måling

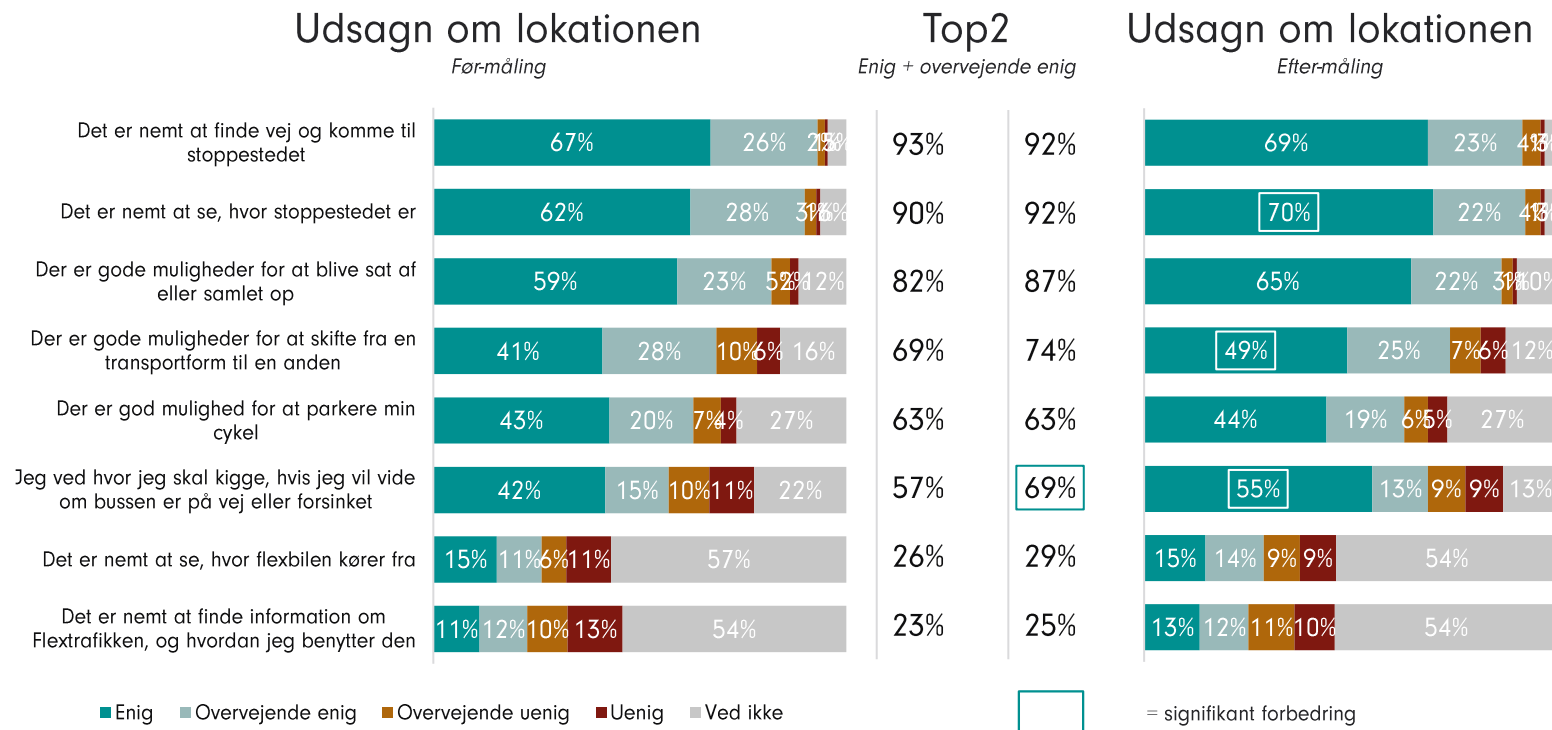


Overordnet indtryk af lokation

Efter-måling



Information om forsinkelser og ankomst, at se hvor stoppestedet er, samt mulighederne for at skifte transportform er steget signifikant





Rønde

Info-skærm

Realtidsvisninger skaber et hurtigt overblik for alle rejsende – men har en særlig værdi for de mindre digitale brugere

Informationsskærmene bliver generelt modtaget positivt, fordi de giver et hurtigt overblik over afgang og forsinkelser uden, at de rejsende behøver at smide alt, hvad de har i hænderne for at finde telefonen frem. Tiltaget adresserer samtidig et behov, der allerede blev identificeret i præevalueringen på Rønde station, hvor flere rejsende dengang efterspurgte bedre trafikinformation og mere synlige opdateringer ved forsinkelser.

“

Det fungerer godt, at man ikke behøver at finde sin telefon frem for at finde køreplanen – når jeg har handlet ind og har hænderne fulde, kan jeg bare gå over og kigge på skærmen. – Kvinde, 52 år, Rønde

De opleves som særligt værdifulde for ældre og mindre digitale passagerer, som får adgang til den samme information uden at skulle navigere i apps eller online rejseinformation.

“

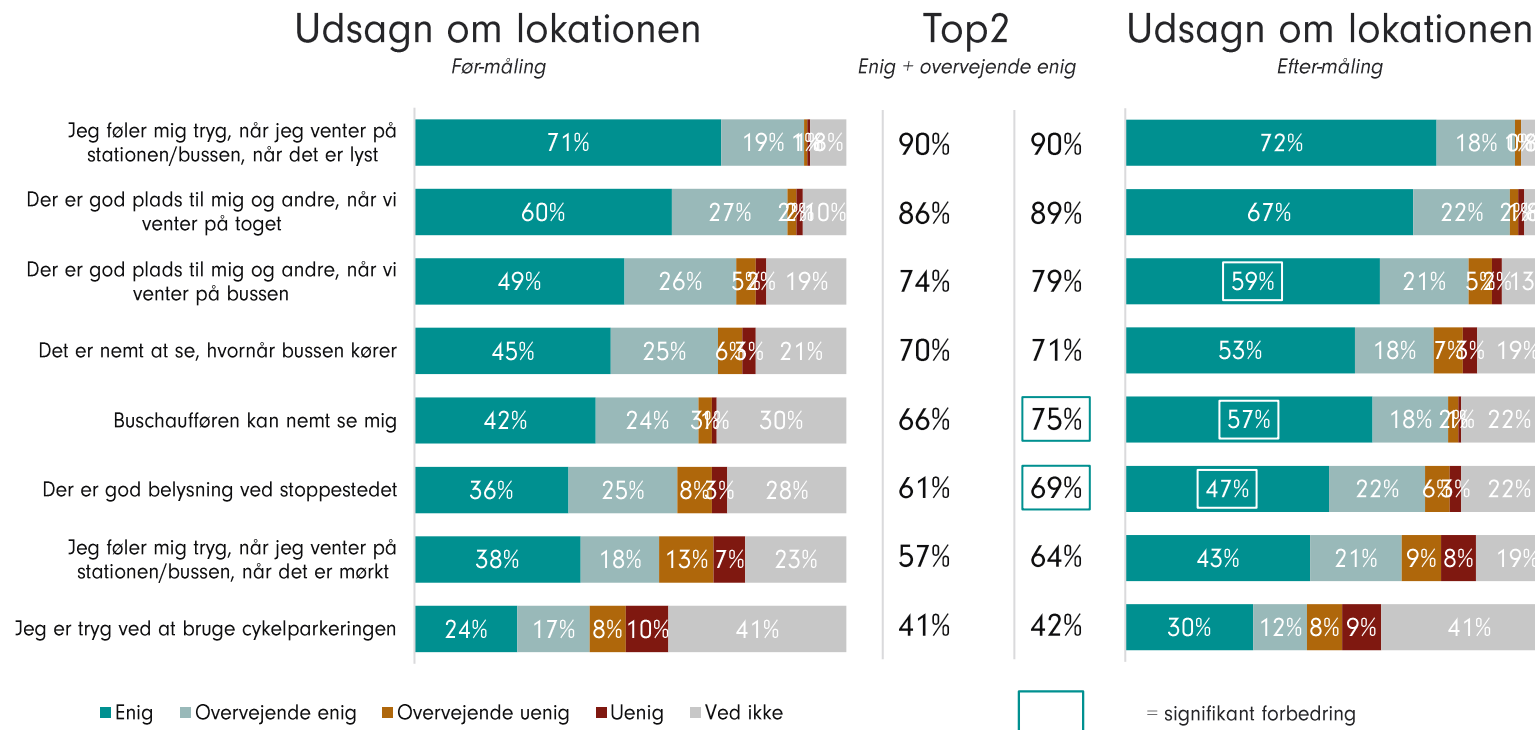
Jeg bruger selv appen, men det er da smart for de ældre, at de kan se busplanen og om bussen er forsinket, hvis de ikke er så gode med mobiler. – Kvinde, 31 år, Rønde

Den eneste egentlige refleksion handler om antallet af skærme. Hvis de rejsende skal bevæge sig væk fra deres opholdssted for at se informationen, vælger de fleste (techkyndige) blot at bruge telefonen i stedet.

“

Der kun opsat én skærm ved én af terminalens tre perronområder. Det er lidt spøjst. – Mand, 22 år, Rønde

Synlighed for chaufføren, belysning, samt god plads når man venter, er steget signifikant efter implementeringerne



Før-målingen blev gennemført fra august til oktober, mens eftermålingen blev gennemført fra februar til maj. Forskelle i årstid kan derfor have betydning for vurderingen af især belysning og tryghed.





Kendskab og overordnet indtryk af lokationerne har ikke ændret sig i takt med initiativerne.

Der er dog en mere positiv perception af enkeltstående praktiske elementer, når der spørges i dybden, især information om forsinkelser og ankomster, belysning samt synlighed for chaufføren.

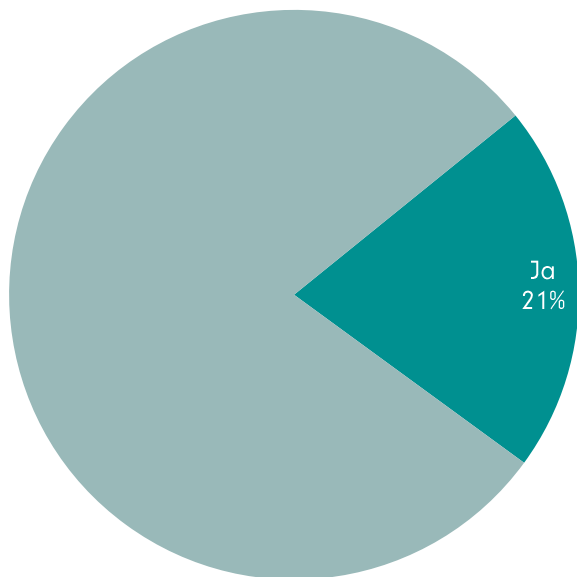


Initiativer

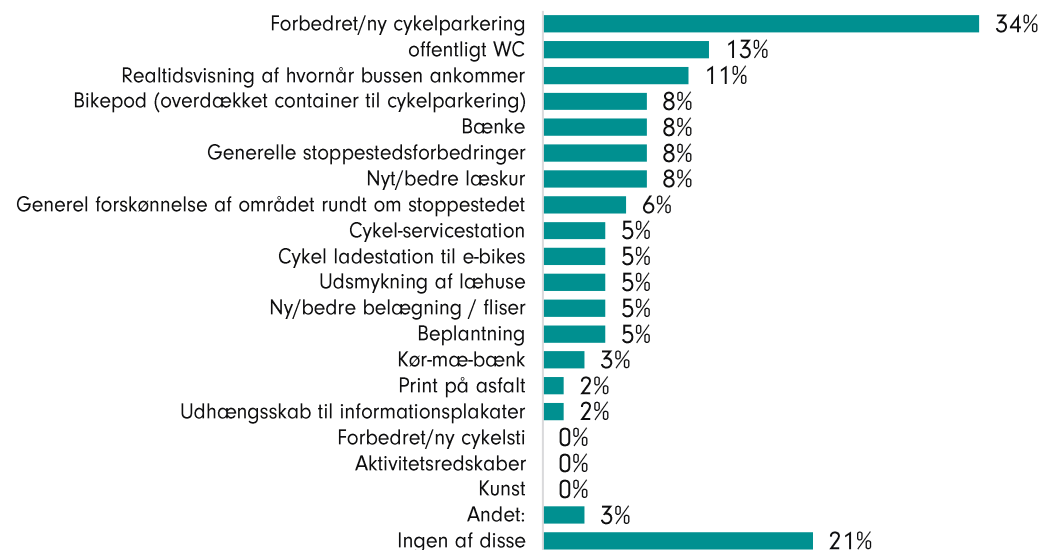
Hver femte har lagt mærke til ændringer

– primært cykelparkering, WC, samt realtidsvisning af ankomster

Har man lagt mærke til
ændringerne?



Heraf; Hvilke ændringer har
man lagt mærke til?



De kvalitative interviews peger på, at værdi bygges op lag for lag

Det forklarer, hvorfor de æstetiske forbedringer typisk bemærkes i mindre grad.

Udvidede behov

Oplevelse og æstetik

Har jeg lyst til at være her? Udsmykning og identitet, beplantning, print på asfalt

Funktionel merværdi

Gør stationen min rejse nemmere? Realtids-information, opladerbænk, bikepod

Basisbehov på stationen

Kan jeg vente trygt og komfortabelt?
Siddepladser, læ, varme, toilet, renlighed

Drift og mobilitet (fundamentet)

Kan jeg komme frem? Pålidelige afgange, hyppige afgange, gode forbindelser, punktlighed

Hvilke ændringer har man lagt mærke til pr. lokation?

Kolonne %	Haderup - Herning	Vildbjerg - Herning	Holstebro - Midttrafik	Rønde - Midttrafik	Odder - Midttrafik	Hedensted Station - Hedensted	Uldum Højskole - Hedensted	Ølsted 1 - Hedensted	Ølsted 2 - Hedensted
Forbedret/ny cykelparkering	0%	0%	38%	0%	36%	50%	0%	86%	50%
offentligt WC	0%	0%	8%	0%	64%	0%	0%	0%	0%
Realtidsvisning af hvornår bussen ankommer	0%	0%	0%	22%	0%	10%	0%	43%	50%
Bikepod (overdækket container til cykelparkering)	0%	0%	23%	0%	18%	0%	0%	0%	0%
Bænke	0%	14%	8%	0%	18%	10%	0%	0%	0%
Generelle stoppestedsforbedringer	50%	0%	0%	0%	9%	20%	100%	0%	0%
Nyt/bedre læskur	0%	0%	8%	22%	18%	0%	0%	0%	0%
Generel forskønnelse af området rundt om stoppestedet	0%	29%	0%	11%	9%	0%	0%	0%	0%
Cykel-servicestation	0%	0%	15%	0%	9%	0%	0%	0%	0%
Cykel ladestation til e-bikes	0%	0%	15%	0%	0%	0%	0%	14%	0%
Udsmykning af læhuse	0%	0%	0%	33%	0%	0%	0%	0%	0%
Ny/bedre belægning / fliser	50%	0%	0%	0%	18%	0%	0%	0%	0%
Beplantning	0%	0%	15%	0%	0%	10%	0%	0%	0%
Kør-mæ-bænk	50%	0%	0%	0%	0%	10%	0%	0%	0%
Print på asfalt	0%	0%	0%	0%	9%	0%	0%	0%	0%
Udhængsskab til informationsplakater	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Forbedret/ny cykelsti	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Aktivitetsredskaber	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Kunst	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Andet:	0%	14%	0%	0%	0%	10%	0%	0%	0%
Ingen af disse	0%	57%	38%	33%	0%	10%	0%	0%	0%
Column n	2	7	13	9	11	10	1	7	2

Bemærk:
små baser



Uhjulpet er det ofte cykelparkering og toiletter der fremhæves som ændringer

Haderup Herning	Vildbjerg Herning	Holstebro Midttrafik	Rønde Midttrafik	Odder Midttrafik	Hedensted Station Hedensted	Uldum Højskole Hedensted	Ølsted 1 Hedensted	Ølsted 2 Hedensted
Ændrede stop	den gamle brugs bygning er fjernet	Cykelparkering	Der er parkering forbudt.	Toiletter	det er fornyet	Busstur	Cykelparkering	Tror de har ændret ved cykelparkering
	Der er blevet revet en forladt bygning ned	Kiosken er der ikke mere	Info skab og udsmykning	Afmærkninger i asfalten, siddesteder ved indgang	Nyt skilt der vise minutter til bussens ankomst		Nye skilte, cykelparkering	Nye skilte
	Gl bygning jævnet med jorden	Ny café - det skifter hele tiden. Og frisør! Tror jeg...	Skraldespande	Nyt toilet	Nye cykelstativer		Cykelparkering	
	Et stort byggeområde	Ny cykelparkering, kiosk og ladere til batteritog	Skraldespande	Parkeringsområdet er ved at blive ændret	Cykelstativer		Cykelparkering	
	Flere bænke, og en væltet bygning	Ny mere sikker cykelparkering	Pynt	Toget kører ikke pga spørarbejde	Rejsekort login er blevet bedre		Cykelparkering, skilte	
	Bygninger revet ned	Der er kommet noget nyt i forhold til cykelparkering	Udsmykning	renovering af P-Plads	Cykelparkering		Cykelparkering	
	Bygge plads	El cykel parkering	Skærmen, og udsmykning	Siddepladser ved bussen Toiletter	Rejsekort stander		Cykelparkering	
		Nye toge og slik	Udsmykning	Siddepladser	Cykelparkering			
		Oplader	Busstur	Toilet busskure	Cykelparkering			
		To collective og you drive. Mindre busser		Toilettet cykel parkering	Fældet træer, bænke			
		Der er kommet flere psykiske ustabile mennesker på stationen		Cykel parkering og skur				
		Mere menneske trafik, togene er tit aflyst						

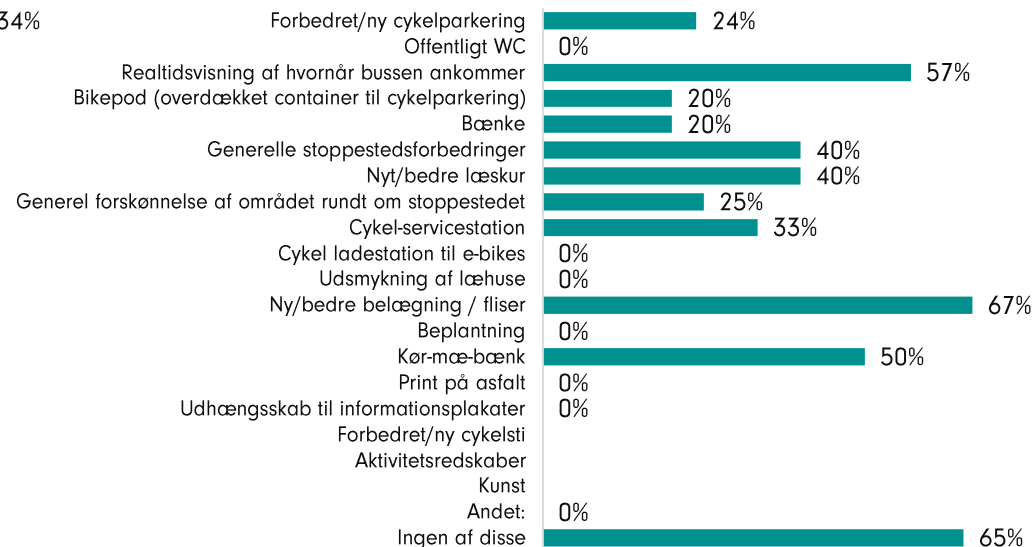


Cykelparkeringen er bemærket, men kun brugt af hver fjerde, da alle ikke cykler – realtidsvisningen bruges ofte, når først man bemærker den

Hvilke ændringer har man lagt mærke til?



Heraf; Hvilke ændringer har man benyttet eller nydt?



Bemærk: små baser



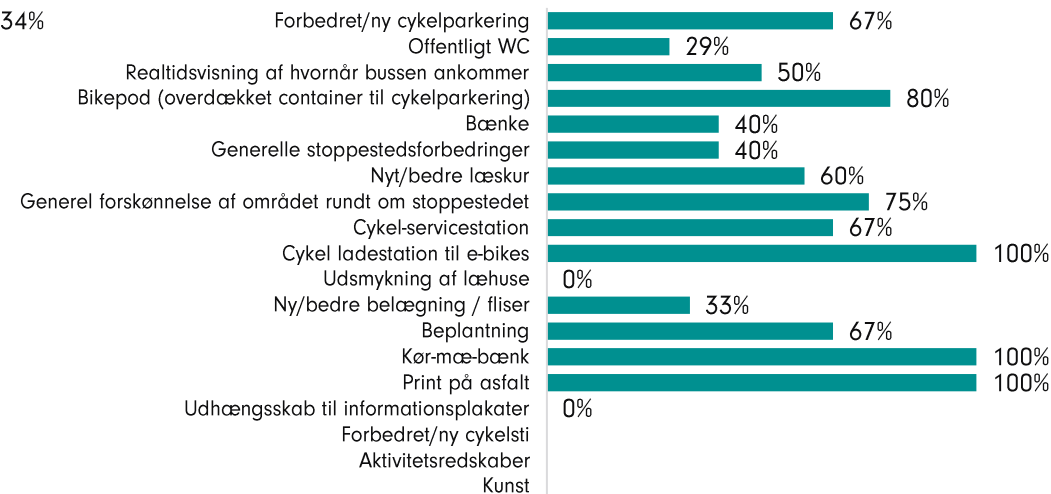
Cykelinitiativerne giver generelt et positivt indtryk, når de bemærkes

Hvilke ændringer har man lagt mærke til?



Heraf; Hvad er indtrykket af ændringerne?

Positivt + meget positivt



Bemærk: små baser





Holstebro Bikepod



Bikepodden opleves som en god facilitet, men særligt dens placering og kapacitet reducerer dens betydning for den brede brugergruppe i Holstebro.

Bikepodden bliver generelt mødt positivt blandt rejsende i Holstebro. Særligt forbindes den med øget tryghed og bedre beskyttelse af cyklen. Flere peger på, at løsningen giver mening for personer med dyre cykler, som ønsker ekstra sikkerhed, og enkelte fremhæver også den praktiske fordel ved at kunne parkere under tag og dermed undgå at komme tilbage til en våd cykel efter regnvejr.

Samtidig peger interviewene på flere forhold, der begrænser den oplevede værdi. Mange cyklister oplever allerede den eksisterende cykelparkering som både sikker og velfungerende. En respondent fortæller eksempelvis, at hun foretrækker den åbne cykelparkering tæt ved busserne, fordi "man er ikke alene". Her er der konstant mennesker omkring området, hvilket skaber en oplevelse af social tryghed og en forventning om, at eventuelle tyveriforsøg vil blive opdaget.

Andre peger på, at de altid har parkeret deres cykel samme sted og derfor fortsætter af vane. Flere oplever desuden den eksisterende cykelparkering som mere attraktivt placeret. Den ligger tættere på perroner og busser og indgår naturligt i den daglige færdselsstrøm gennem stationen. Bikepodden ligger derimod mere afsides og uden for den rute, som mange rejsende i forvejen bevæger sig ad. For flere fremstår den derfor som et aktivt tilvalg frem for en naturlig del af rejsen.

Samtidig peger observationer fra stationen på, at bikepodden kun rummer et begrænset antal cykler sammenlignet med den samlede mængde cykler på stationen. Hvor den almindelige cykelparkering dagligt benyttes af et stort antal pendlere, fremstår bikepodden som en nicheløsning målrettet en mindre gruppe med særlige behov.



Om bikepodden I Holstebro

"Når jeg har travlt fra morgenen af, giver det ikke mening for mig at holde min cykel helt derovre. Det tager længere tid. Men jeg kan godt se fordelene, hvis man en morgen har god tid, og det for eksempel er dårligt vejr. Så undgår du, at du kommer tilbage til et vådt sæde". – Kvinde, 16 år, Holstebro station

"Jeg vælger den cykelparkering tættest på busserne [fremfor bikepodden], fordi her er man ikke alene. Jeg føler mig mere tryk ved at parkere dér, fordi der hele tiden er folk i området, og hvis nogen forsøger at stjæle min cykel, er der stor sandsynlighed for, at nogen vil se det". – Kvinde, 23 år, Holstebro station





Odder Toilet

Det offentlige WC adresserer et universalt behov – men særligt placeringen begrænser værdien for nogle rejsende

Toilettet er et tiltag, der adresserer et konkret og bredt forståeligt behov. Særligt de ældre borgere oplever det som en reel forbedring, og fremhæver det som ”trygt” at vide, at der findes et toilet ved endestationen efter en længere rejse, særligt fordi der ikke findes toilet på letbanen.

“ **Når der ikke er toilet på letbanen så er det godt at det er der på stationen. Så kan man rejse med mere ro i maven.** – Mand, 72 år, Odder

Samtidig peger de kvalitative interviews på, at toilettets placering reducerer den oplevede værdi for mange rejsende. Toiletbygningen er placeret bag den gamle stationsbygning, langt væk fra busterminalen, hvilket betyder, at mange ikke naturligt kommer forbi den. Hvis man bruger busserne til daglig, er det let slet ikke at opdage, at toilettet eksisterer.

Samtidig mister man overblikket over busser og afgang, når man bevæger sig derover. For rejsende med korte skift eller usikkerhed omkring afgangstider kan det skabe en oplevelse af risiko for at misse sin forbindelse, hvilket reducerer incitamentet til at benytte toilettet.

“ **Jeg har ikke brugt det [toilettet]. Det er ikke så tæt på det område, hvor jeg normalt står og venter på bussen.** – Mand, 19 år, Odder

Samtidig er toilettets værdi ikke den samme for alle rejsende. Odder er en relativt lille by og mange af dem, der bruger stationen, bor i byen og kan derfor gå hjem, hvis de skal på toilettet. For disse personer har toiletbygningen begrænset værdi.



Holstebro

Toilet

GENEREL LÆRING

Adgang til toilet opfattes af nogle som et basalt behov – ikke en tilkøbsydelse

Toilettet på en station opfattes generelt som en vigtigt og nødvendig facilitet, men interviewene fra Holstebro viser, at værdien ikke alene afhænger af, at toilettet eksisterer. Selve betalingsløsningen og -kravet skaber nemlig frustration blandt flere rejsende, som stiller sig undrende over for, at adgang til en basal nødvendighed som et toilet er betalingsbelagt, især når kollektiv transport i forvejen opleves som dyr.

Særligt unge, studerende og andre med begrænsede midler nævnes som grupper, der kan opleve betalingen på 5 kr. som relativt høj. Flere accepterer dog betalingen som et middel til at sikre renlighed og vedligeholdelse. Andre peger på, at krav om betalingskort eller MobilePay potentielt kan gøre toilettet mindre tilgængeligt for visse brugergrupper.

“

“Vi giver så mange penge for at komme med togene, og så skal vi stadig betale for at komme på toilet.”

– Mand, 45 år, Holstebro

“5 kr. for brug af toilet er en lidt høj pris. Hvis man nu er studerende på SU er det faktisk en del penge.”

– Kvinde, 18 år, Holstebro

“Der er nogle folk, som ikke har dankort eller MobilePay, hvad gør de, hvis de skal på toilet?”

– Kvinde, 28 år, Holstebro



Holstebro

Oplader

Opladerbænken skaber et værdifuldt sikkerhedsnet – selv for de rejsende, der sjældent benytter den

Når de rejsende opdager opladerbænken, er vurderingen overvejende positiv. Flere fremhæver, at det er en smart og tidssvarende løsning, som passer godt til en hverdag, hvor al rejseinformation, billetter og kommunikation efterhånden foregår digitalt.

De rejsende beskriver ikke opladningsmuligheden som noget, de nødvendigvis anvender ofte. Værdien ligger snarere i visheden om, at muligheden er der, hvis behovet opstår. Særligt ved forsinkelser eller uforudsete situationer fungerer opladningsmuligheden som et vigtigt sikkerhedsnet.

“*Det betyder jeg kan føle mig sikker på stationen , hvis min telefon går død, så kan jeg oplade den igen og ikke ende med at føle mig helt magtesløs.* – Kvinde, 23 år, Holstebro

Samtidig viser interviewene, at en stor del af de rejsende ikke har bemærket opladerbænken. Flere kendte først til funktionen, efter at interviewererne gjorde opmærksom på den. Selve opladningsfunktionen er relativt anonym markeret, og løsningen kræver i praksis, at man ved, den eksisterer.

En yderligere forklaring på den begrænsede brug kan være, at flere rejsende kun opholder sig kort tid på stationen og i nogle tilfælde har adgang til opladning i toget senere på rejsen. Dermed opstår behovet for opladning primært i situationer med længere ventetider og driftsforstyrrelser.

HVAD KAN VI UDLEDE AF DET?

**Implikation:**

Synlighed, kommunikation, kapacitet og placering er næsten lige så vigtige som selve investeringen.

Effekten af nye faciliteter afhænger ikke alene af deres funktionelle værdi, men i høj grad af, om de er synlige, let tilgængelige og understøtter den måde, de rejsende allerede bevæger sig og opholder sig på stationen. Selv relevante tiltag kan få begrænset gennemslagskraft, hvis de ligger uden for de rejsendes naturlige flow, og af den grund kræver ændret adfærd eller er vanskelige at opdage.

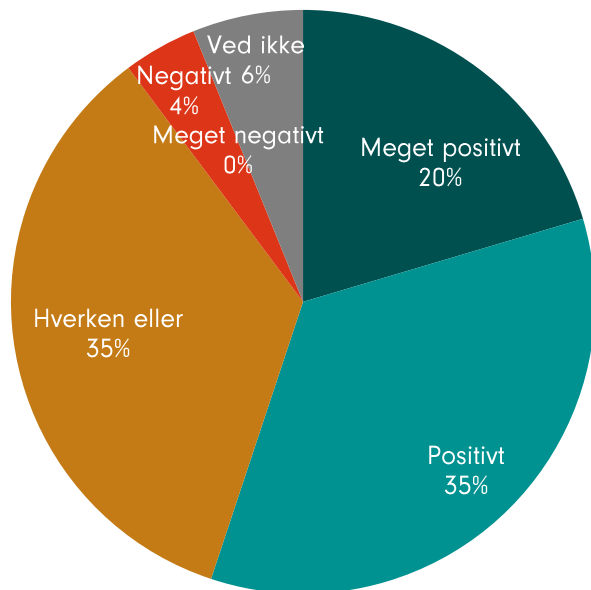


- # Mange havde ikke bemærket opladerbænken.
- # Mange havde set bikepodden uden at bruge den
- # Selvom toilettet løser et reelt behov, ligger det uden for busrejsendes naturlige flow.

Mere end halvdelen er positive omkring ændringerne – dog har det sjældent direkte påvirket brugen af offentlig transport endnu

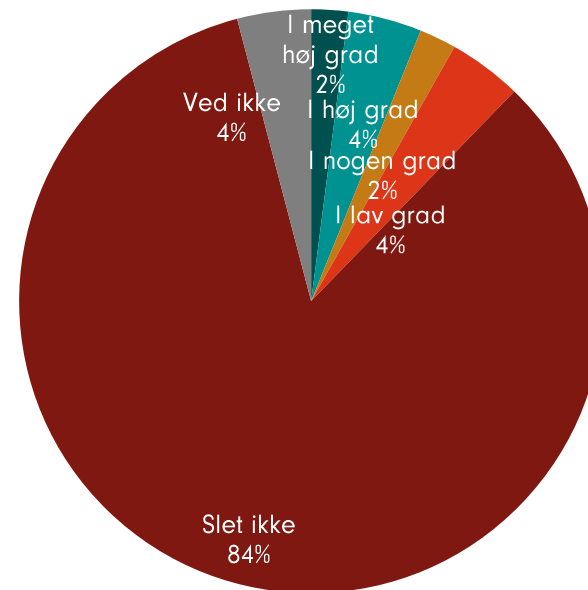
Overordnet indtryk af ændringerne

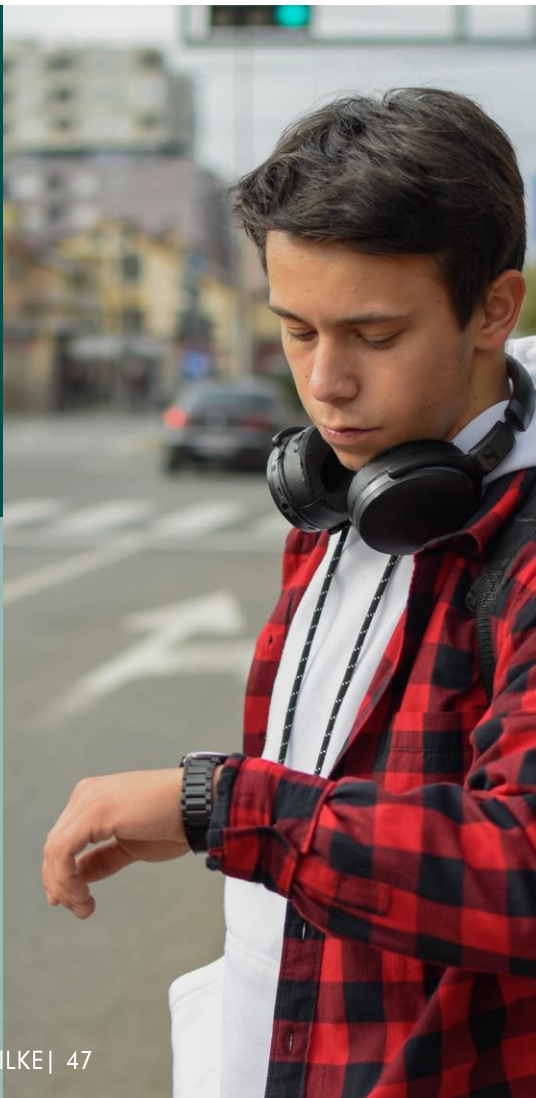
Blandt dem der har lagt mærke til dem



Ændringernes påvirkning på brug af offentlig transport

Blandt dem der har lagt mærke til dem





Heller ikke I de kvalitative interviews er der nogen, der beretter, at ændringerne på stationerne har fået dem til at rejse mere med bus eller tog. Tværtimod peger flere på, at punktlighed, frekvens og gode forbindelser fortsat er de faktorer, der i langt højere grad afgør deres brug af kollektiv transport.

“

Er de implementerede initiativer noget, der aktivt flytter rejsende over i mere kollektiv trafik?

“Nej de nye ændringer har ikke ændret noget for mig. Jeg skal med bussen, når jeg skal med bussen.”

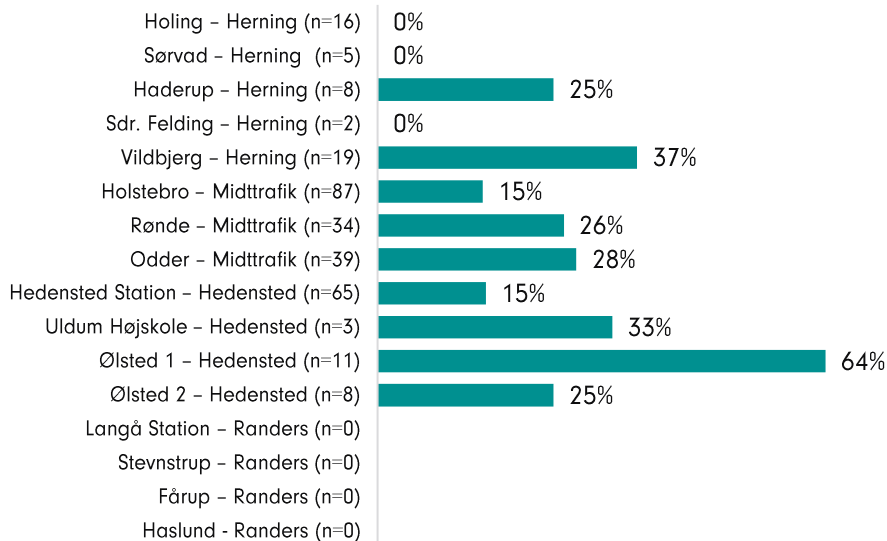
– MAND, 48 ÅR, RØNDE STATION



Rønde og Hedensted Station er de to lokationer hvor ændringerne bliver modtaget mindst positivt

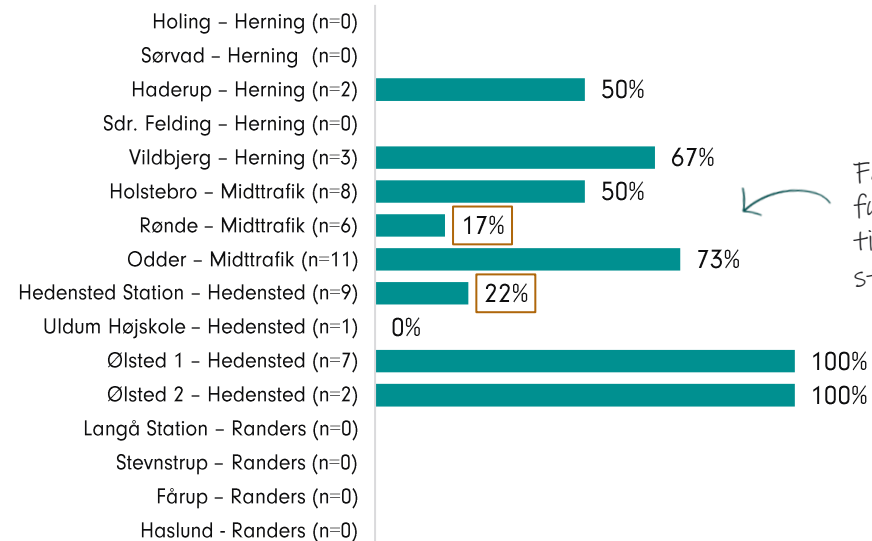
Har man lagt mærke til ændringerne?

Bemærk: små baser



Heraf; Overordnet positivt indtryk af ændringerne

Procenten angiver "meget positiv + positiv" holdning på en 5 pkt. skala



Færre funktionelle tiltag på Rønde station.





Om ændringerne på Rønde station

"Jeg tror bare ikke, at det er noget, der gør en stor forskel for mig. Du ved, det er sådan noget, der bare lidt er der, sådan lidt i baggrunden. Det er bare nogle billeder" – Mand, 54 år, Rønde

"Det gør jo ikke det store for mig, det er billeder. Det er pænere, men det er ikke funktionelt." – Mand, 37 år, Rønde

"Det fungerer jo på samme måde som før. Det er bare pynt". – Mand, 18 år, Rønde

"Det er ikke fordi, at jeg synes at det er dårligt, det er bare heller ikke noget, som jeg synes er vigtigt." – Kvinde, 81 år, Rønde

"Måske skulle man have brugt pengene på noget andet. Som en dør til læskure. Når her blæser, så går det lige igennem, og det er ikke så praktisk." – Mand, 71 år,

Rønde





De valgte forbedringer adresserer ikke de behov, der fylder mest i ventesituationen

Sammenlignet med de øvrige stationer fremstår modtagelsen af tiltagene i Rønne mere afdæmpet. De kvalitative interviews peger ikke på decideret utilfredshed med de gennemførte forbedringer, men snarere på, at de opleves som mindre relevante for den daglige stationsoplevelse, da de er sekundære i forhold til de grundlæggende behov, de forbinder med en god ventesituation. Det kan være med til at forklare, hvorfor ændringerne samlet set vurderes mindre positivt i Rønne end på de øvrige stationer.

Rønne Forskønnelse



I præevalueringen var de gennemgående udfordringer (foruden utilstrækkelige forbindelser):

- # Savn af indendørs opholdsmulighed
- # Begrænset mulighed for læ
- # Skummelt om aftenen
- # Beskidte toiletter
- # Mangelfuld trafikinformation

Når vi ser på de gennemførte tiltag, handler de derimod primært om:

- # Udsmykning og forskønnelse
- ✓ # Information

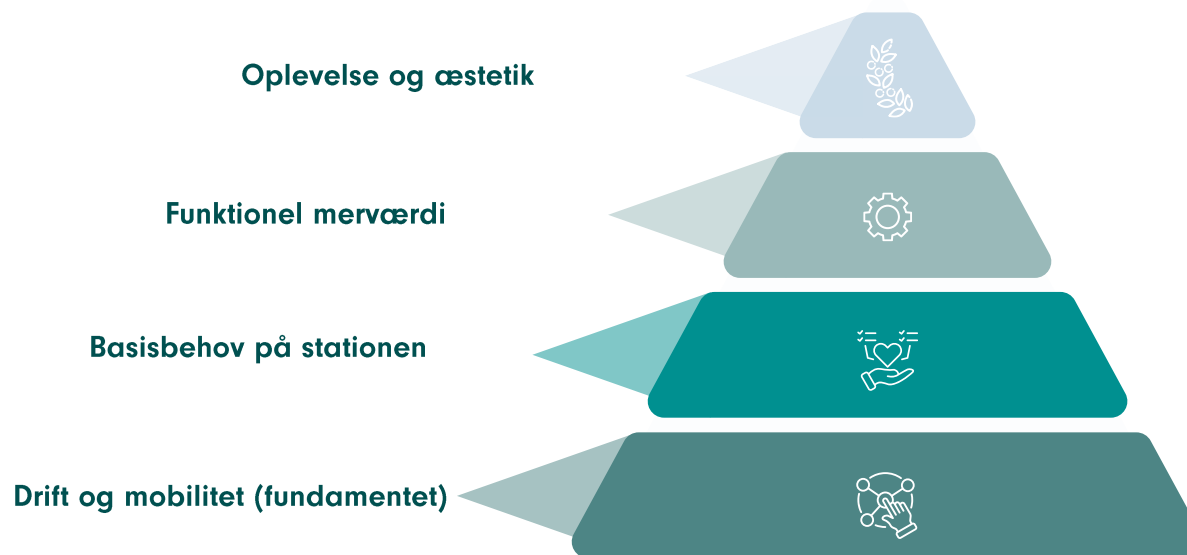
Der er derfor et tydeligt mismatch mellem "de problemer folk oplever" og "de løsninger, der er blevet leveret"

Projektet investerede primært på niveau 3 og 4 i Rønde, mens mange rejsende stadig oplevede udfordringer på niveau 2. Og samtidig fyldte niveau 1 meget i deres samlede vurdering af den kollektive rejse.

Jo længere nede i pyramiden et behov er, desto vigtigere er det at få det på plads, før investeringer højere oppe for alvor skaber oplevet værdi.

De æstetiske gevinster skaber værdi.

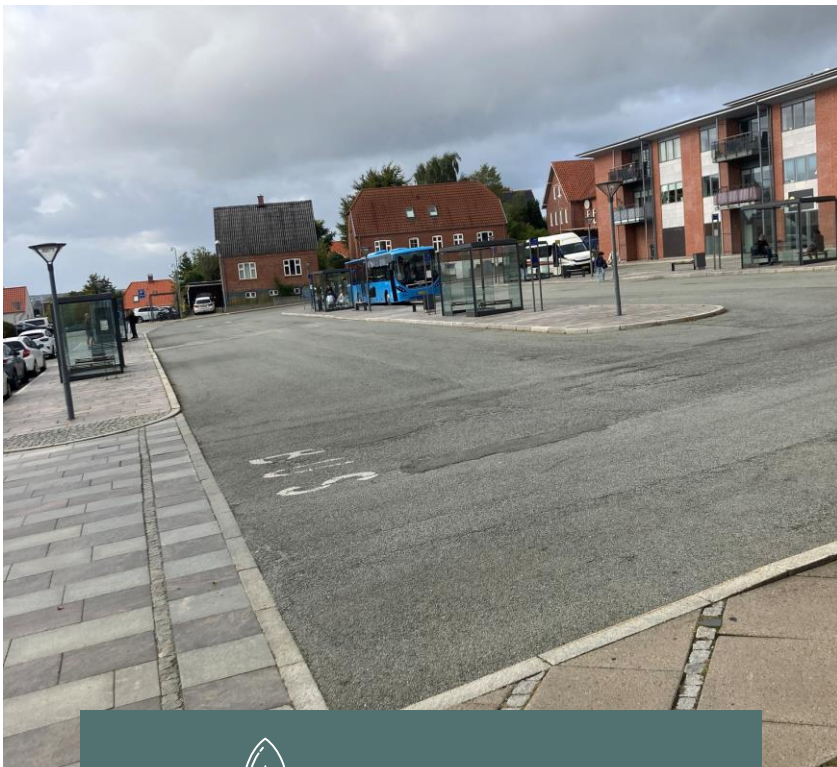
Men typisk først, når de mere grundlæggende behov er opfyldt.



Model fra tidligere (s. 35)

Men...

Det er ikke dermed sagt, at forskønnelse er helt irrelevant på Rønde station. Det betyder måske nærmere problemet er større end løsningen.



Rønde

Tværtimod viser evalueringen, at flere af de rejsende oplever Rønde station som grå, trist bar og uden meget liv (både før og efter implementeringen af tiltagene). Behovet for et mere indbydende stationsmiljø er derfor reelt.

De gennemførte forskønnelsestiltag bevæger måske stationen i den rigtige retning, men de ændrer ikke den samlede oplevelse af stedet. Et billede på et læhus kan være flot, men når størstedelen af stationsrummet fortsat består af asfalt og åbne flader, bliver den overordnede oplevelse kun i begrænset omfang påvirket.

Det kan være med til at forklare, hvorfor flere rejsende fortsat efterspørger flere grønne elementer, træer, blomster og mere liv på stationen, selv i postevalueringen.

“Jeg gad godt, her blev et mere hyggeligt sted at være. Jeg kunne godt savne noget grønt i Rønde for her er bart i busterminalen. Så nogle træer eller nogle blomster, eller noget mere farve ville gøre underværker.” – Kvinde, 67 år, Rønde (eftermåling)

Implikation: Enkeltstående forskønnelsestiltag kan bidrage positivt, men risikerer at få begrænset betydning, hvis de ikke opleves som en reel forandring og løft af stedet.



Hvis de rejsende selv kunne have bestemt, havde de prioriteret anderledes, særligt på stationerne i Odder og Rønde

På tværs af Odder og Rønde vender mange rejsende spontant tilbage til de samme ønsker: bedre læ og mulighed for at opholde sig i tørvejr og varme, når vejret er dårligt.

Flere beskriver konkrete situationer, hvor kulde, regn og gennemtræk gør ventetiden unødigt ubehagelig. For enkelte påvirker det endda transportvalget, fordi de vælger den kollektive transport fra i vinterhalvåret eller ved længere ventetider.

Hvis en indendørs ventesal ikke er realistisk, kan mindre forbedringer af eksisterende læskure stadig løfte oplevelsen markant ved at mindske kulde, vind og regn under ventetiden.

De rejsende nævner blandt andet:

- Indendørs ventesal med varme
- Døre eller mere lukkede læskure
- Bedre beskyttelse mod gennemtræk
- Flere overdækkede siddepladser
- Mulighed for kaffe eller mine servicefunktioner ved ventetid

“

Der kunne godt være brugt energi et andet sted. Som ventesal med varme, måske i stationsbygningen.” – Mand, 50 år, Odder

“

Der skulle være nogle fine toiletter og noget mere tag, enten mere læ eller en ventesal. -
Kvinde, 71 år, Rønde

“

Et sted hvor man kan sidde og vente behageligt, og hvor det er behageligt at være på alle tidspunkter af året. Så et sted med varme og læ. - Mand, 28 år, Rønde

“

Her er også meget følsomt for vind og vejr. Da der ikke er en ventesal, og de skure der er kan ikke lukkes af så vind og regn flyver lige ind. - Mand, 57 år, Odder

move

interreg

Co-funded by
the European Union

Øresund-Kattegat-Skagerrak

Det er sådanne, hvor ofte indendørs ophold og læ nævnes spontant.





Selvom det kun er hver femte der har lagt mærke til ændringer, bliver de generelt modtaget positivt.

Cykelparkering, toiletter og realtidsvisning er det mest bemærkede, og modtages generelt positivt – toiletterne lidt mindre positivt, muligvis fordi de sjældent har været benyttede.

Fremtidige investeringer ser ud til at skabe størst oplevet værdi, når de tager udgangspunkt i de mest grundlæggende behov under ventetiden og understøtter de rejsendes naturlige adfærd på stationen.



Wilke

Vejen til engagerende indhold



**Jakob Fiellau**

COO
jfn@wilke.dk
40 97 10 55

**Per Olander Kristensen**

Senior Data Insights Consultant
pok@wilke.dk
40 61 92 73

**Alexandra Amstrup**

Human Insights Senior Consultant
aam@wilke.dk
61 46 87 41

København

Overgaden Neden Vandet 9C
1414 København K

Odense

Gråbrødrepassagen 9, 2.sal
5000 Odense C

Aarhus

Vestergade 24, baghuset
8000 Aarhus C