

MOBILITETSKOMMISSION FOR BUSINESS REGION AARHUS



RESUME



Businessregion Aarhus

Business Region Aarhus

Business Region Aarhus er et politisk interessefællesskab om vækst og udvikling, Samarbejdet er begrundet i, at området er en funktionel byregion. Der er en naturlig sammenhængskraft mellem de 12 østjyske kommuner. Pendlingen viser det med al tydelighed - dagligt pendler næsten en fjerdedel af befolkningen på tværs af kommunegrænserne. Samarbejdet i Business Region Aarhus omhandler ikke mindst mobilitet og den trafikale infrastruktur imellem kommunerne.

Business Region Aarhus omfatter 12 kommuner i Østjylland:

- **Favrskov, Hedensted, Horsens, Norddjurs, Odder, Randers, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Syddjurs, Viborg og Aarhus kommuner.***

Tilsammen har Business Region Aarhus 950.000 indbyggere og 450.000 arbejdspladser – en region i fortsat vækst.

Business Region Aarhus nedsatte i 2015 en Mobilitetskommission, der har haft til opgave at udarbejde en samlet strategi for den overordnede mobilitet i den østjyske byregion og komme med anbefalinger til udvikling af det sammenhængende trafiksystem og til den overordnede trafikale infrastruktur på kortere og længere sigt.

Kommissionens arbejde skal understøtte beslutninger om initiativer, der fremmer mobilitet på alle niveauer – lokalt, regionalt og nationalt – og sikre samspil mellem initiativerne.

* Pr. 24. februar 2016 er Business Region Aarhus udvidet med Viborg Kommune, Mobilitetskommissionens arbejde er gennemført inden Viborg Kommunes indtræden i Business Region Aarhus og afrapporteringens analyser og anbefalinger inkluderer derfor ikke Viborg Kommune.

Mobilitetskommissionen



Kommunale medlemmer af kommissionen

- Niels Højberg, stadsdirektør i Aarhus Kommune og formand for mobilitetskommissionen
- Erik Jespersen, direktør for teknik og Miljø, Aarhus Kommune
- Hans Nikolaisen, kommunaldirektør, Randers Kommune
- Poul Møller, direktør, Syddjurs Kommune
- Jørgen Bjelskou, direktør for Teknik og Kultur, Favrskov Kommune
- Tom Heron, direktør for Teknik og Miljø, Horsens Kommune
- Gregers Pilgaard, udviklingschef, Silkeborg Kommune
- Bente Hornbæk, stabschef, Skanderborg Kommune
- Marianne Gjerløv, chef for erhverv, by og viden, Aarhus Kommune

Eksterne eksperter,

der har været tilknyttet kommissionen, men som ikke har ansvar for rapportens anbefalinger

- Michael Svane, branchedirektør, DI Transport
- Niels Buus Kristensen, institutdirektør, DTU Transport
- Susanne Krawack, chefkonsulent, CONCITO

Kommissionens tilgang

En høj mobilitet er vigtig for, at Business Region Aarhus kan fortsætte den positive udvikling. Der forventes et stigende pendlingsbehov og fortsat vækst i godstransporten. Udviklingen betyder, at der alt andet lige vil være behov for at kunne håndtere en øget transportefterspørgsel inden for den østjyske byregion.

Visionen for mobilitet i Business Region Aarhus er at tage ansvaret for et sammenhængende og velfungerende mobilitetssystem, der sikrer borgere og erhverv den bedst mulige mobilitet. Initiativerne er at:

- Koordinere byudviklingen, der begrænser efterspørgsel efter transport
- Optimere brugen af infrastrukturen
- Samtænke kollektiv og individuel transport med dele- og samkørselstjenester
- Udvikle realtidsinformation på tværs af transportformerne
- Udbygge infrastruktur i god koordinering mellem det kommunale og statslige niveau

Mobilitetskommissionen arbejder ud fra en mobilitetsstrategi med flere trin, hvor man først søger at begrænse transportbehovet gennem fysisk planlægning, dernæst arbejder for at ændre folks transportvaner og valg af transportmiddel, endvidere at udnytte den eksisterende infrastruktur bedre og endeligt at udbygge infrastrukturen.

Det er vigtigt for Mobilitetskommissionen at inddrage en række fremtidstrends i vurderingerne. Det gælder bl.a. udviklingen af selvkørende biler samt trends i retning af at opfatte mobilitet som en service frem for om ejerskab til køretøjer. Sidstnævnte vil kunne påvirke efterspørgslen efter et samlet mobilitetssystem, der fleksibelt kan håndtere brugen af flere transportmidler afhængigt af de aktuelle behov.

Kernen i den samlede strategi er derfor, at se på det samlede mobilitetssystem. Det betyder bl.a. at man skal styrke brugen af informations- og kommunikationsteknologi (IKT), så det også for borgerne bliver



et sammenhængende system på tværs af individuel og kollektiv trafik samt dele- og flowordninger.

Det kan eksempelvis være gennem udvikling af en on-line platform, hvor alle rejsende kan få informationer om, hvilke konkrete muligheder, der er i det samlede mobilitetssystem. Desuden kan IKT anvendes til at øge udnyttelsen af den eksisterende infrastruktur.

De nævnte initiativer forventes at betyde at færre vil køre alene i bil, og dermed vil trængselsproblemer kunne begrænses trods den voksende efterspørgsel.

Det vil imidlertid også være nødvendigt at udbygge infrastrukturen, såvel veje som baner. Det er mobilitetskommissionens opfattelse, at det er vigtigt, at det sker i en velkoordineret indsats, hvor kommunale og statslige investeringer koodineres, så man opnår den optimale effekt.

Mobilitetskommissionen finder, at der skal satses på forskellige løsninger i forskellige dele af Business Region Aarhus. I de store transportkorridorer og i de større byer skal man undgå at biltrafikken vokser, og den kollektive trafik skal udbygges som et energi- og trængselsreducerende system. I de spredt bebyggede områder vil den individuelle trafik spille hovedrollen, og den kollektive trafik og deleordninger vil primært skabe tilgængelighed for de dele af befolkningen, der ikke råder over bil.

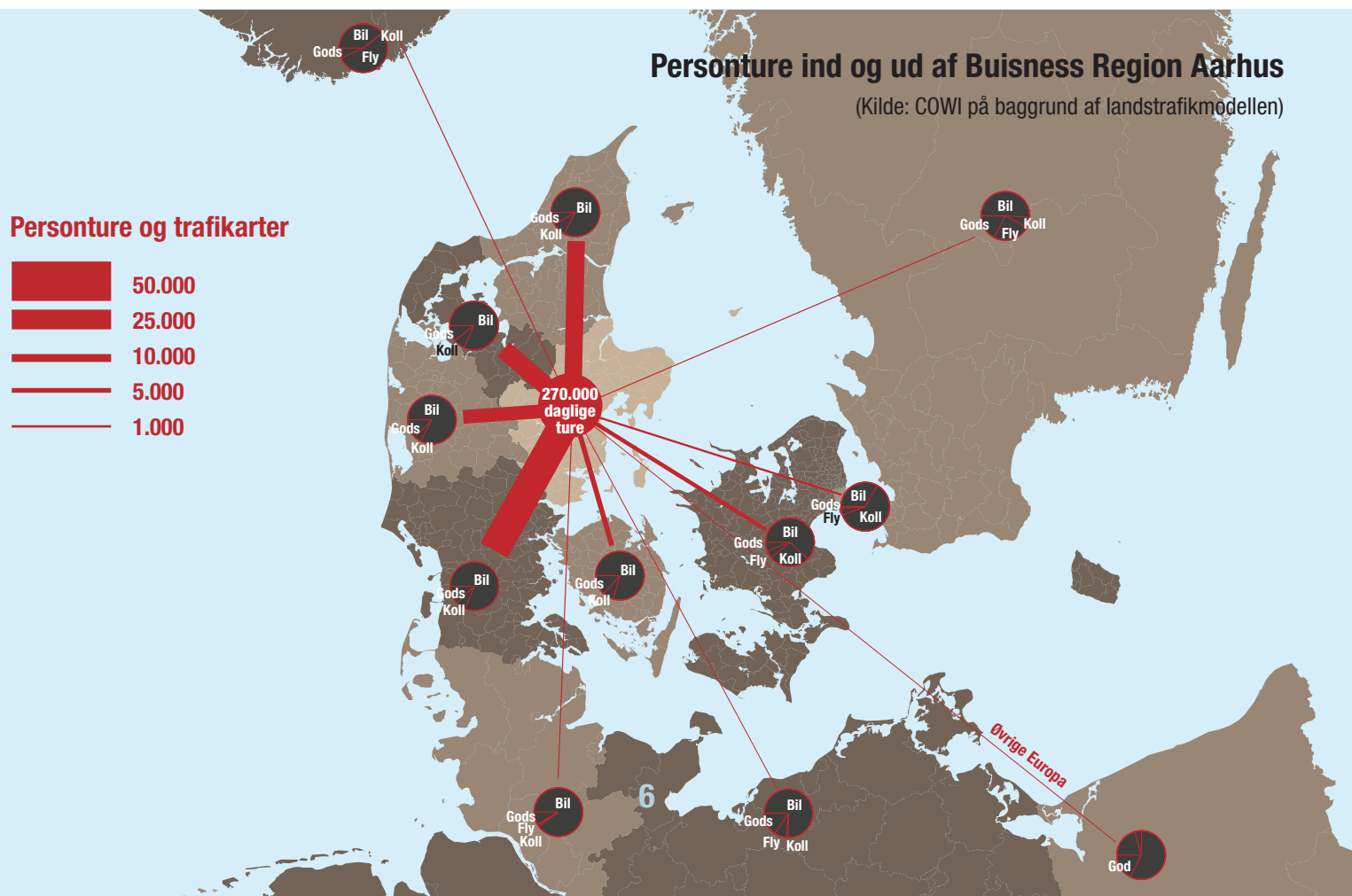
Analyse af trafikken i Business Region Aarhus

Trafikken til og fra regionen

Trafikken i Business Region Aarhus svarer i store træk til gennemsnittet for hele Danmark. Der er sket en mindre stigning i pendlertrafikken, på trods af at antallet af beskæftigede er fastholdt, så pendlingsafstanden er blevet lidt længere i de seneste år.

Analyse af trafikstrømme til og fra regionen viser at relationerne til andre jyske regioner er stærkest og at strømmene til både København og Hamborg er ganske små. Det skyldes at trafikstrømme er sammensat af mange korte ture, og at lange afstande er en barriere for turrelationer. Desuden er betaling til Sjælland og København, naturligvis også en barriere.

90% af turene til og fra regionen sker med bil. Det skyldes både at mange ture som nævnt ikke er så lange, men kvaliteten af den kollektive trafik har også betydning. Størst er kollektiv andelen til København og Sjælland, mens den er meget lav til Hamborg. Dog spiller kollektiv trafik med fly en rolle når det gælder meget lange ture, fx. til de øvrige nordiske lande.



Trafikken internt i regionen

Analysen fokuserer på de regionale strømme og alle ture der starter og slutter i samme kommune er ikke med. Trods det er turene korte. Analysen viser at alle kommuner har størst trafikstrømme til nabokommunerne. Herudover er det klart at Aarhus er en stærk magnet og 6 ud af 10 ture, der krydser en kommunegrænse, har start eller mål i Aarhus.

Internt i Business Region Aarhus er der stor forskel på hvilken rolle den kollektive trafik spiller. Det er primært ture med mål i Aarhus, der har en stor kollektiv trafikandel, hvilket naturligvis skyldes den måde den kollektive trafik er indrettet på. Men der er forskelle, som ikke lige lader sig forklare ved at se på transportsystemet: 35% af rejser mellem Aarhus og Randers kommuner er kollektiv trafik, mens det er 22% af rejser mellem Horsens og Aarhus og 15% af rejser mellem Skanderborg og Aarhus. Cykeltrafik er stort set ude af billedet, når vi kun ser på ture der krydser kommunegrænsen.

Etablering af mange arbejdspladser både nord og syd for Aarhus betyder, at en stor del af turene til Aarhus ikke skal til Aarhus C, men fx til Aarhus N, hvor den kollektive trafik er ringere – indtil Letbanen kører.



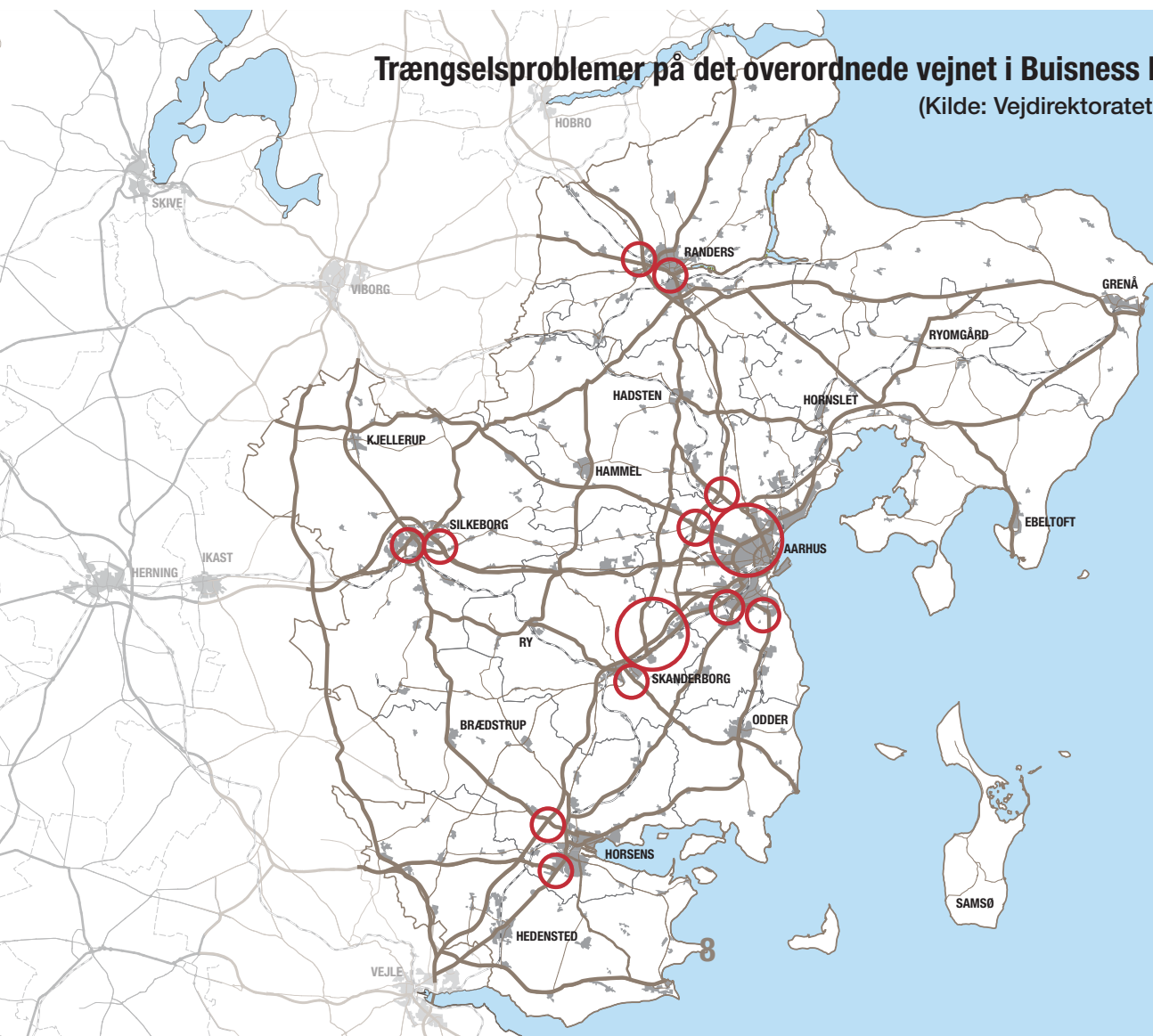
En robust vejstruktur

Mobilitetskommissionen har set på vejnettet i regionen og konstateret, at der er et relativt godt vejnet, bestående af regionale og nationale veje, der understøtter det rejsemønster, der er i Business Region Aarhus.

Der er dog allerede trængselsproblemer, og der forventes et større pres på vejnettet, som følge af vækst i befolkning og arbejdspladser. Presset vil langt fra være ligeligt fordelt på hele vejnettet. Udfordringerne vil primært findes på motorvejsnettet og indfaldsveje til byer, hvor der er arbejdspladskoncentrationer – og presset vil primært være i myldretiden.

Den trængsel der er på vejnettet i dag opleves i et ret begrænset tidsrum, men erfaringer fra andre storbyregioner er, at myldretiden bliver længere og længere. Og der er allerede sket en betydelig forøgelse af trængslen. I løbet af de sidste 20 år er antallet af biler i den største time på E45 ved Stilling blevet tredoblet.

Trængselsproblemer på det overordnede vejnet i Business Region Aarhus
(Kilde: Vejdirektoratet Speedmap data)





Mobilitetskommissionen har drøftet hvilke typer af udfordringer, der findes på vejnettet og identificeret følgende:

Fremkommelighed: Mobilitetskommissionen har set på, hvor på vejnettet man kan forvente de største fremkommelighedsproblemer. Der er særligt to strækninger, der skiller sig ud. Det er E45, som på kort sigt bør udbygges mellem Skanderborg og Aarhus, og på længere sigt bør udbygges på det meste af strækningen fra Vejle til Randers, for at skabe tilstrækkelig fremkommelighed. Desuden bør der på Rute 26 - hvor der er fremkommeligheds- og trafikikkerhedsmæssige problemer - ske en forlægning og udbygning af vejen, så den kommer uden om en række mindre byer. Disse projekter skal primært etableres af staten, men Aarhus Kommune har påbegyndt forbedringer af den del af Rute 26, der ligger inden for kommunegrænsen.

Opkobling til motorvejsnettet: Der opstår trængsel og køkørsel på steder hvor der ikke er tilstrækkeligt godt samspil mellem det nationale og det kommunale vejnet. Her er behov for et tæt samarbejde mellem vejmyndighederne for at få løst udfordringerne. Det er ofte mindre investeringer, der kan skabe betydelige forbedringer

Trængsel i myldretider på indfaldsveje: Både i Randers, Silkeborg, Horsens og Aarhus arbejdes der på at udbygge og skabe mere kapacitet på de bynære dele af det overordnede vejnet. Erfaringen viser dog, at man kun i begrænset omfang kan bygge sig ud af nævnte problemer, og derfor må indsatsen også bestå af andre tiltag. Incitamentet til at arbejde hjemmefra, køre sammen, bruge den kollektive transport eller at køre uden for myldretiden kan begrænse trængslen.

Hvad enten det drejer sig om udbygning af vejnettet eller at forandre transportvanerne, er det vigtigt at tiltagene ses i sammenhæng og kommunikerer klart til trafikanterne, så de forstår hvordan de bedst agerer i det samlede system - både så de selv kommer hurtigt frem, og så de bidrage til at løse de samlede mobilitetsproblemer.

Et sammenhængende kollektivt udbud

Kvaliteten af det kollektive tilbud

Mobilitetskommissionen har taget temperaturen på det kollektive trafiktilbud i regionen. Der er det statslige banenet, der betjener de større byer, med en station i hver by. Der er desuden Odderbanen og Grenåbanen, som snart bliver en del af den første etape af letbanen. I 2015 var der i alt 54.000 passagerer, der står på eller af toget i Business Region Aarhus på de statslige baner og 2/3 af disse ture var indenfor byregionen. Der var derudover 8.000 passagerer på de regionale baner. Togsystemet suppleres af regionale busser og disse har i alt 50.000 passagerer, så tog og bus har passagermængder i samme størrelsesordener i den regionale trafik. Bybusserne transporterer langt flere passagerer, i alt knap 150.000 passagerer i Business Region Aarhus, men de kører naturligvis kortere ture.

Konkurrence mellem bil og kollektiv

Mobilitetskommissionen har set på den kollektive trafiks konkurrencemæssige situation i forhold til bilen i Business Region Aarhus. Der er sammenlignet rejsetid i kollektiv trafik og i bil og dette er sammenholdt med frekvens i den kollektive trafik og hvor stor andel af de rejsende der vælger den kollektive trafik.

Analysen er lavet med udgangspunkt i tre arbejdspladskoncentrationer i Aarhus: centrum, Aarhus N (Skejby området) og Aarhus S (Viby området).

Resultatet viser, at hvis man skal fra bycentrum til bycentrum er den kollektive trafik konkurrencedygtig og relativt mange anvender kollektiv trafik. Fra centrum af Randers og Hadsten til Aarhus er den kollektive andel meget høj og skyldes givetvis, at der både er tog og busser på strækningen, og de servicerer forskellige dele af de rejsende. Andelen af kollektivt rejsende ligger til gengæld væsentligt lavere fra Odder og Skanderborg, hvor togforbindelserne er gode. Det kan skyldes skift og lange rejsetider, men det kræver yderligere analyser at fastlægge de præcise årsager. Business Region Aarhus vil arbejde videre med disse analyser, så problemerne kan afhjælpes.



Så snart man ikke skal til centrum af Aarhus, men til arbejdspladskoncentrationerne uden for Ringvejen i Aarhus, bliver rejsetiderne med kollektiv trafik langt mindre konkurrencedygtige, og andelen af kollektiv rejser falder tilsvarende. Der er dog stadig store forskelle i kollektivandele fra forskellige destinationer, men det kræver nærmere analyser at finde de konkrete årsager, så disse kan afhjælpes.

Analysen viser, at sammenhængen i hele rejsen fra dør til dør er helt afgørende for, hvor mange der anvender den kollektive transport. Når der skal etableres et godt sammenhængende mobilitetssystem, er det derfor væsentligt at etablere et godt samarbejde mellem alle aktører, så man kan skabe den effektive sammenhængende rejse. Og hvis det skal lykkes - også i rejserelationer, der ikke er fra centrum til centrum - finder Mobilitetskommissionen det vigtigt at inddrage dele- og samkørselsordninger i det samlede mobilitetssystem. Sådanne ordninger vil øge mobiliteten for befolkningen i områder med spredt bosætning.

Der er i den østjyske byregion allerede en vision i "Samspil 2025" for hvordan det sammenhængende kollektive trafiksystem skal udvikles. Det er i realiseringen heraf helt essentielt, at alle aktører med en rolle i det kollektive trafiksystem spiller sammen, så der skabes et system, der svarer på borgernes efterspørgsel. Ellers kan der ikke konkurreres med bilen - selv ikke i de store trafikkorridorer.

Udover at udbygge den kollektive trafik, som må gennemføres i et tæt samarbejde mellem stat, region og kommuner, er kommunerne enige om, at der skal gennemføres en række initiativer for at sikre, at der også skabes bedre grundlag for den kollektive trafik. Der er i kommissionen enighed om, at byudvikling, der understøtter den kollektive trafik ved at satse på at fortætte omkring stationerne, er væsentligt. Desuden skal man i alle kommuner arbejde på at skabe god tilgængelighed til stationerne for alle transportformer. Det kan være mindre initiativer som stier og gode parkeringsforhold for både bil og cykler. Der peges endvidere på, at man bør udvikle stationerne til attraktive knudepunkter for hele oplandet.

Det sidste vigtige initiativ, som Mobilitetskommissionen peger på, er at understøtte hele transportsystemet med god kommunikation om transportmulighederne, så man som passager i den kollektive trafik er velinformeret om rejsemulighederne – også i situationer, hvor der er driftsforstyrrelser i systemet. Det bliver endvidere anbefalet at inkludere dele- og samkørselsordninger i det samme system, så alle muligheder findes på samme platform.

Mobilitetskommissionens samlede anbefalinger

Mobilitetskommissionens arbejde udgør et første grundlag for at øge samarbejde og koordinering på tværs af kommunerne i Business Region Aarhus - og ikke mindst et stærkt samarbejde med andre aktører, som har et ansvar for mobilitetssystemet, som Staten, Regionen, trafikelskaber og private aktører. Samarbejdet vil nødvendiggøre yderligere udvikling af initiativer og indsatser, og Business Region Aarhus vil arbejde på et bedre datagrundlag og en kommunikationsplatform, så det bliver lettere at samarbejde om det sammenhængende mobilitetssystem. Men det kræver, at de øvrige aktører vil spille med.

Således er der forskelligartede anbefalinger fra Mobilitetskommissionen. Der er en række anlægsprojekter, som stat, eller kommuner har det direkte ansvar for. Der er også anbefalinger der går på et øget samarbejde mellem kommunerne i regionen og som omhandler andre typer af initiativer, der er vigtigt for det samlede mobilitetssystem.

Når man skal prioritere mellem anlægsprojekter er det efter Mobilitetskommissionens opfattelse vigtigt at inkludere de samfundsøkonomiske effekter af investeringerne og herunder bl.a. vurdere, hvilke investeringer der giver det største afkast i form af vækst og udvikling i de berørte områder.

I tabellen nedenfor ses de samlede anbefalinger fra kommissionen:



Højt prioriterede initiativer på kort, mellemlangt og langt sigt

Tid	Kommuner	Business Region Aarhus	Staten	Øvrige aktører
Kort sigt	<p>Stationsnær fortætning og byudvikling</p> <p>Udbygning af Viborgvej i Aarhus (rute 26)</p> <p>Udbygning af indfaldsveje i Silkeborg</p> <p>Omfartsvej syd om Horsens</p>	<p>Strategisk samarbejde om mobilitet</p> <p>Udarbejdelse af digitale løsninger for sammenhængende transport og deleøkonomiske virkemidler</p>	<p>Udvidelse af E45 til 6 spor fra Skanderborg S til Aarhus S, opgradering af visse tilslutningsanlæg og en samlet plan for udvidelse af den resterende del af E45</p>	<p>Forbedre den kollektive trafiks konkurrenceevne ift. særlige rejserelationer (Regionen/Midtrafik)</p> <p>Optimering af køreplaner og øget frekvens for tog mellem Aarhus og Hamborg (DSB/DB)</p>
Mellemlangt sigt (frem til 2025)	<p>Letbane etape 2, Aarhus Ø - Brabrand og Lisbjerg-Hinnerup</p> <p>Havnetunnel i Aarhus</p> <p>Ny østlig vejforbindelse over Randers Fjord</p> <p>Opkoblinger til motorvej i Silkeborg</p> <p>Havneforbindelse i Randers</p>	<p>Grundlag for øget brug af kollektiv trafik og kombinationsrejser</p> <p>Initiativer, der understøtter brug af fremtidig teknologi, herunder selvkørende biler</p>	<p>Udvidelse af E45 til 6 spor på yderligere strækninger</p> <p>Udbygning af Rute 26, Aarhus-Søbyvad og Viborg-Rødkærbro</p> <p>Elektrificering af hovedbanen</p> <p>Påbegyndelse af ny bane Hovedgård-Hasselager</p> <p>Udbygning af rute 15</p>	<p>Udvikling af stationer på hovedbanen (DSB og kommuner)</p>
Langt sigt (efter 2025)	<p>Yderligere udbygning af letbanen</p> <p>Ny ringvejsforbindelse -Bering-Beder vejen – i Aarhus</p>		<p>Ny bane Aarhus-Silkeborg</p> <p>Hurtigere togforbindelser Aarhus-Hamborg</p> <p>Fast forbindelse over Kattegat</p>	