



Baggrundsnotat til møde i §17, stk. 4-udvalget for fremtidens højklasede kollektive trafik den 26. august 2021

18. august 2021
Side 1 af 17

Tendenser, udfordringer og behov i den aarhusianske trafik

1 Indledning

Dette notat redegør for de trafikale udfordringer og behov Aarhus Kommune står overfor i takt med, at byen vokser og trafikken stiger. Notatet ser også på særlige forhold og udfordringer for den kollektive trafik.

Der er i notatet taget udgangspunkt i eksisterende analyser og prognoser for udviklingen i trafikken fra arbejdet med Mobilitet 2050 samt løbende trafikdataindsamlinger og analyser foretaget i Teknik og Miljø.

Notatet er bygget op således, at det indledes med et sammendrag, der resumerer hovedudfordringer og -behov, som derefter uddybes i afsnit 2.

I afsnit 3 redegøres kort for de nuværende driftsøkonomiske udfordringer i sektoren for kollektiv trafik.

Resumé

Behovet for transport er stigende og følger med kommunens vækst. Den stigende vækst i trafikken sker lige nu i overvejende grad som bilkørsel og den tendens forventes at vare ved. Biltrafikken skaber trængsel særligt på de store indfaldsveje og ringveje opleves forringet fremkommelighed i myldretiden.

Vejkapaciteten kan med andre ord ikke følge med trafikudviklingen. Mange steder i kommunen er der dog ikke plads til at udvide vejarealet og mere trafikareal i byen medfører også negative miljøpåvirkninger i form af støj og forurening. Det er derfor ikke nødvendigvis fysisk muligt, økonomisk hensigtsmæssigt eller klimamæssigt bæredygtigt "at anlægge sig ud af" udfordringen med den stigende biltrafik.

Et alternativ er - særligt i de tætte byområder - at udnytte vejkapaciteten mere effektivt i spidstimen, hvor trængselsproblemerne er størst. Dette kan ske fx ved at prioritere fx mere pladseffektive transportformer i højere grad end i dag. Hvis der kan flyttes transportandele fra bil til kollektiv transport, vil det både medvirke til at forbedre fremkommelighed på vejnettet og bidrage positivt til klimamålsætningen, såfremt skiftet samtidig er fra et fossildrevet køretøj til et 'grønt' køretøj.

Den generelle fremkommelighedsproblematik medfører en række udfordringer, der begrænser muligheden for at kunne tilbyde et attraktivt kollektivt transporttilbud som alternativ til bilen. Nedsat fremkommelighed på vejnettet medfører længere rejsetid, forringet rettidighed og pålidelighed i

TEKNIK OG MILJØ
Mobilitet, Anlæg og Drift
Aarhus Kommune

Mobilitet
Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 44 00
Direkte telefon: 41 85 71 10

E-mail:
mobilitet@mtm.aarhus.dk
Direkte e-mail:
siwi@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sagsbehandler:
Simon Wind



bustrafikken. Det er særligt kritisk i myldretiden, hvor størstedelen af rejser i den kollektive trafik foregår.

18. august 2021
Side 2 af 17

Hastighed og rejsetid er centrale faktorer i transportvalg. Hvis den kollektive trafik hænger fast i de samme køer som biltrafikken, vil der ikke kunne opnås rejsetidsgevinster, som ellers kunne gøre den kollektive transport mere attraktiv end bilen. Svær trængsel begrænser samtidig kapaciteten i den kollektive trafik. Fyldte tog og busser mindsker komforten, tilfører flere skift og mere ventetid.

Der er således store fordele ved at håndtere fremkommelighedsproblematikken særligt i myldretiden og sikre trængselsfri kollektiv trafik for at opnå et attraktivt og konkurrencedygtigt kollektivt transporttilbud.

Den kollektive trafik kan dog ikke dække alle områder i kommune på en driftsøkonomisk hensigtsmæssig måde. Samtidig har den kollektive trafik ikke den samme fleksibilitet som bilen. Derfor er det nødvendigt at sikre god sammenhæng og gode skiftemuligheder mellem den kollektive trafik og det øvrige mobilitetssystem. Attraktiviteten i den kollektive transport hænger således også sammen med gode forhold for gang, cykling og bilkørsel.

Endelig betyder Aarhus Kommunes klimamål om CO₂ neutralitet i 2030, at der - såfremt målsætningen skal nås - inden for en kortere årrække forudsættes at ske en væsentlig, grøn omstilling af transportsektoren og at der skabes et mobilitetssystem med en stærk kollektiv trafik, cyklisme og gang. For at mindske trængslen er det samtidig vigtigt, at der arbejdes med byudvikling omkring centrale vækstakser samt stationsnær og multifunktionel byudvikling, hvilket kan reducere trængslen på vejnettet, fordrer mindre bilafhængighed og nedbringe CO₂ udledningen.

2 Hvad siger kommunens eksisterende data og analyser?

2.1 Stigende biltrafik

Eksisterende analyser af udviklingen i trafikken i Aarhus Kommune viser, at mobilitetssystemet vil komme under et stigende pres. Det skyldes først og fremmest den generelle vækst i trafikken, det stigende bilejerskab, men også i høj grad væksten i den fremtidige byudvikling – at vi bliver flere i kommunen – og at den afledte mobilitetsefterspørgsel vil stige.

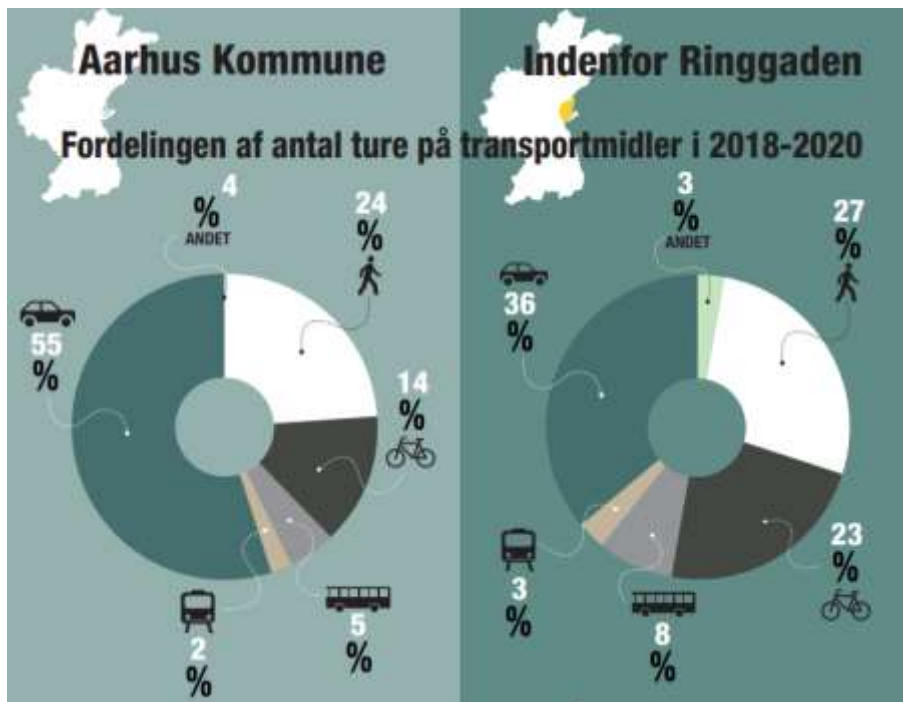
Den samlede byregion i Østjylland, som Aarhus Kommune er en del af, står for den næststørste del af væksten i Danmark udover hovedstadsområdet. Aarhus kommune alene forventes at vokse til 418.000 indbyggere i 2045, eller 20 % over de næste 25 år.

Bilisme udgør den største del af transporten i dag i Aarhus Kommune. 55 % af alle ture sker i bil, mens 14 % foregår på cykel og 7 % i den kollektive



trafik, se figur 1. I Midtbyen, hvor en større tæthed medfører kortere rejseafstande og bedre servicemuligheder for den kollektive trafik, fylder bilen markant mindre i andel.

18. august 2021
Side 3 af 17



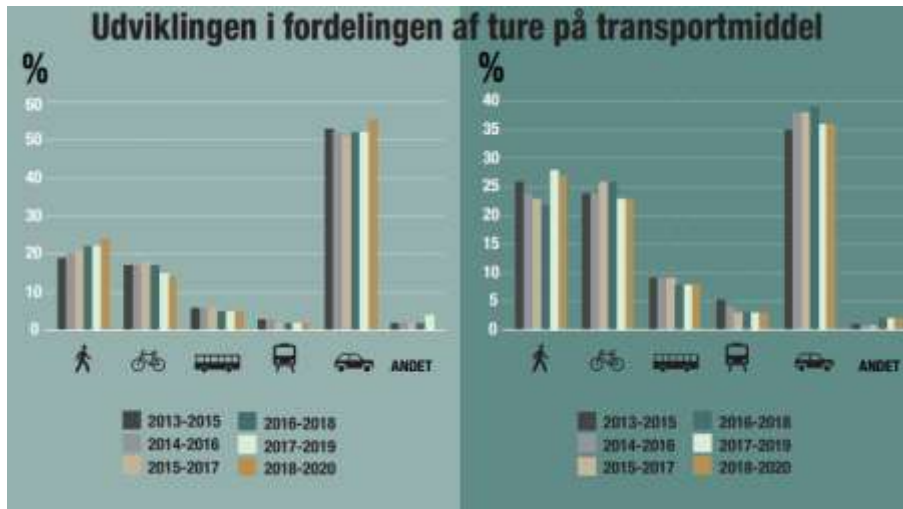
Figur 1: transportmiddelfordeling på turer i Aarhus Kommune¹ og Midtbyen

Som figur 2 viser er det overordnede billede de seneste år, at biltrafikkens andel stiger, mens den kollektive trafik og cyklisme andel er gået en smule tilbage. Selvom gang er i stigning på kommuneniveau og bilture i Midtbyen er stagneret, udgør stigning i bilen som transportvalg et problem for både trængselsudfordringen og den grønne omstilling.

¹ Her medtages alle turer inkl. pendlere på tværs af kommunegrænsen

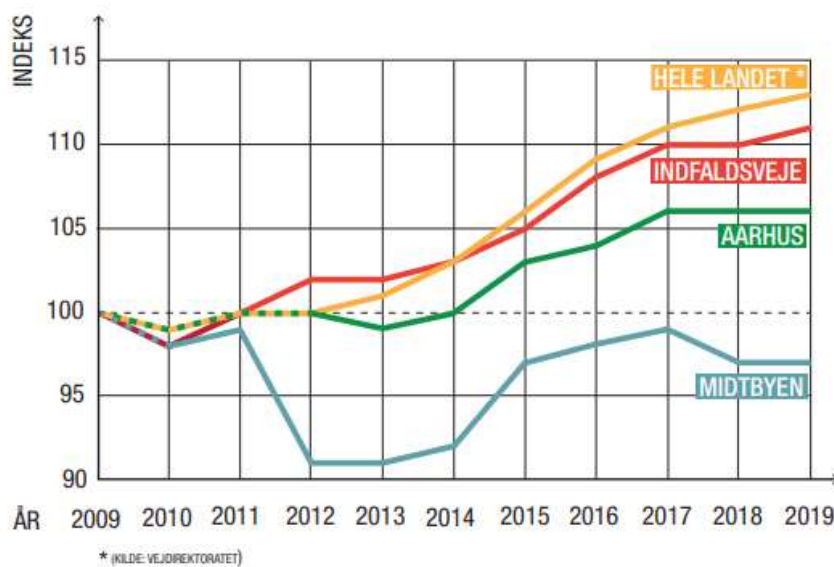


18. august 2021
Side 4 af 17



Figur 2: Udvikling i transportmiddelfordeling.²

Efter opbremsning med finanskrisen i slutningen af 00'erne har trafikken været i konstant stigning. Som figur 3 viser er den generelle biltrafik vokset på vejene i Danmark fra 2009 til 2019 med ca. 13%. I Aarhus Kommune er biltrafikken i de sidste 10 år steget med 6%. Bilejerskabet er ligeledes stigende og i perioden 2009 til 2021 steg bilejerskabet med 31% i Aarhus Kommune.



Figur 3: Udvikling i bilisme fra 2009 til 2019

² Det skal bemærkes at 2020 med corona-perioden er medtaget i disse tal og det påvirker det samlede billede.



Særligt de store, overordnede veje, indfaldsvejene og ringvejene, oplever stigende trafik. Efter et markant fald i bilisme i Midtbyen, har biltrafikken de sidste 3 år igen være stigende med ca. 5 % formentlig afledt af byudvikling. Set over de seneste 10 år er bilismen i Midtbyen faldet en smule med 3 %.

18. august 2021
Side 5 af 17

På trods af, at Aarhus Kommune ligger under landsgennemsnittet, er den klare tendens at biltrafikken i de kommende år vil stige. De nyeste prognoser fra foråret 2021 viser, at biltrafikken på det overordnede vejnet³ i Aarhus Kommune vil stige yderligere i størrelsesordenen med 20 % frem mod 2030 og 30-35 % frem mod 2035.⁴

³ Her indgår motorvejsnettet også.

⁴ De trafikale prognoser bygger på Aarhus Kommunes trafikmodel, som indeholder forudsætninger for byudviklingen og den trafikale infrastruktur.

Modellen for Aarhus Kommune omfatter ud over Aarhus Kommune også de 4 nabokommuner Skanderborg, Odder, Favrskov og Syddjurs. Det område, som modellen omfatter, er opdelt i ca. 550 delområder (zoner). Hver zone indeholder en række statistiske data, f.eks. antal indbyggere, antal boliger på type, antal arbejdspladser på type, data vedrørende befolkningen som helhed, den gennemsnitlige indtægt og bilrådighed.

Det er det såkaldte overordnede vejnet, som er med i modellen, dvs. motorveje, indfaldsveje, ringveje og de større fordelingsveje i byområder. For hele dette vejnet indgår der en række data som f.eks. skiltet hastighed, antal spor, data for signalanlæg, ensretninger m.m.

For den kollektive trafik indgår der udover buslinjerne og deres stoppesteder også tog- og letbanenet med stationer og standsningssteder.

Forudsætningerne for byudviklingen bygger på kommuneplanen - både hvad angår den samlede befolkningsudvikling og byudviklingsområder. Af de største byudviklingsområder kan nævnes Aarhus Ø, Sydhavnen, Nye, Lisbjerg, Årslev og Harlev.

Af større infrastrukturprojekter indeholder modellen bl.a. Marselistunnelen, Værkmebergades forlængelse, udbygning af Viborgvej, udbygning af E45 til 6 spor, motorvejstilslutninger til Aarhus Syd Motorvejen ved Ravnsbjergvej, nyt samlet vejnet ved byudviklingsområderne Nye og Lisbjerg samt letbane til Brabrand og Hinnerup. I midtbyen er det bl.a. forudsat, at Banegårdspladsen er lukket for gennemkørende biltrafik.

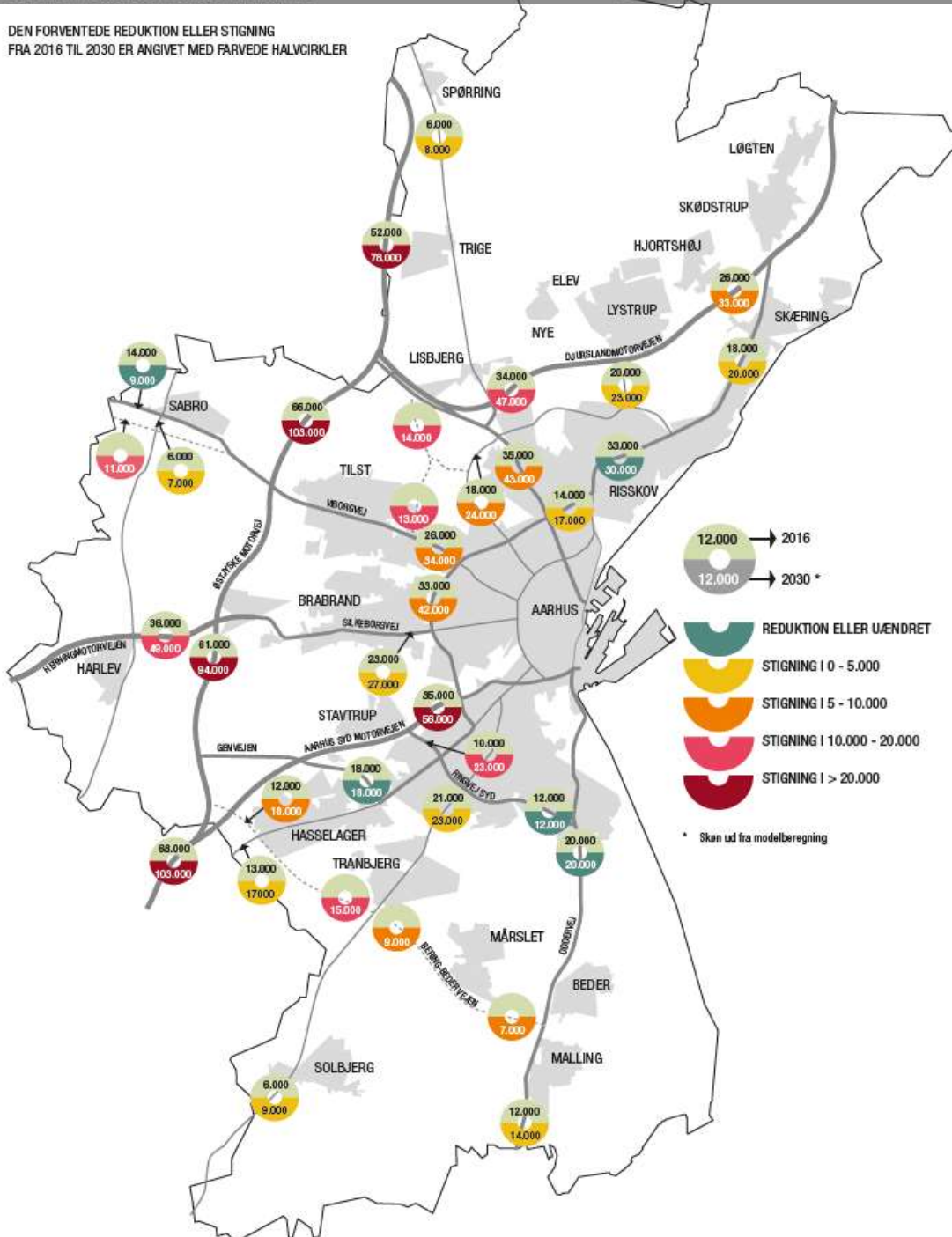


BILTRAFIK (ANTAL BILER) PÅ EN HVERDAG PÅ UDVALGTE VEJE I AARHUS I 2016 OG 2030

BASERET PÅ SKØN UD FRA MOEHLBEREGNING

21

DEN FORVENTEDE REDUKTION ELLER STIGNING
FRA 2016 TIL 2030 ER ANGIVET MED FÆRVEDE HALVCIRKLER



Figur 4: Biltrafikken i 2016 og 2030 på det overordnede vejnet



18. august 2021
Side 7 af 17

Det er ikke kun den interne trafik i kommunen der er i stigning. Aarhus står for størstedelen af pendlingen mellem kommunerne i den østjyske region. I 2016 startede og sluttede 6 ud af 10 ture i regionen i Aarhus. Fra 2008 til 2016 steg det samlede antal kørte km i forbindelse med pendling med 15 %.

ANTALLET AF INDPENDLERE TIL AARHUS KOMMUNE FRA DE OMKRINGLIGGENDE KOMMUNER



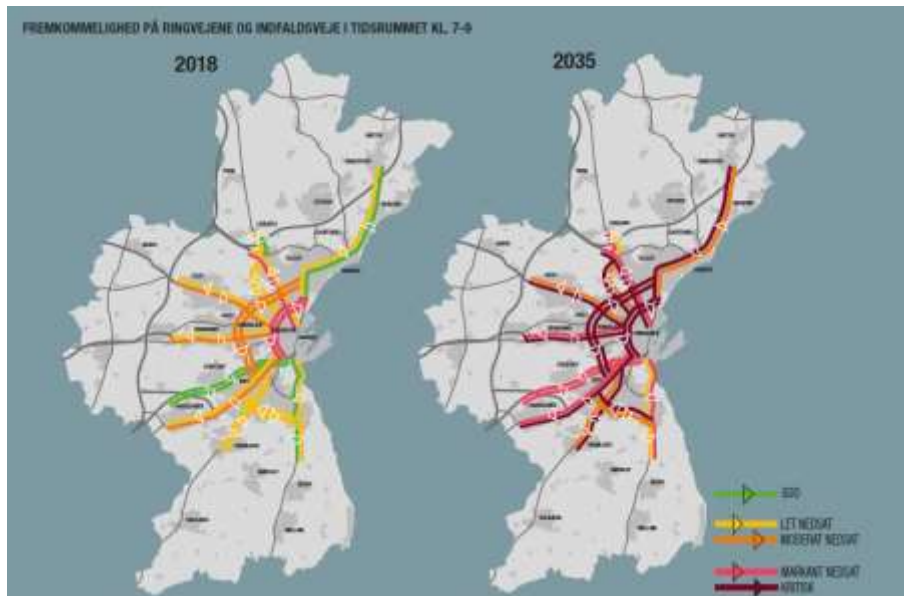
Kilde: Danmarks Statistik (figur fra "Mobilitet frem mod 2050, Investeringsbehov og handlingskatalog" fra Aarhus Kommune).

Figur 5: Pendling til Aarhus Kommune fra omkringliggende kommuner

Med den stærke urbanisering og byvækst samt det tværkommunale pendlingsmønster i den østjyske region, må det antages at det stigende transportbehov er en tendens, der ikke vil aftage.

2.2 Mere trængsel på de store veje

Som det vises oven for, forventes der trafikstigninger på stort set hele vejnettet i og omkring Aarhus. Stigningerne i biltrafikken vil medføre forringede fremkommelighed og forlængede rejsetider, se figur 6. Særligt de store indfaldsveje og ringvejsforbindelser forventes at få problemer med at afvikle trafikken indenfor de næste 10-15 år.



18. august 2021
Side 8 af 17

Figur 6: Fremkommelighed på de overordnede veje i 2018 og 2035 i morgentrafikken

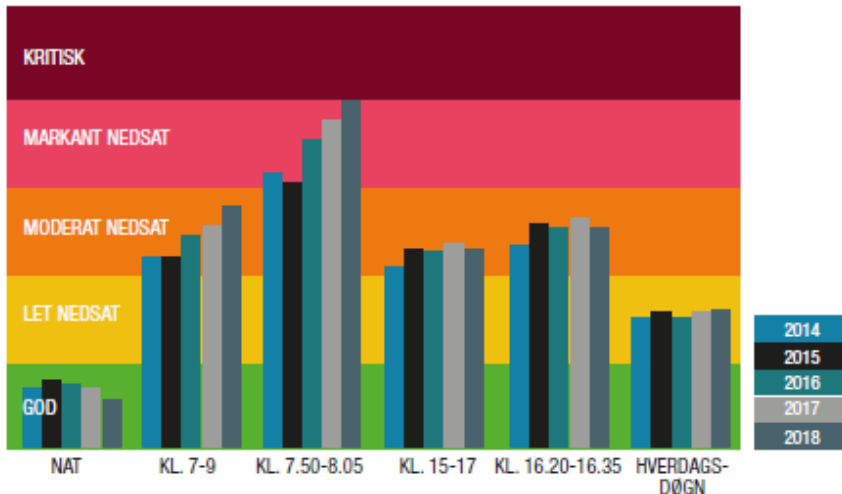
Det bemærkes at kapacitetsudfordringen primært vedrører myldretiden, herunder særligt morgentrafikken, hvor belastningen er størst.

Som en gennemsnitsbetragtning over hele døgnet er der tilstrækkelig kapacitet på vejnettet, men de store indfaldsveje og ringveje er særligt sårbare for trafikforøgelser i myldretiden, da de allerede i dag er belastet tæt ved kapacitetsgrænsen, se figur 7.



18. august 2021
Side 9 af 17

Udviklingen i belastningen ses for årene 2014-2018

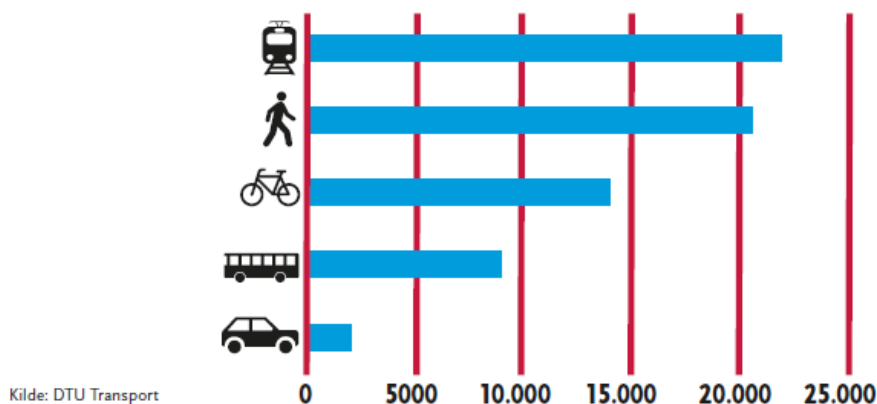


Figur 7: Udvikling i fremkommelighed fra 2014 til 2018 i forskellige tidsbånd

2.3 Den kollektive trafik – busfremkommelighed og kapacitet

Den kollektive trafik har et stort potentiale for at understøtte væksten i den østjyske region, nedbringe det tiltagende pres på vejnettet og bidrage til at nå kommunens klimamålsætning. Kapacitetsmæssigt er bus, letbane og tog mere effektivt end bilen og kan udnytte pladsen i byen bedre, se figur 8.

PASSAGERERKAPACITET PR. KØREBANE PR. TIME



Figur 8: Passagerkapacitet i forskellige transportformer

I dag har den kollektive trafik (tog, letbane og bus) en andel på ca. 7 % af alle ture i Aarhus Kommune, hvoraf 5 % sker i bus. I Midtbyen er dette tal naturligt højere, se figur 6. Som følge af forventninger til



befolkningsudviklingen viser Midttrafiks prognoser, at passagerantallet i den kollektive trafik vil stige med 9 % frem mod 2030 i Aarhus Kommune.

18. august 2021
Side 10 af 17

Eksisterende analyser viser, at en række faktorer spiller ind for at skabe et attraktivt og konkurrencedygtigt kollektivt transporttilbud, der kan tage andele fra biltrafikken. Passagerpulsens er i en undersøgelse fra 2020 kommet frem til at 7 ud af 10 danskere gerne vil rejse mere med kollektiv transport, såfremt den kollektive transport opleves som pålidelig, hurtig, sikker og fleksibel.

Den øgede trængsel og forringede fremkommelighed på vejnettet, som følge af den stigende bilisme beskrevet ovenfor, udgør derfor en stadig større udfordring for sikre attraktiv kollektiv trafik.

En stor andel af passagererne i den kollektive trafik i dag er pendlere. I forhold til andre kommuner i Midttrafiks område er andelen af pendlere høj (ca. 2/3 er enten arbejdende eller studerende/skoleelever) hvilket betyder, at den kollektive trafik allerede i dag spiller en væsentlig rolle i mobilitetssystemet. Midttrafiks analyser viser, at ca. halvdelen af turene i den kollektive trafik er pendlingstrafik i forbindelse med arbejde eller uddannelse⁵. Pendling sker primært i myldretiden, hvor vejnettet er mest belastet af biltrafikken og fremkommeligheden er dårligst. Den kollektive transport bliver derfor ramt ekstra hårdt, hvis pendlingen stiger yderligere.

Midttrafiks analyser viser også, at trængslen i dag allerede skaber væsentlige fremkommelighedsudringer, forlænget rejsetid, forringet serviceniveau og upålidelighed for busserne i Aarhus. Særligt de højfrekvente A-buslinjer, der i stor udstrækning kører på det overordnede vejnet, er udfordret af den samme trængsel og forsinkelser som den øvrige biltrafik. Kun på få strækninger er der prioriterede busbaner, som sikrer trængselsfrie korridorer for bustrafikken.

⁵ Dette er baseret på DTUs Transportvaneundersøgelser



18. august 2021
Side 11 af 17

**FORSINKELSER AF A-BUSSER I MYLDRETIDER I 2016.
BUSSENE BLEV SÆRLIGT FORSINKET PÅ RINGFORBINDELSERNE
OG INDFALDSVEJE INDENFOR RINGVEJEN**



Figur 9: Forsinkelser på A-busnettet i myldretiden i 2016

I myldretiden opleves der store rejsetidsforsinkelser på op til 50 %. Midttrafik vurderer således, at fremkommelighedsproblemer hvert år medfører udgifter på 35 mio. kr.⁶ i merkøretid på de strækninger, der betjenes af det højklas-sede net i Aarhus (A-buslinjer samt rute 100 og 200). Dertil kommer alle øv-rige strækninger, hvor der kører busser.

⁶ Der er tale om en beregning af "merkøretid" ift. "frit flow". Midttrafik har foretaget en beregning af forskellen i køretid hhv. ude i virkeligheden og i en teoretisk situation med 'frit flow', som er kørsel helt uden trængsel. Frit flow svarer rent teknisk til 85%-fraktilen af alle afgang, hvor de 15 % hurtigste ture fjernes, hvorefter den hurtigste tilbageværende tur defineres som 'frit flow'. Det vil typisk svare til køretiden sidst på aftenen, hvor der ikke er meget andet trafik. En situation med generelt 'frit flow' for busserne vil derfor ikke kunne opnås, medmindre der laves særskilte BRT-tracéer på samtlige busstrækninger i hele byen.



18. august 2021
Side 12 af 17

Udover øget driftsomkostninger giver trængslen og den øgede rejsetid i myldretiden også serviceforringelser, som medfører, at den kollektive trafik opleves som langsom og upålidelig.

Rettidighed og pålidelighed i myldretiden kan i nogen grad opretholdes ved at kompensere for merkøretiden i køreplaner, men analyserne viser også, at uforudsigelig trængsel, der især opstår når trafikken nærmer sig kapaciteten på vejnettet, skaber særlige udfordringer for bussernes regularitet.

Det påvirker også kapaciteten i busserne, der kan "klumpe sammen", og der opstår øget ventetid og skiftetid. Situationen er i dag, at der på flere A-buslinjer og letbanen køres med fuld udnyttelse af kapaciteten i myldretiden. Midttrafik vurderer ud fra deres data i det travleste tidsrum mellem 6.30 og 8.30, at sædekapaciteten er overskredet for over 50 % af alle ture.⁷

Samlet set påvirker disse faktorer kvaliteten af det kollektive transporttilbud negativt, begrænser troværdigheden og i sidste ende attraktiviteten for at vælge denne transportform fremfor bilen. Såfremt den kollektive trafik skal bære en større andel af transportarbejdet, skal der alt andet lige findes løsninger på udfordringerne med fremkommelighed, rejsetid, kapacitet og serviceniveau.

2.4 Kombinationsrejser og mobilitetsknudepunkter

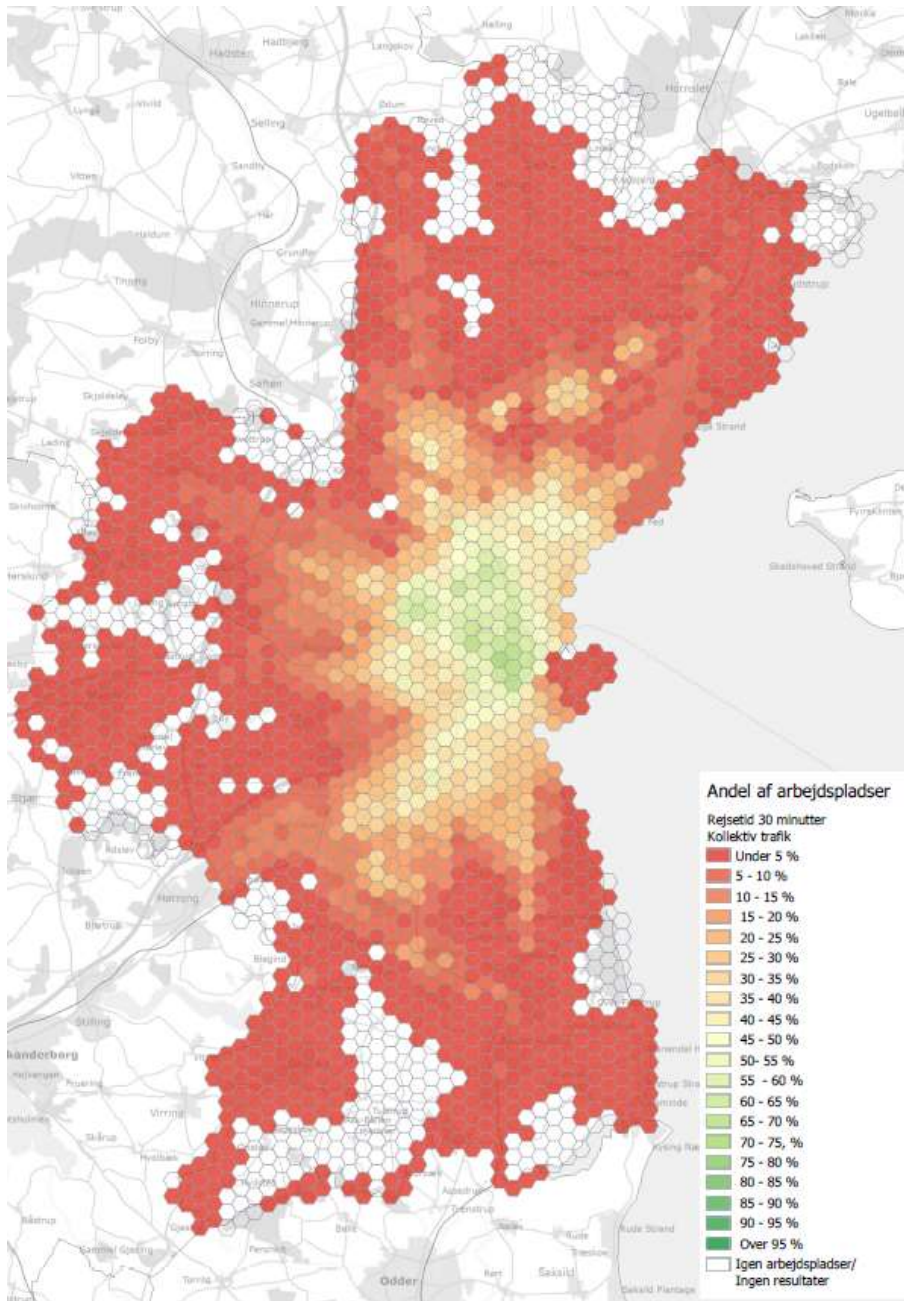
I 2011 skiftede det overordnede princip for den kollektive trafik i kommunen fra at prioritere stor fladedækning til at prioritere strategisk udvalgte korridorer ved de mest befolkede områder. Dette skete ved etablering af A-linjerne. Dette giver grundlaget for effektiv og konkurrencedygtig transport med potentielt stor kapacitet, men forudsætter for mange, at brugen af kollektiv trafik skal kombineres med andre transportformer.

I dag er der fx store forskelle på, hvor stor en andel af arbejdspladser i kommunen man kan nå indenfor 30 min udelukkende med brug af kollektiv transport afhængigt af, hvor man bor, se figur 10. Omkring byens store knudepunkt Aarhus H er der god forbindelse til en stor andel af kommunens arbejdspladser, mens man længere ude i kommunen er mere afhængig af cykel eller bil.

⁷ Dette beror på en vurdering da Midttrafik på nuværende tidspunkt ikke har mulighed for at udtrække data på en sådan vis at man kan få et samlet overblik. Der arbejdes på at muliggøre dette.



18. august 2021
Side 13 af 17



Figur 10: Andel af arbejdspladser tilgængelig indenfor 30 min rejse i kollektiv trafik med ankomst kl. 8:00 på en hverdag.

En væsentlig forudsætning for, at potentialet i den kollektive trafik udnyttes bedre, er derfor, at der sikres sammenhængende og pålidelige rejsekæder. Hvis det skal være attraktivt at benytte kollektiv trafik i hverdagen, skal det være nemt og effektivt at komme frem til destinationen. Når rejsen ikke nødvendigvis kan ske med bus eller letbane hele vejen, så det er erfaringen, at



de nødvendige skift og muligheden for kombination med andre transportformer skal faciliteres for at kunne øge potentialet.

18. august 2021
Side 14 af 17

Derudover er det også relevant at skelne mellem, hvilke områder der effektivt kan betjenes af kollektiv trafik og hvilke, der i højere grad må serviceres af andre transportformer. Her taler hensynet til kapacitet og driftsøkonomi for, at den kollektive trafik primært servicerer de tætteste byområder i vækstkorridorerne, hvor både behov og passagerpotentiale er højest, og hvor der kan sikres de mest direkte linjeføringer ind mod Aarhus H eller på tværs af ringsystemerne.

For at opnå et stærkt og attraktivt kollektivt transporttilbud, udover effektive busser og letbaner i sig selv, skal de kollektive tilbud altså kobles til det samlede mobilitetssystem med øvrige transportformer og services (eksempelvis mikro- og delemobilitet). Nedenfor behandles de alternative transportformer i delemobiliteten enkeltvis.

Cyklismens rolle i delemobilitet

Cyklismen forventes fremover at skulle bære en større del af transportarbejdet i kommunen.



Figur 11: Udvikling i cyklisme fra 2009 til 2019

Cykeltrafikken i Aarhus er samlet set steget med 20 % i perioden siden 2009. På landsplan, er der i den samme periode sket et samlet fald på 6 %. I de seneste 5 år er der i Aarhus sket en stigning i cykeltrafikken på ca. 3 %. Fra 2018 til 2019 er cykeltrafikken i Aarhus steget med ca. 1 %, mens tal fra Vejdirektoratet viser et fald på ca. 2 % på landsplan.



De store stigninger i cykeltrafikken betyder, at der allerede opleves trængsel i myldretiden på de mest befærdede cykelruter i Aarhus på trods af store investeringer i udvidelse af kapaciteten og forbedring af cykelforholdene i kommunen.

18. august 2021
Side 15 af 17

For at cykeltrafikken skal kunne bære en endnu større andel af transportarbejdet i fremtiden og være attraktiv i kombination med kollektiv trafik, ses der behov for flere investeringer i nye og opgradering af eksisterende cykelforbindelser, prioritering af areal til infrastruktur, cykelparkeringskapacitet og forbedrede udvekslingsmuligheder med den kollektive trafik.

Gangens rolle i delemobilitet

Gang udgør i dag næsten hver 4. tur i kommunen og indgår i alle rejser med kollektiv trafik. For både at sikre gang som transportform i sig selv, men også i kombination med den kollektive trafik, skal der sikres et højt serviceniveau på kommunens stier og fortove. Udover at have tilstrækkelig kapacitet skal fodgængerforbindelser være effektive, nemme, tilgængelige og trygge.

Bilens rolle i delemobilitet

Bilen er en oplagt kombinationsmulighed med den kollektive trafik. Et skifte fra bil til kollektiv trafik betragtes dog ofte som et komfortmæssigt tab på rejsen, og der skal betydelige gevinster og/eller pression for at skiftet bliver attraktivt. Det kan fx være betydelige rejsetidsgevinster ved at skifte til letbane eller ved at der konstateres markant øgede omkostninger ved at forsætte i bilen, fx tid/pris/manglende parkering.

Skifteforholdenes betydning for delemobilitet

Uanset kombinationen stilles der store krav til de fysiske skifteforhold. Det gælder både tilstedeværelse og høj kvalitet af infrastrukturen til og fra den kollektive trafik, men også selve skiftepunktets lokalitet. Sådanne mobilitetsknudepunkter skal være på de rette lokationer, hvor det er nemt, bekvemt og hvor hovedrejsestrømmene naturligt er. Udfordringen er, at de strategisk rigtige lokationer ofte allerede er centrale og attraktive steder (fx i Midtbyen), hvor det kan være svært og dyrt at sikre pladsen.

Endelig er det ikke tilstrækkeligt at bringe de forskellige transportformer i kontakt med hinanden. Mobilitetsknudepunkterne (parker-og-rejs-anlæg, letbanestandsningssted, busstop, busterminalen osv.) skal i sig selv være attraktive og trygge steder, som gerne rummer andre praktiske og udadvendte funktioner (eksempelvis detailhandel, liberale erhverv, rekreative oplevelser), der kan gøre skiftet og den eventuelle ventetid bekvem, tryk og meningsfuld.

2.5 Klimamålsætningens udfordring for transportsektoren

Udover udsigten til den øgede belastning, risiko for nedbrud på det overordnede vejnet og generelt forringet serviceniveau, vil væksten i biltrafik bidrage



negativt til opfyldelse af kommunens målsætning om grøn omstilling og nedbringelse af CO₂, afhængig af, hvor hurtigt den grønne omstilling tager fart.

18. august 2021
Side 16 af 17

Mobilitetsområdet er den største udleder af CO₂ i Aarhus Kommune og udgør omkring halvdelen af at den samlede udledning. Personbilerne er den største kilde til udledning.

For at nå kommunens klimamålsætning om CO₂ neutralitet i 2030 er der et behov for, at transportsektoren samlet set udleder 345.000 tons CO₂ mindre hvert år. Det er ca. en halvering af den nuværende udledning.

Med afsæt i de ovenstående data og analyser er der således også en kerneudfordring i at sikre, at den voksende efterspørgsel for mobilitet i højere grad dækkes af grønne og mere pladseffektive transportformer og samlet set lever op til målsætningen om CO₂ neutralitet i 2030.

Den resterende mobilitet skal komme fra cykling og kollektiv trafik, ligesom det forventes at mobilitetsforbruget skal sænkes. Dette kan ske gennem målrettet nedbringelse af behovet via fx strategisk byudvikling omkring centrale vækstakser samt stationsnær og multifunktionel byudvikling.

3. Den driftsøkonomiske udfordring for den kollektive trafik

Der er økonomisk ubalance i sektoren for kollektiv trafik. Ubalancen har været kendt i længere tid og er blevet behandlet politisk flere gange i forbindelse med budgetforligene siden 2018.

Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling har i fællesskab foretaget en afklaring af økonomien for kollektiv trafik i Aarhus Kommune frem mod forhandlingerne om budget 2022. Her skal der sikres økonomisk balance i sektoren med fastlæggelse af den økonomiske ramme forud for udarbejdelsen af en ny trafikplan 2023.

I afklaringen behandles økonomien ud fra den eksisterende trafikplan, det vil sige med det serviceniveau og de risici, der er kendt på nuværende tidspunkt. Hvis der i en ny trafikplan for 2023 ønskes et højere serviceniveau, vil et yderligere økonomisk løft være påkrævet.

Afklaringen forholder sig til økonomien i kommende budgetperiode 2022-2025, hvor Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling kan konstatere et årligt brutto underskud i sektoren i størrelsesordenen 59-65 mio. kr. Heri er ikke indregnet eventuelle langtidseffekter af corona-pandemien. Det er forventningen, at den statslige kompensationsordning også kommer til at gælde i 2022, mens det er usikkert, hvad der vil ske i 2023 og efterfølgende år.



Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling har herefter vurderet en række handlemuligheder med tilhørende scenarier for påvirkning af økonomien, som, alt efter perspektiv og afvejning af forskellige forhold, kan mindske underskuddet i perioden 2022-2025.

18. august 2021
Side 17 af 17

Med de forskellige handlemuligheder og det kørselsomfang, der ligger i den nuværende trafikplan, ses alt andet lige et underskud på 45-50 mio. kroner (fortsat uden eventuelle langtidseffekter af corona-pandemien).

Det bemærkes i øvrigt, at der i økonomien for kollektiv trafik er en ret stor budgetmæssig usikkerhed. Det gælder på kort sigt, men selvfølgelig især på længere sigt. Midttrafiks budget, som i juli er udsendt i politisk høring, indeholder allerede fra 2022 et betydeligt budgetløft ift. 2021 og det niveau, der var forventet tidligere på året. Dette er indarbejdet, men der vil i de efterfølgende år sandsynligvis være behov for løbende justeringer. Aarhus letbane er på vej med fremlæggelse af et flerårigt budget, som bl.a. indeholder kontraktbestemte merudgifter til vedligeholdelsen af det kørende materiel. Desuden indeholder budgetrammen for området nogle midlertidige bevillinger, som udløber i 2026.