

# Mobilitet i byer

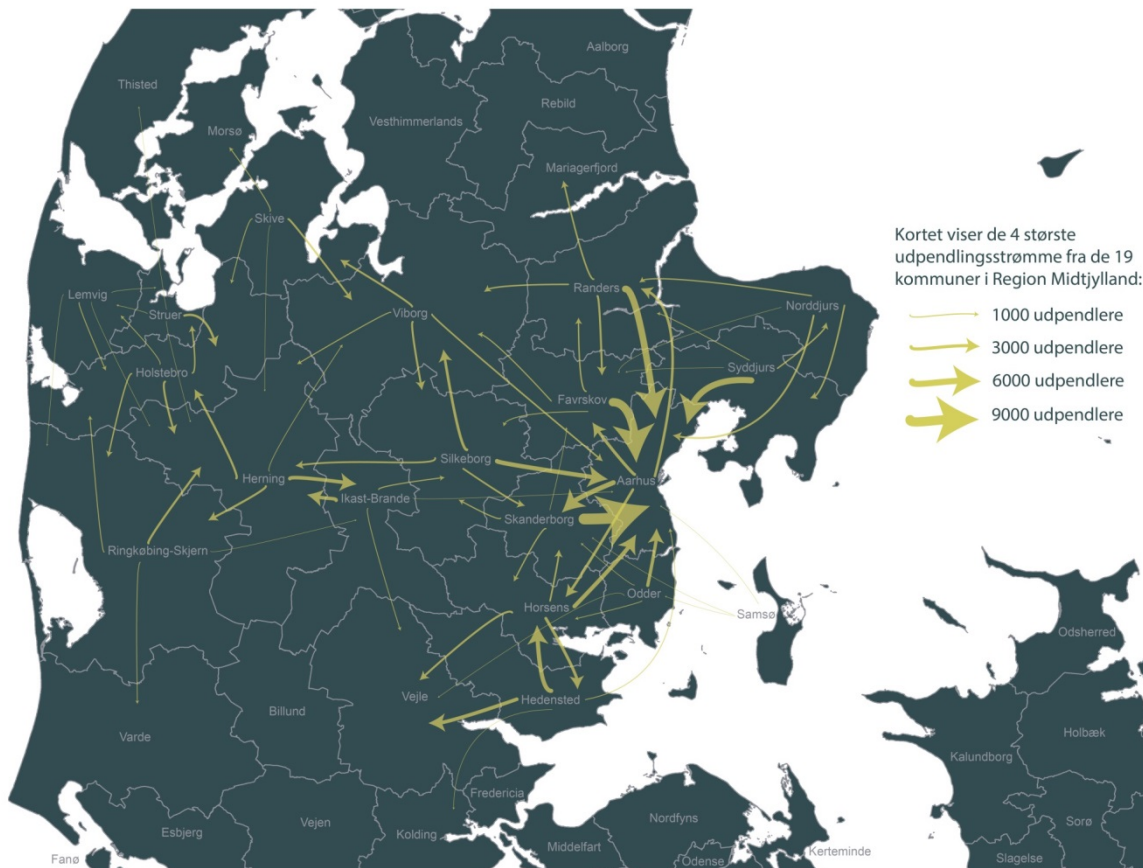
Der er forskellige levevilkår i by og på land. Det gælder på mange områder, og også på transportområdet. I dette oplæg skitseres nogle af de udfordringer, der er med hensyn til mobilitet i de større byer, og hvilke muligheder der er for at sikre en bedre mobilitet.

## Udfordringer

Der er en række udfordringer for mobiliteten, som er karakteristisk for større byer.

Befolkningstallet i de større byer stiger, samtidig med at de mange arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i byerne tiltrækker arbejdskraft og uddannelsessøgende udefra. Denne koncentration af mennesker og arbejdspladser betyder mere indpendling og dermed øget trængsel og dårligere fremkommelighed.

Nedenstående kort viser de fire største udpendlingsstrømme fra de enkelte kommuner i Region Midtjylland. Kortet viser, at Aarhus uden sammenligning er den største indpendlingskommune, og derfor også har et særligt behov for at finde måder at regulere trafikken for at fastholde høj mobilitet.



Udpendlingsstrømme fra de 19 kommuner i Region Midtjylland. Kilde Danmarks Statistik, udarbejdet af Region Midtjylland

Langt størstedelen af indpendlerne kommer i bil, hvilket udover øget trængsel er med til at øge miljøbelastningen i de større byer. Det stiller desuden krav om mange parkeringspladser i byerne, fordi der ofte ikke er mulighed for at stille bilen ved en af indfaldsvejene og tage med kollektiv trafik eller cykle resten af vejen.

Den fysiske infrastruktur som veje og jernbaner er mange steder utilstrækkelig til at kunne sikre en gnidningsfri transport.

## **Muligheder**

Til gengæld er der nogle muligheder i de større byer for at opbygge en mere bæredygtig transport. En højfrekvent kollektiv trafik er en af grundstenene i transporten i de større byer, fordi der her er et helt andet underlag end i landdistrikter. Men den kollektive trafik kan ikke stå alene. Det er nødvendigt i højere grad at snakke om mobilitet end om transport, hvor hele transporten ses som en sammenhængende kæde, der kan inkludere flere forskellige transportmidler, f.eks. bil+bus, bil+letbane og/eller cykel+kollektiv trafik.

Det stiller imidlertid krav om gode omstigningsmuligheder mellem de forskellige transportformer, fx etablering af park and ride anlæg, opgradering af stoppesteder, overdækkede og aflåste cykelparkeringspladser, attraktive cykelruter, opladningssteder for både elbiler og elcykler. Men også løsninger som delebiler og samkørsel vil være en oplagt mulighed i byerne. Det er imidlertid vigtigt, at der er gode forbindelser med kort omstigningstid, så andre transportformer end biler bliver tidsmæssigt attraktive.

Det vil stadig være nødvendigt med biler i de større byer. Dels vil bilen ofte – på trods af trængsel – være det transportmiddel som er hurtigst, og den vil være nødvendig til arbejds- og varetransport. Det stiller krav om en fortsat udbygning af den fysiske infrastruktur i byerne, så der både er plads til bilerne og til andre transportformer.

Der ligger også et sundhedsmæssigt perspektiv i at få flere til at bruge gang og cykel som transportmiddel. Evt. større udbredelse af bycykler.

Også den teknologiske udvikling giver nogle muligheder for at forbedre mobiliteten, via brug af intelligente transportsystemer (ITS) udvikling af diverse apps, f.eks. udvide rejseplanen til at omfatte flere transportformer, selvkørende biler og busser samt øget brug af el-cykler.

Dybest set skal der arbejdes for en adfærdsændring, så flere lader bilen stå og bruger den kollektive trafik eller cyklen på en del af transporten. Dette kan kun ske, hvis andre transportmuligheder bliver attraktive og gennem kampagner.

Her kan man forestille sig særlige indsatser, hvor der kan være et samspil mellem private virksomheder og det offentlige. Det kunne f.eks. være på sundhedsområdet, hvor transporten bevidst kan gøres til en del af et sundere og mere aktivt liv. Eller det kunne være på energiområdet, hvor der kan gøres en aktiv indsats for at mindske CO<sub>2</sub> udslippet gennem brug af mere klimavenlig transport.