

Det fleksible mobilitetssystem

Vi siger det ofte: En rejse med kollektiv trafik dækker sjældent en hel tur fra udgangspunkt til destination. Man skal til og fra stoppested/station, og jo lettere det er, jo hurtigere er den samlede rejse – og det er jo det, der tæller, når den kollektive trafik skal konkurrere med bilen. Derfor er det helt afgørende, at vi ikke blot snakker om og planlægger for et kollektivt trafiksystem, men for et fleksibelt mobilitetssystem. Det er et system, hvor det er let og enkelt at anvende en kæde af forskellige transportmidler på en tur, og hvor skiftene er lette, hurtige og sker på steder, hvor man gerne opholder sig de par minutter, skiftet kan tage.



Susanne Krawack, Mobilitets-
chef Aarhus Kommune
suskra@aarhus.dk

Væksten skal ikke ske i bilture

I en by som Aarhus er det afgørende, at alternativet til bil bliver et mere attraktivt tilbud. Byen vokser og fortættes, og det skaber efterspørgsel efter mobilitet. Det er i de seneste år blevet betydeligt billigere at køre i bil, og derfor vil særligt efterspørgslen efter bilture øges.

Da vi jo hverken kan eller vil udvide vejene inde i byen, er det helt nødvendigt, at den vækst, der vil ske i efterspørgslen efter mobilitet, sker med gang, cykel og kollektiv trafik. En målsætning, som ikke på nogen måder er ny. Og hvad gør vi så ved det i Aarhus?

Bedre kollektiv trafik

Letbanen var planlagt til at starte den 23. september på en kort strækning gennem byen og vil binde Midtbyen sammen med Skejby med Supersygehus og masser af arbejdspladser. I løbet af det næste halve år vil letbanen komme til at køre fra Grenå til Odder gennem Aarhus' centrale dele og binde nye byudviklingsområder ved Lisbjerg og Nye sammen med de øvrige strækninger.

Det er nu spændende, hvordan befolkningen tager imod letbanen, og hvordan

den kommer til at fungere i det samlede mobilitetssystem. På forhånd kan man pege på ét vilkår, som er uheldigt, og ét, som trækker i den rigtige vej.

Den kollektive trafik må ikke blive dyrere

Det "uheldige" vilkår har været en politisk beslutning i Region og Kommune om, at den samlede kollektive ikke må blive dyrere i drift efter, at letbanen er etableret. Det er oplagt, at der er buslinjer, der bliver overflødige, når letbanen kører, men de besparelser, der gennemføres i bustrafikken, rækker langt længere ud, end det letbanen dækker. Så når letbanen kører i fuld drift, bliver den kollektive trafik meget bedre, hvor letbanen kører, men til gengæld forringes den andre steder i forhold til situationen før letbanen. Det er en situation, der ikke bliver taget vel imod i befolkningen, selv om besparelserne naturligvis er gennemført, hvor der var færrest passagerer i busserne.

Det er en ærgerlig forudsætning, for egentligt burde det være klart, at når man forbedrer den kollektive trafik med ny infrastruktur, så vil driften også blive dyrere. Og når man politisk beslutter at investere i en ny letbane og dermed virkelig løfte den kollektive trafik, så er det ærgerligt, at man ikke går hele vejen.

Tilmed har Region Midt lige annonceret nye besparelser i bustrafikken, som kommer oveni de besparelser, der kommer med den nye kollektive trafikplan, der træder i kraft med letbanens start.

Gode skiftemuligheder

Et vigtigt initiativ, der trækker i en rigtig retning mod at etablere det fleksible mobilitetssystem, er, at der meget systematisk er arbejdet med at integrere letbanen i et samlede mobilitetssystem. Der er sikret gode muligheder for at skifte mellem bil og letbane ved stationer helt ude i forstæderne. Det vigtigste skiftested mellem bil og letbane etableres ved Lisbjerg, hvor motorvejen til Djursland møder letbanen. Lisbjerg er et byudviklingsområde, hvor der er plads til at etablere parkering lige ved letbanens stoppested. Det bliver naturligvis gratis at parkere ved letbanestoppet, så for de, der skal betale for parkering i Midtbyen og i situationer med trængsel på vejnettet,

Figur 1. Kort over letbanen.





Figur 2. Letbanestop med både bil og cykelparkering.

vil det være attraktivt at stille bilen og tage letbanen. Tilsvarende forhold skabes ved de eksisterende stationer på Odderbanen, hvor der er plads, som fx i Mårslet.

På Letbanestop inde i byen er der ikke plads til bilparkering (og alle bilerne skal helst heller ikke helt herind), og her arbejdes med at forbinde stier til alle letbanestop og at sikre cykelparkering i større eller mindre omfang alt efter behov og plads.

Bus-Bil

Vi er begyndt at se på, om man kunne få nogle bilister til at stille bilen og hoppe på bussen, hvis man kan placere omstigningspladserne på steder, hvor der er mange busser, så der ikke er mere end 5-6 minutter mellem busserne mod centrum. Desuden bør stedet ligge, hvor kø-problemerne netop begynder, således at der vil være en fordel ved at tage den kollektive trafik. Det skal derfor være strækninger, hvor busserne kører i busbaner og har prioritet i kryds.

Bil-Cykel

Der efterspørges tillige steder, hvor man kan stille bilen og tage cyklen den sidste del af turen. Der er etableret et sådant skiftested, hvor man kan låse cyklen inde i et skab og parkere bilen gratis ved en cykelsti – i dette tilfælde i nærheden af Skejby. Der har endnu ikke været så stor efterspørgsel efter denne mulighed, men det er opfattelsen, at en langt større informationskampagne vil gøre muligheden mere attraktiv.

Finansiering og organisering

Dette initiativ, som har den enkle titel kombinationsrejseanlæg, er startet i Aarhus kommune og alene finansieret og drevet af kommunen. Der blev sat 40 mio. kr. af til at gennemføre de konkrete anlægsarbejder,

og de er ved at blive gennemført nu, hvor letbanen snart starter – og så skal letbanens stoppesteder helst være opgraderet til at være gode skiftsteder.

Lige som vi er meget spændte på at se, hvordan århusianerne tager imod letbanen, så er vi også meget spændte på, hvordan skiftemulighederne bliver brugt.

Politisk interesse

Der har været meget stor politisk opbakning til projektet, og løsningerne er i mange dialoger med borgere og erhvervsliv et tema, der ofte tages op. I oplandet til Aarhus, med landsbyer og spredt bebyggelse, er den kollektive bustrafik af naturlige årsager ikke særligt god, og derfor starter rigtig mange ture mod Aarhus Midtby i bil. Og det skaber stor fokus på at give indpendlerne gode muligheder for at skifte til andre, cykel eller kollektiv trafik, når man nærmer sig de trængselsbelastede dele af vejnettet.

På vejnettet ind mod Aarhus Midtby og Skejby er der trængselsproblemer i myldretiden, så det er væsentligt at give pendlere et alternativ til at holde i kø. Optimalt set vil en del af bilisterne vælge at skifte til et andet transportmiddel på den sidste del af turen. Det er oplagt, at hvis det samtidigt er vanskeligt eller dyrt at parkere bilen hele dagen, så bidrager det til at gøre skiftet til andre transportmidler til et attraktivt valg. Og at begrænse udbuddet af gratis parkering er i hvert tilfælde ikke en politisk mulighed, så længe der ikke findes et godt alternativ for de indpendlere, der er nødt til at starte turen mod Midtbyen i bil.

Det fleksible system

Gode skiftemuligheder er blot et første skridt til at effektivisere og etablere et mere

fleksibelt system. Planen er, at der også skal integreres deleøkonomi og samkørsel i dette tilbud, således at vi kan opnå den samme mobilitet, uden at det skal blive langsomme og trængselsbelastede rejser til og fra Aarhus i myldretiden, så der vil løbende blive koblet nye initiativer til skiftstederne.

Det regionale perspektiv

Også i Business Region Aarhus (12 kommuner rundt om Aarhus) arbejder vi netop på at gøre alternativerne til bil mere attraktive. Der er mange pendlere mellem byerne i regionen, og det er kun i særlige relationer, at den kollektive trafik alene kan levere et godt alternativ. Derfor samarbejder kommuner om at finde løsninger sammen, således at der ikke er forskellige strategier i hver kommune. Vi tænker, at knudepunkter eller skiftsteder kan bidrage til at gøre den kollektive trafik et bedre alternativ, men analyserne må vise, hvad der skal til i de konkrete korridorer.

Evaluere og ændre på systemet

Det er væsentligt at evaluere et tiltag som dette, så man får en klar fornemmelse af, hvordan anlæggene anvendes, og hvordan pendlere oplever skiftstederne. Der har været eksempler på, at en skifteløsning ikke fungerer, som fx i Kildebakke nær København, men der er også eksempler på, at det lykkes, fx ved Nyborg station. Det er der selvfølgelig gode forklaringer på, men også i mindre skala finder vi, at det er vigtigt at evaluere disse indsatser og korrigerer, hvis anlægget ikke fungerer optimalt. Og her er det vigtigt ikke blot at tælle og registrere, men også at forstå, hvordan borgerne opfatter og kender til de nye muligheder.

Figur 3. Anlæg for skift mellem bil og bus.

