



Oplæg til målsætning for transportvalgfordeling for Aarhus Kommune

Dette notat præsenterer et oplæg til målsætning for en transportvalgfordeling for Aarhus Kommune i 2030, der lever op til klimamålsætningen for transportområdet i klimaaftalen fra foråret 2024.

Der præsenteres først et oplæg til transportvalgsfordeling på kommuneniveau (afsnit 1), dernæst for transportvalgsfordelingen på delområdeniveau (afsnit 2) og endelig transportvalgsfordeling for by- og landområderne i kommunen (afsnit 3).

1 Oplæg til transportvalgsfordeling på kommuneniveau

Med klimaaftalen er der blevet opstillet et klimamål for en maksimal CO₂-udledning for transportområdet i 2030.

På baggrund heraf er der udarbejdet et oplæg til en transportvalgsfordeling på kommuneniveau, der afspejler hvor stor en andel af de fremtidige ture kan foretages i fossilbil, se figur 1. Der er derudover i transportvalgsfordelingen fastsat et politisk mål om at ture i den kollektive trafik skal øges med ca. 50% i 2030. Det samme mål er opstillet for cykelture.

Endelig indgår det i klimaaftalen, at det forventes, at der i 2030 vil ske en udvikling i omstilling til elbiler så elbilandelen vil udgøre 37% af bilbestanden i 2030 i et alt-andet-lige scenarie (den såkaldte frozen policy).

6. august 2024

Side 1 af 6

Teknik og Miljø

Byrum

Aarhus Kommune

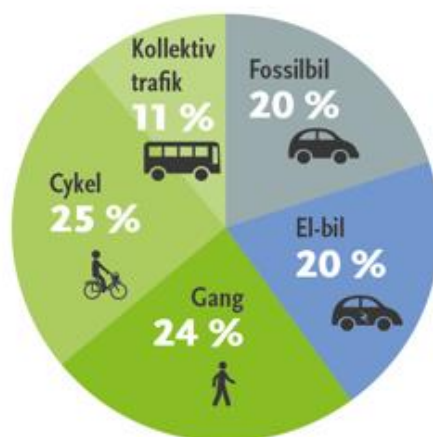
Mobilitet

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Direkte telefon: 41 85 84 91

Sagsbehandler:
Julie Overgaard Magelund

Hele Aarhus kommune



Figur 1 - målsætning for aarhusianernes ture i 2030

Denne transportfordeling for hele kommunen er et oplæg til en politisk målsætning, der sætter retningen for målopfyldelse af klimaaftalen på



transportområdet samt en ambitiøs grøn og robust omstilling af mobilitetssystemet i Aarhus Kommune.

6. august 2024
Side 2 af 6

2 Oplæg til transportvalgsfordeling på delområdeniveau

Som supplement til den overordnede transportvalgsfordeling for hele Aarhus Kommune er der udarbejdet bud på transportvalgsfordeling for delområder. Forudsætningerne for at kunne gøre brug af forskellige muligheder for at transportere sig varierer på tværs af kommunen, og en transportvalgsfordeling for delområder kan derfor give et bedre indblik i de forskellige målsætninger på tværs af kommunens geografi.

Der er arbejdet med en inddeling af kommunen i fem delområder:

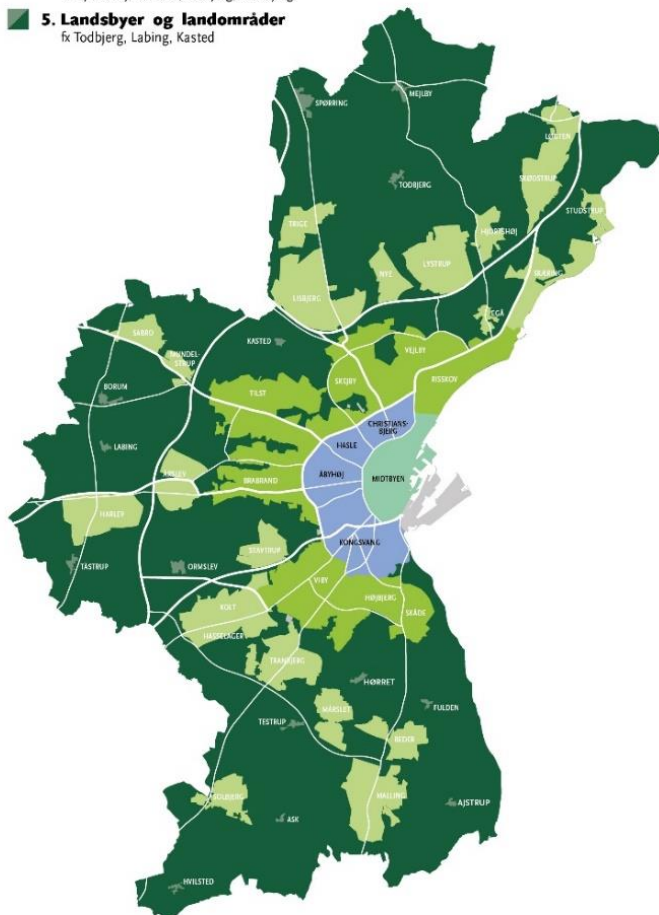
- Midtbyen
- Bydele mellem Ringgaden og Ringvejen
- Bydele i den sammenhængende by udenfor Ringvejen
- Selvstændige bysamfund
- Landsbyer og landområder



6. august 2024
Side 3 af 6

Fem områdetyper

- **1. Midtbyen**
fx City, Frederiksbjerg, Ceresbyen
- **2. Bydele ml. ringgade og ringvej**
fx Christiansbjerg, Åbyhøj, Kongsvang
- **3. Bydele i den sammenhængende by uden for ringvejen**
fx Brabrand, Viby, Tilst, Risskov
- **4. Selvstændige bysamfund**
fx Hjortshøj, Mårslet, Solbjerg, Tranbjerg
- **5. Landsbyer og landområder**
fx Todbjerg, Labing, Kasted



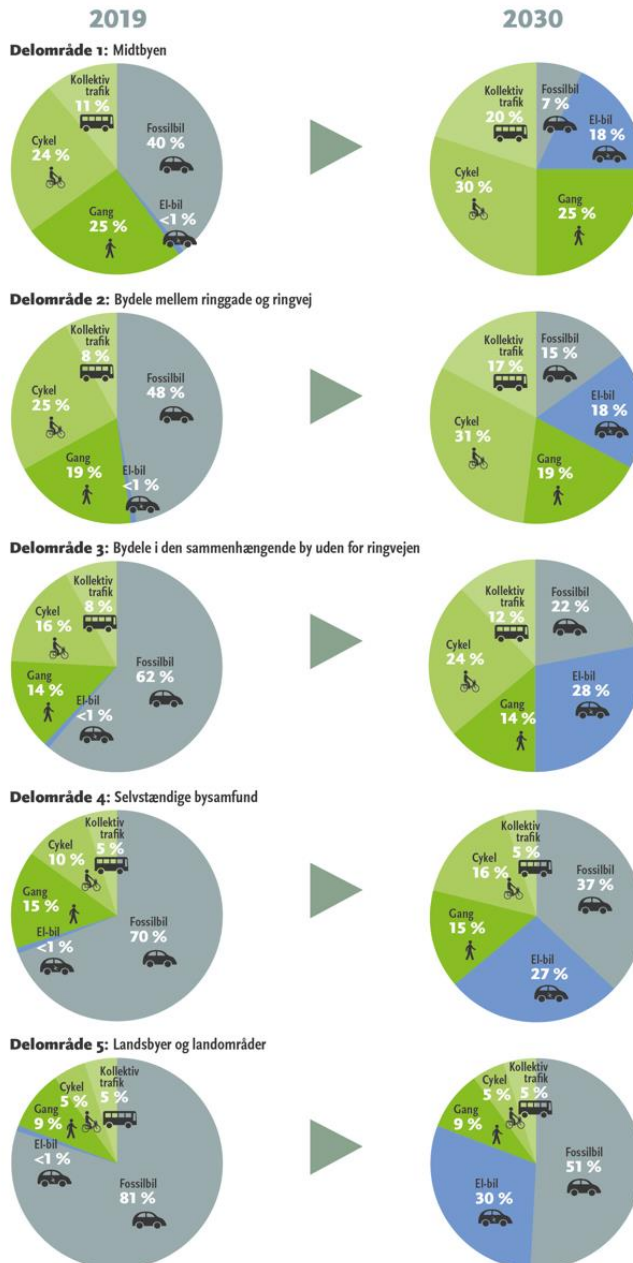
Figur 2 - de fem delområder

Fordelingen af transportformerne i de enkelte delområder er baseret på et fagligt skøn med fokus på at eksemplificere, hvordan de politiske ambitioner for 2030 kan udmøntes til målsætninger for delområder i kommunen.



Transportvalgsfordeling for de fem områdetyper

6. august 2024
Side 4 af 6



Figur 3 - målsætning for fordeling af ture for alle delområder

Da der er tale om et fagligt skøn, og det er vanskeligt at forudsige, hvordan nye indsatser og forandringer i mobilitetssystemet konkret påvirker brugerne adfærd, er der stor usikkerhed om den måde, hvorpå turene faktisk vil fordele sig. Transportvalgsfordelingen for de fem delområder er derfor et fagligt baseret målbillede for hvordan opfyldelse af de politiske målsætninger for kommuneniveau kan ske på delområder. Der er ikke tale om en



forudsigelse af hvordan turene vil fordele sig som konsekvens af konkrete indsatser.

6. august 2024
Side 5 af 6

3 Oplæg til transportvalgsfordeling for by- og landområder

For at illustrere hvordan transportvalgsfordelingen kan differentieres i by og land er der udarbejdet to yderligere oplæg til transportvalgsfordelinger for henholdsvis den sammenhængende by indenfor Ringvejen (en kombination af delområde 1, Midtbyen, og delområde 2, bydele mellem Ringgaden og Ringvejen) og landområderne udenfor (en kombination af delområde 4, de selvstændige bysamfund, og delområde 5, landsbyer og landområder), se figur 4.

Den sammenhængende by inden for ringvejen



Selvstændige bysamfund og landområder



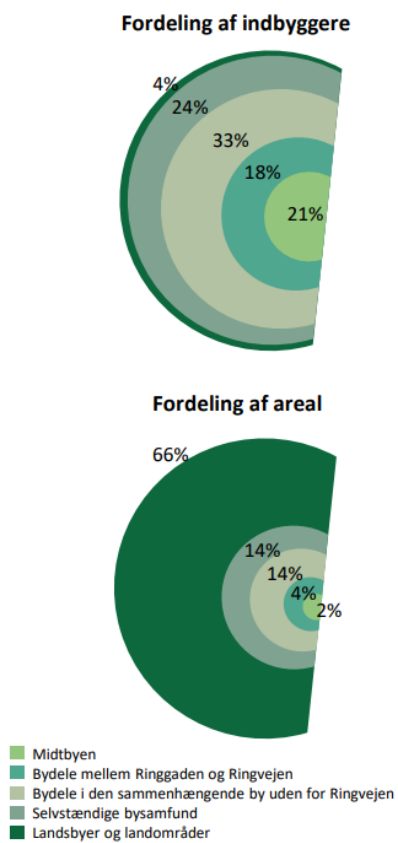
Figur 4 - målsætning for fordeling af ture i hhv. den sammenhængende by indenfor ringvejen og selvstændige bysamfund og landområder

Målsætningerne er lavet på baggrund af den procentvise fordeling af indbyggere i de forskellige delområder, se figur 5, hvor andelen af indbyggere i delområdet er vægtet i den sammenlagte målsætning. F.eks. er de 4% af Aarhus Kommunes indbyggere, der bor i landsbyer og landområder lagt sammen med de 24% af indbyggerne, der bor i selvstændige bysamfund, og her



vægter de turandele, som de 4% af indbyggerne står for, mindre end de turandele de 24% af indbyggerne står for.

6. august 2024
Side 6 af 6



Figur 5 - fordeling af indbyggere og areal for de fem delområder