



Punkt 3.

Godkendelse af Handlingsplan "Mobilitet 2040"

2015-033670

By- og Landskabsudvalget indstiller, at byrådet godkender behandlingen af de indkomne høringssvar og endvidere godkender handlingsplan "Mobilitet 2040" med de forslåede ændringer.

Efter høringsperioden forslås nedenstående ændret:

- s. 11, 4. afsnit: "Disse tendenser har stor påvirkning på Aalborg Kommunes tilgang til transportområdet og det tankesæt, der fremadrettet skal danne grundlaget for at skabe rammerne for en bæredygtig mobilitet i kommunen" tilføjes "for personer og gods."
- s. 14, 5. afsnit sidste sætning: "Samtidig er det vigtigt at finde mobilitetsløsninger, der kan afhjælpe transportområdets fortsatte negative påvirkning af klimaet" tilføjes "ikke mindst for godstrafikken."
- s. 14, 9. afsnit 3. sætning: "I fremtiden kan vi forvente stigende trafik og markant større trængselsproblemer, særligt i og omkring de største byer" tilføjes "for både person- og godstransport".
- s. 16, 8. afsnit efter sidste sætning tilføjes: "Samtidig etableres nye industriområder bl.a. i Aalborg Øst."
- s. 17, afsnit 9 efter sidste sætning tilføjes: "Der kører ca. 2.000 køretøjer til og fra havnen på hverdage, hvoraf 20% er lastbiler og 15% er varebiler/personbiler med anhænger."
- s. 27, sidste afsnit, tilføjelse efter første sætning: "Der skal indtænkes, hvorledes en bæredygtig håndtering af varer til og fra butikker i byen sikres, f.eks. ved City Logistik."
- s. 28, 2. spalte tilføjelse til 3. punkt: "fremme samkørsels- og deleordninger i bil, på cykel og i godstransporten"
- s. 28, 1. spalte tilføjelse til 5. punkt: "prioritere aktivt imellem transportformer i centrale korridorer ved at sikre et sammenhængende rutenet for de forskellige mobilitetsformer: gang, cykel, kollektiv trafik, biltrafik og godstransporten"
- s. 32, 2. spalte målsætning nr. 3 ændres fra "fremme et varieret udvalg af mobilitetsformer i oplandsbyerne for at give flere alternativer til bilen" til "fremme et varieret udvalg af mobilitetsformer for at give flere alternativer til bilen i oplandsbyerne og mellem oplandsbyerne".



- s. 46, 2. spalte tilføjelse til 3. punkt: "fremme samkørsels- og deleordninger i bil, på cykel og i godstransporten"
- s. 46, 1. spalte tilføjelse til 5. punkt: "prioritere aktivt imellem transportformer i centrale korridorer ved at sikre et sammenhængende rutenet for de forskellige mobilitetsformer: gang, cykel, kollektiv trafik, biltrafik og godstransporten."
- s. 49, 2. spalte målsætning nr. 3 ændres fra "fremme et varieret udvalg af mobilitetsformer i oplandsbyerne for at give flere alternativer til bilen" til "fremme et varieret udvalg af mobilitetsformer for at give flere alternativer til bilen i oplandsbyerne og mellem oplandsbyerne".

Per Clausen kan **ikke anbefale** indstillingen, da en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm indgår i handlingsplanen.

Helle Frederiksen var fraværende.

Beslutning:

Anbefales.

Lasse P. N. Olsen kan ikke anbefale indstillingen, da en 3. limfjordsforbindelse over Egholm indgår i handlingsplanen.



Sagsbeskrivelse

I forbindelse med vedtagelsen af Fysisk Vision 2025 i 2013 blev Aalborg Kommunes Mobilitetsstrategi også vedtaget. Handlingsplanen "Mobilitet 2040" er dels en udmøntning af Mobilitetsstrategien og dels en afløser af alle de sektorspecifikke handlingsplaner, der har været på mobilitetsområdet som eksempelvis Vejudbygningsplanen, Trafiksikkerhedshandlingsplanen, Cykelhandlingsplanen, Parkeringshandlingsplanen m.fl. Hermed samles visionen, de overordnede mål, målsætninger samt alle handlinger på mobilitetsområdet i én samlet plan. Den strategiske del af planen, der indeholder vision, mål og målsætninger følger den rullende planlægning og revideres hvert 4. år. Den sidste del af planen er et egentligt handlingskatalog, som opdateres årligt i forbindelse med budgetforhandlingerne. Det sektorspecifikke arbejde fortsætter dog, og pejler fremadrettet op mod mål og målsætninger i "Mobilitet 2040", og dette arbejde vil løbende munde ud i forslag til nye handlinger til handlingskataloget.

Formålet med Mobilitet 2040 er at understøtte et fokus på "mål før virkemidler". Derfor udbygges og opdateres visionen, de overordnede mål og målsætningerne fra Mobilitetsstrategien i denne plan, og de danner således de fremtidige rammer på mobilitetsområdet. Desuden er formålet med "Mobilitet 2040", at følge op på de langsigtede perspektiver for by- og erhvervsudviklingen i Aalborg Kommune.

Investeringer i infrastrukturen rækker mange år frem i tiden. For at kunne beskrive de langsigtede trafikale konsekvenser af anlæggelse af en 3. Limfjordsforbindelse, en BRT samt nye byudviklings- og byomdannelsesområder rækker planen frem til 2040. Dernæst skal planen tilgodese et ønske om at udvikle et langsigtet beredskab for Aalborgs trafikale udvikling, som tager højde for klimaudfordringerne, ligesom der indgår tendenser som eksempelvis urbanisering, nye forretningsmodeller og teknologiske nybrud, der vil påvirke vores samfund i fremtiden. Der beskrives mål og indsatser indenfor en kort tidshorisont frem mod 2025 og det lange perspektiv frem mod 2040.

Planens opbygning

Planens struktur følger tanken om at understøtte et fokus på "mål før virkemidler". Således, at der først gives en indflyvning til det overordnede tema og visionen med planen. Herefter præsenteres de overordnede mål. Disse mål fungerer som pejlemærker, som målsætningerne og handlingerne skal pejle sig op i mod. Herefter beskrives de enkelte geografier, som er de strategiske fokusområder, der arbejdes inden for. Der præsenteres en række målsætninger for de enkelte geografier. Endelig præsenteres, i sidste halvdel af planen, de handlinger, der skal gennemføres for at opnå de overordnede mål og målsætningerne indenfor de enkelte geografier.

Bæredygtig mobilitet

"Bæredygtig mobilitet" er planens overordnede tema. Det brede bæredygtighedsbegreb favner både miljømæssig, økonomisk og social bæredygtighed. I det sociale perspektiv er der fokus på at sikre, at alle har adgang til mobilitet og derigennem adgang til at være en del af samfundet. I et miljøperspektiv handler det både om et godt nærmiljø og de udfordringer mobiliteten skaber for klimaforandringerne. I et økonomisk perspektiv handler det om økonomisk ansvarlighed og at udnytte de knappe ressourcer på bedste vis.

Bæredygtig mobilitet handler om, at tænke alle tre perspektiver ind og balancere disse i forhold til den geografiske kontekst.

Visionen opfordrer til, at "turde favne fremtiden". I dag er der tendenser, der vil påvirke vores samfund i fremtiden som eksempelvis selvkørende køretøjer, nye forretningsmodeller, dårlige sundhedsvaner, bykvalitet, demografiske forskydninger og e-handel. Tendenser der skal tages højde for, når fremtidens mobilitet planlægges.

Vi skal være åbne for de nye muligheder som den fremtidige udvikling, specielt teknologien, giver for at løse vores mobilitetsudfordring - dog skal vi ikke kaste os ukritisk ud i det.

De overordnede mål

Der er opsat 8 helt overordnede mål som pejlemærker for opnåelse af en bæredygtig mobilitet:

- **0 dræbte og 50% færre alvorligt tilskadede i trafikken i 2025 samt 0 alvorligt tilskadede i 2040**



Målet er, at der i 2025 er 0 dræbte i trafikken på de kommunale veje i Aalborg Kommune, og at de alvorligt tilskadekomne i trafikken er faldet med minimum 50% fra basisåret 2010, mens at det i 2040 er reduceret yderligere til 0 alvorligt tilskadekomne i trafikken på de kommunale veje.

- **43% af ture i 2025 samt 50% af ture i 2040 foretages på cykel eller ved gang**
Målet er, at i 2025 foretages 43% af alle ture i kommunen på cykel eller ved gang, samt at i 2040 foretages 50% af alle ture i kommunen på cykel eller ved gang.
- **Maks. 20% af ture i 2025 og maks. 15% af ture i 2040 foretages alene i bil**
Målet er, at i 2025 foretages maksimalt 20% af alle ture alene i bil, og at i 2040 foretages maksimalt 15% af ture alene i bil.
- **10% færre støjbelastede boliger i 2025 og 50% færre støjbelastede boliger i 2040**
Målet er, at der i 2025 er 10% færre støj- belastede boliger og 10% færre stærkt støjbelastede boliger langs de kommunale veje end i 2017, og at der i 2040 er 50% færre støjbelastede boliger og 50% færre stærkt støjbelastede boliger langs de kommunale veje end i 2017.
- **100% fossilfri kollektiv trafik i 2025 og i 2040 100% emissionsfri**
Målet er, at den kollektive trafik i 2025 kører 100% fossilfri og i 2040 100% emissionsfri.
- **100% fossilfrie kommunale køretøjer i 2025 og i 2040 100% emissionsfri**
Målet er, at alle kommunale køretøjer i 2025 kører 100% fossilfri og i 2040 100% emissionsfri.
- **Mobilitet for alle**
Målet er, at alle kommunens borgere skal mene, at de er mobile og dermed har adgang til at deltage i jobs, aktiviteter, sociale relationer mv.
- **Mere værdi for ressourcerne**
Målet er, at når der investeres i mobilitet, får vi mere eller bedre mobilitet for investeringen, eller vi får opfyldt flere formål med samme investering.

Mobilitetens sammenhænge

Den geografiske og personlige sammenhæng er begge medvirkede til at skabe rammerne for mobilitetsvalget i hverdagen. Mobilitetsvariationen vil være meget forskellig i de forskellige geografier, da der er en stor variation af mobilitetsmulighederne. For eksempel er der i Aalborg by høj volumen af kollektiv trafik, gang- og cykeltrafik mod en lavere variation i landsbyer og åbent land. Samtidig skelnes der i de enkelte geografier mellem mobilitetsbehov og udfordringer indadtil, i den specifikke geografi, og udadtil i forhold til forbindelserne til de omkringliggende byer, regionen og til resten af Danmark og verden.

Som kommune ønsker vi at gøre det tydeligt overfor borgere og erhvervsliv, hvilke rammer der er for mobilitet i kommunens geografier, hvorfor den geografiske kontekst er udgangspunktet for målsætninger og handlinger.

Kommunens geografi er delt op i Aalborg by, Oplandsbyer samt Landsbyer og åbent land og endelig behandles også Aalborgs rolle i Norddanmark.

Målsætninger

De målsætninger, der er udpeget for kommunens geografier, angiver den retning, der skal til for at opfylde målene. Samtidig skelnes der også her mellem mobiliteten indad til og udadtil i geografien.

Eksempelvis er der i oplandsbyerne både en undermålsætning om, at *"de interne korte ture foretages til fods eller på cykel for at sikre øget sundhed"* samt at *"fremme et varieret udvalg af mobilitetsformer for at give flere alternativer til bilen i oplandsbyerne og mellem oplandsbyerne"*.

Handlinger

Som en direkte erstatning for de tidligere vejudbygningsplaner udvides værktøjskassen, fra udelukkende at



fokusere på nyanlæg og forbedringer af den eksisterende infrastruktur, til også at indeholde indsatser, der kan sikre en mere effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur, samt forsøg på at påvirke behovet for mobilitet og valget af transportmiddel. En "mobilitetens behovspyramide" præsenteres, hvor det anbefales at have flest indsatser i bunden og færrest i toppen.

1. Set fra bunden af pyramiden: Påvirkning af behovet for trafik og valget af transportmiddel
2. Effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur
3. Forbedring af eksisterende infrastruktur
4. Nyanlæg.

Da de 4 trin op gennem denne model til en vis grad også afspejler stigende omkostningsniveauer, vil modellen også kunne lægges til grund for en strukturering og prioritering af indsatserne fremadrettet.

Helhedstænkning og samarbejde på tværs

Aalborg Kommune kan ikke alene løfte opgaven med at opfylde de mål og målsætninger, der opstilles i "Mobilitet 2040". Derfor lægges der også i høj grad op til et samarbejde, dels med andre nordjyske mobilitetsaktører og det nationale plan, men også med erhvervslivet og borgerne. Der er handlinger inkluderet i handlingskataloget, som Aalborg Kommune ikke er ejer af, men som kommunen i stedet er enten deltager i, eller hvor der er ydre rammer, som kommunen vil forsøge at påvirke.

Mobilitetsplanen er skabt på tværs af forvaltningerne i Aalborg Kommune, hvor de store hovedaktører har været Sundheds- og Kulturforvaltningen, Miljø- og Energiforvaltningen samt By- og Landskabsforvaltningen. Desuden har de store mobilitetsaktører i Region Nordjylland, bl.a. Nordjyllands Trafikselskab, Aalborg Havn og Aalborg Lufthavn, bidraget med feedback undervejs. Ved at sende "Mobilitet 2040" i offentlig høring blev en bredere skare inviteret til at komme med deres kommentarer til planen.

Miljøvurdering

Der er udarbejdet en miljøvurdering af "Mobilitet 2040". Den overordnede konklusion er, at "Samlet set vurderes "Mobilitet 2040" at have en positiv indvirkning på miljøet". Rapporten er vedlagt som Bilag 2 til indstillingen.

Høringssvar

Der er modtaget 19 høringssvar. Generelt er der i høringssvarene udtrykt stor tilslutning til de visioner og ambitioner for mere bæredygtig mobilitet i Aalborg Kommune samt de mange handlingstiltag der lægges op til.

Der er ikke nogen store gennemgående temaer i høringssvarene, men nedenfor er oplistet de emner, der går igen flere steder:

1. At både visioner, målsætninger og konkrete projekter er beskrevet i en sammenhæng, og at planen er dynamisk (nævnes af Nordjyllands Trafikselskab og Vodskov Samråd).
2. At der skal laves tiltag til påvirkning af behovet for trafik og valget af transportmiddel (Erhverv Norddanmark nævner bl.a. delebiler, ændrede mødetider og Mobility as a Service, mens Aalborg Havn ligeledes nævner ændrede mødetidspunkter).
3. At der skal mere fokus på fodgængere (nævnes af både Seniorrådet og Dansk fodgængerforbund mens Landsbyklyngen Rundt om Hammer Bakker nævner flere målsætninger og tiltag for fodgængere i sammenhæng med cyklen).
4. At bruge ITS til forbedring af kapacitet og fremkommelighed (nævnes af Erhverv Norddanmark samt FDM).
5. At etablere knudepunkter og samkørselpladser til omskift mellem transportmidler (nævnes af Erhverv Norddanmark, Nørholm Samråd og Landsbyklyngen Rundt om Hammer Bakker).
6. Kollektiv trafik uden for Aalborg By (nævnes af Landsbyklyngen Rundt om Hammer Bakker, Gistrup Samråd og Gistrup Beboerforening samt Leo Helmer)
7. Vedligeholdelse af eksisterende infrastruktur (nævnes af FDM og CYKLISTFORBUNDET)
8. Efterfølgende involvering i arbejdet med "Mobilitet 2040" (nævnes af Seniorrådet og Nørholm Samråd).

Der kan knyttes følgende generelle bemærkninger til de overordnede emner:



1. At samle visioner, målsætninger og konkrete handlinger i samme plan har netop været en af hovedformålene med udarbejdelsen af planen. Dels for at skabe et overblik på området, og dels for at tydeliggøre sammenhængen mellem de forskellige delelementer med fokus på mål før virkemidler.
2. Tiltag til påvirkning af behovet for trafik og valget af transportmiddel er det nederste niveau i "mobilitetens behovspyramide" og netop det niveau, hvor der ønskes flest handlinger igangsat. Derfor er det glædeligt at dette også er nogle af de konkrete tiltag, der er foreslået i høringen.
3. Fokus på fodgængere er et område Aalborg Kommune ønsker at opprioritere, hvorfor der i 2019 igangsættes handling nr. 92 "Analyse og strategi for fodgængernetværk", hvor der er fokus på dels at analysere oplevelsen af fodgængernetværket i Midtbyen og på baggrund af de analyser og erfaringer efterfølgende at formulere en fodgængerpolitik. Dette sker i samarbejde med Center for Mobilitet og Urbane Studier ved Aalborg Universitet.
4. ITS har generelt været et indsatsområde i Aalborg Kommune de sidste år. I 2018 præsenterede Aalborg Kommune en ITS Strategi i pixien "Den smarte vej frem". Den illustrerede behovet for at etablere en ITS platform til i højere grad at kunne styre og lede trafikken og for at kunne udsende relevant rejseinformation. Som en del af handling nr. 13 "Udvikling af koncept for Trafikledelse" er der fokus på dels at etablere en ITS-platform til at lede og styre trafikken og dels at forslå en række konkrete handlinger for brug af trafikledelses- eller ITS-løsninger i øvrige mobilitetsprojekter. For at demonstrere værdien af en ITS platform har Aalborg Kommune fået mulighed for i samarbejde med Technolution at teste platformen Mobi Maestro på et udvalgt scenarie i 6 måneder samt at evaluere effekten af denne. Dette bliver iværksat i 2019 under handling nr. 16 "Test af ITS platformen Mobi Maestro".
5. Forslaget om samkørselspladser/knudepunkter vil blive behandlet som en del af handling nr. 61 "Udvikling af knudepunktskoncept". En handling, der allerede er blevet igangsat, som en videreudvikling af NT's knudepunktskoncept.
6. Kollektiv trafik udenfor Aalborg vil blive håndteret under handling nr. 9 "Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan". Den kommende kollektive trafikplan bliver underordnet "Mobilitet 2040", således at de overordnede mål, der er at finde i "Mobilitet 2040", også er mål for den kollektive trafik.
7. Handling nr. 73 "Anvende droner og sensorer til at overvåge vejkapitalen" kan give et mere opdateret og nuanceret billede af tilstanden, end der kan opnås ved de nuværende 3-årige hovedeftersyn mens nr. 74 dækker cykelområdet "Cykelstiinspektion og bedre/optimeret drift og vedligeholdelse". Aalborg Kommune har generelt et stort fokus på kapitalbevarelse, og dette udmøntes gennem de vedtagne budgetter.
8. Samrådene vil fortsat blive involveret blandt andet gennem de faste møder. Yderligere, vil der blive igangsat en proces for, hvordan der kan sikres en løbende involvering af kommunens samråd. Desuden vil der blive igangsat en proces for, hvordan der kan sikres en løbende involvering af kommunens råd bl.a. seniorrådet og handicaprådet.

Efter høringssvarene er behandlet indstilles det, at byrådet godkender de i starten oplyste ændringer. Alle høringssvar er vedlagt som Bilag 4, og der er ligeledes et bilag som opsummerer de enkelte høringssvar med besvarelse – Bilag 3.

Processen fremadrettet

Efter vedtagelse af planen vil bl.a. følgende blive iværksat:

- Udarbejdelse af en pixiversion af "Mobilitet 2040", der kort, præcist og grafisk fremviser hovedindholdet fra planen.
- En informations- og forankringsproces af "Mobilitet 2040", der har fokus dels på kommunens egne medarbejdere og samt eksterne samarbejdspartnere.
- Etableret en proces for, hvordan der kan sikres en løbende involvering af kommunens råd, herunder samråd, seniorrådet og handicaprådet.
- Konkretisering af handlingerne i handlingskataloget samt igangsættelse af 2019-handlingerne.

Økonomiske konsekvenser

Denne version af handlingskataloget indeholder et første forslag til handlinger, der er vurderet nødvendige for at opnå de overordnede mål samt målsætningerne. Handlingskataloget opdateres årligt i forbindelse med budgetforhandlingerne.



Denne version af handlingskataloget er ikke fuldt gennemarbejdet. De handlinger, der ikke allerede har været en del af budgetforhandlingerne, vil blive kvalificeret frem mod budget 2020, hvor nye handlinger kan komme med, og andre kan udgå. Størstedelen af handlingerne kommer fra anden planlægning herunder vedtagne kommune- og lokalplaner.

Planen leverer således ikke i denne første udgave et samlet økonomisk overblik over, hvad det vil kræve at nå de overordnede mål, men der er alene sat økonomi på allerede forelagte men ikke budgetlagte projekter samt vedtagne projekter.



Bilag:

"Mobilitet 2040" - Handlingsplanen

"Mobilitet 2040" - Miljørapport

"Mobilitet 2040" - Høringsbesvarelser

"Mobilitet 2040" - Indkomne høringssvar