

HØRINGSSVAR

Transportplan frem for trafikplan

TRAFIKPLAN FOR ÅRHUS MIDTBY 2005-2020

Vi skitserer først, hvordan vi synes en trafikplan for Århus Midtby burde se ud. Derefter kommenterer vi Århus Kommunes forslag.

Trafikplanen burde være en **transportplan**.

Vi ønsker en plan for bæredygtig transport i Århus Midtby som en del af en lignende plan for hele kommunen.

En **trafikplan** forstår vi som en plan, der har til formål at sørge for den mest gnidningsfrie afvikling af den trafik, der måtte være. Den forudsiger (*predicts*), hvordan trafikken vil stige og stiller den nødvendige infrastruktur til rådighed (*provide*). Den lægger vægt på fremkommelighed, på mobilitet, som har en tendens til at blive den altoverskyggende værdi.

En **transportplan** tager udgangspunkt i behovene for at transportere mennesker og gods. Den lægger derfor vægt på tilgængelighed. Den kan også bygge på prognoser. Hvis der er udsigt til et øget transportbehov og deraf følgende trafik kan den i stedet for at svare med mere infrastruktur vælge at svare med forebyggende foranstaltninger (*prevent*). En transportplan kan tillægge andre faktorer end mobilitet værdi, f.eks. ren luft, lavt støjniveau osv., som mobilitetsbehovet skal opvejes imod. Transportplanen kan i højere grad integrere livsstilefaktorer, sociale hensyn og miljøhensyn i en helhedsplanlægning.

Den bæredygtige transportplan:

- sætter tilgængelighed over mobilitet
- **tilgængelighed** for alle typer trafikanter og for alle transportbehov
- ved at tage udstrakte hensyn til de svageste trafikantgrupper: børn, handicappede og ældre – fodgængere og cyklister, er det muligt at lave et transportsystem, der er for alle

Århus Miljøgruppe M97
22. juni 2004

Kommentarer / belæg / kilder

Bæredygtighed – socialt, miljømæssigt og økonomisk

"Predict and prevent"
(Ikke "predict and provide")

"Halvdelen af samtlige husstande i Århus Kommune har ikke rådighed over en bil"
Information fra Århus Kommunes Statistiske Kontor
Nr. 7.02 – Oktober 2003

I den anden halvdel har ikke alle medlemmer af husstanden rådighed over en bil.

Den bæredygtige transportplan:

- prioriterer transportformerne efter
 - sundhedspåvirkning
 - miljøpåvirkning
 - sociale hensyn
 - sikkerhed

For hver af disse punkter er der mange begrundelser for at prioritere gang, cykling og kollektive transportformer frem for biltransport. Til højre har vi listet nogle af de utilsigtede, skadelige bivirkninger ved det dominerende transportsystem, der bygger på biler.

- understøtter borgernes og virksomhedernes valg af bæredygtig transport via

- planlægning – lokalisering
- prioritering af trafikinvesteringer

- løser flere problemer samtidigt

Manglende motion – luftforurening – trængsel – støj – vibrationer og andre af trafikens bivirkninger kan (kun) løses på samme tid ved at begrænse biltrafikken.

I fremtiden kommer formentlig biler, der kører på brint, fremstillet ved hjælp af vedvarende energi. Det vil fjerne den lokale luftforurening og udledningen af drivhusgasser under drift, samt reducere støjgenerne betragteligt.

Men det vil ikke eliminere risikoen for ulykker, arealforbruget, vejenes barrierевirkninger og reduktionen i mobilitet for børn og ældre. De vil næppe heller være mere socialt ligeligt fordelt.

Prioritering

Biltransportsystemet

- nedsætter børns mobilitet
- begrænser ældres og handicappedes mobilitet
- forurener luft og vand
- støjer
- er meget areal- og ressourcekrævende
- forøger drivhuseffekten
- er socialt skævt
- dræber og invaliderer og skaber derfor utryghed

Støtter de bæredygtige valg

God byplanlægning med en rimelig fortætning af byen og med en lokalisering af virksomheder og boliger, der kan spille sammen med et velfungerende kollektivt transportsystem, med en rygrad af moderne sporvogne og letbanetog samt et vare- og godsdistributionssystem, der minimerer den nødvendige kørsel.

Agenda 2.1 perspektiv

Den bæredygtige transportplan:

- er integreret i al politik og planlægning

Det vil sige, at overordnede langsigtede anlægsinvesteringer, erhvervspolitikken, lokalisering af boliger og institutioner, turistfremme osv. tager hensyn til transportplanen. Og omvendt.

- inddrager alle former for transport

Den gælder såvel persontransport som vare- og godstransport. Den gælder både virksomhedernes, det offentlige, turisternes og de private borgeres transport. Den gælder både kollektive transportformer, individuel motoriseret transport, cykling og gang.

- støtter adfærd og livsstil med mindst mulig individuel, motoriseret transport

- er også socialpolitik, miljøpolitik og sundhedspolitik

Ved skolerne er der trafikalt kaos hver morgen, fordi forældre vælger at køre deres børn frem for at følge dem eller lade dem gå eller cykle selv. Samtidig er det et stigende sundhedsproblem, at børn bliver (svært) overvægtige pga. mangel på motion.

Dagens første valg af transportmiddel er meget vigtigt. Hvis forældre ikke 'behøver' køre deres børn til skole, kan det være med til at forebygge, at de tager bilen på arbejde.

Integration

Al transport

Sociale, miljømæssige og sundhedshensyn

Skoler og gåbusser

"Halvdelen af samtlige husstande i Århus Kommune har ikke rådighed over en bil"
Information fra Århus Kommunes Statistiske Kontor
Nr. 7.02 – Oktober 2003

Fra 20 til 40% af alle børn fra 0.-10. kl. bliver kørt til skole. Gåbusser er et enkelt og billigt svar på trafikkaoset ved skolerne.

En gåbus er en flok børn som følges ad til skole sammen med en eller flere forældre. De går ad en fastlagt rute og børnene samles op ved bestemte stoppesteder.

I Danmark har især Odense Kommune arbejdet for at få forældre til at organisere gåbusser.

Walking buses er meget udbredte i Storbritannien. Her sponsorerer bilfirmaet Kia gåbusser ved mere end 250 skoler.

Indikatorer

Den bæredygtige transportplan:

- opstiller indikatorer som er accepteret af borgere og virksomheder, f.eks.
- andel af offentlige virksomheder og institutioner med transportplaner
- andel af private virksomheder med transportplaner
- andel af tomme sæder på indfaldsvejene
- andel af parkeringspladser forbeholdt delebiler
- andel af børn der selv går eller cykler til skole
- luftkvaliteten

Generelle bemærkninger

Bemærkninger til forslaget

Vi anerkender, at forslaget

- mange steder signalerer en hensigt om at fredeliggøre bymidten trafikalt – dvs. at begrænse biltrafikken.
- signalerer et ønske om at give den kollektive trafik, cyklisterne og fodgængerne bedre vilkår
- opretholder muligheden for et fremtidigt sporvognsnet
- rummer en række konkrete forslag til en bedre regulering af trafikken i midtbyen – City, Vesterbro Torv, Vester Allé mv. – samt ikke mindst langs havnen.

Vi finder dog, at forslaget

- er alt for lidt ambitiøst mht. at begrænse biltrafikken til Midtbyen, da det kun handler om at sikre, at der ikke bliver mere biltrafik, end tilfældet er i 2004
- ikke giver grund til optimisme for de kollektive trafikanter, cyklisterne og fodgængerne, når man ser på de midler, der budgetteres med til disse trafikantgrupper

Det skal være attraktivt at opholde sig i midtbyen, med det liv der er, med det historiske perspektiv, den varierede arkitektur, med kulturinstitutioner, forretninger, caféer og restauranter. Den attraktion skal ikke belastes af en unødigt stor biltrafik.

Store visioner for trafikken i Århus Midtby

s. 2-3

Forslaget tænker trafik snarere end transport og "centralperspektivet" er bilistens.

Målene for så lang en horisont som 15-20 år forekommer meget beskedne:

"Trafikplanens initiativer skal bidrage til at opfylde følgende trafikale mål:

- at biltrafikken på tværs af Ringgaden ikke stiger."

Hvis man udbygger det overordnede vejnet, er der én sikker konsekvens: der kommer mere trafik.

Når der kun er ca. 1,1 person i hver bil, der pendler ind og ud af byen, så er der en meget stor uudnyttet kapacitet, som kan udnyttes, hvis det bliver tilstrækkelig attraktivt for pendlerne.

Og når hen ved en tredjedel af alle bilture er småture under fem minutter, er der en meget stor del af biltrafikken, som kan veksles til cykel og gang, uden at det behøver at betyde store afsavn.

Hvis disse 'reserver' skal udnyttes, hjælper det ikke at stille flere veje til rådighed for bilisterne. Tværtimod.

Begrænsning af personbiltrafikken

Personbiltrafikken kan begrænses på flere måder:

- via organisering: mobilitetskontor, der står for at udarbejde transportplaner for offentlige virksomheder og som tilskynder til / hjælper med at private virksomheder også laver transportplaner
- økonomisk: bomsystem (som i London) eller forhøjede parkeringsafgifter
- ved at gøre det kollektive transportsystem mere konkurrencedygtigt både på komfort, tid og pris og mht. geografisk dækning
- ved at forbedre forholdene for fodgængere og cyklister
- gennem kampagner for bl.a. samkørsel
- gennem kampagner for at få de korte ture i bil erstattet af gang og cykling
- med fysiske foranstaltninger: ensretning, vejindsnævninger o.a. gener

"Hvor den gennemkørende biltrafik er væk, og biler med ærinde i Midtbyen har let ved at komme til og fra byen"

"Gennemfarttrafikken i Midtbyen begrænses..."

"En handlingsplan for, hvordan moderne teknologi kan anvendes til at styre trafikken..."

"God tilgængelighed og bedre bymiljø kan ikke tilgodeses på én gang."

Her er det tydeligt, at med gennemfartstrafik, trafikken og tilgængelighed er underforstået, at det handler om biltrafik.

"Fysiske forandringer gør det ikke alene."

Transportbehov starter "inde i hovedet", så det er vigtigt at bruge kræfter og penge på at ændre forestillingerne om, hvordan disse behov skal opfyldes.

Hvis man bruger bompenge el. forhøjede P-afgifter skal der være undtagelser/lettelser for handicappede, taxi og midtbyens beboere.

Midlerne kan enten bruges til at forbedre de kollektive trafiksystemer eller til at gøre de offentlige kulturtilbud billigere / gratis.

Turister og børnefamilier vil især have fornøjelse heraf.

Citylogistik og miljøzoner

Brug alle midler

Biltrafikken på få men robuste veje
s. 4-5.

Vare- og godstransport kan også begrænses på flere måder:

- via organisering: transportplaner, citylogistik, miljøzoner

Vi mener, at det er nødvendigt at bruge alle disse midler.

Vi mener at målet må være **meget færre biler** til og fra midtbyen.

Prognoser om generel økonomisk vækst i samfundet og befolkningsvækst i Århus får Kommunen til at forvente en kraftig tilvækst i biltrafikken i den nærmeste fremtid.

Der skal derfor en meget klar planlægning og "en massiv indsats til for at hindre en fortsat stigning i biltrafikken til og fra Midtbyen."

Vi mener blot, at Århus bør sigte højere end denne plan gør. Når perspektivet er 15 år frem, bør målet være en reduktion i biltrafikken i forhold til i dag.

I det foregående har vi fremhævet lokale miljømæssige og sociale begrundelser. Men der er også globale hensyn.

Hvis ikke lokalsamfundene påtager sig medansvar for at begrænse udslippet af drivhusgasser, vil internationale aftaler som Kyoto-protokollen ikke kunne indfries.

Men den billige olie kan også slippe op i løbet af få årtier og vælte planer, der bygger på den.

Transporter til og fra havnen.

Med den uheldige placering af en stor containerhavn i Århus har byrådet påført byen et voldsomt trafikalt, miljømæssigt og sundhedsmæssigt problem, som også belaster Midtbyen, selv om hovedparten af transporten bliver ledet via en tunnel under Marselis Boulevard.

Vi foretrækker den mindst belastende løsning, som vil være et shuttletog gennem Banegraven til et transportcenter i Årslev. Det vil samtidig være en billigere løsning, der ikke har tunnelens sikkerhedsrisici.

Det betyder, at den principbesluttede vej i Banegraven bør skrinlægges.

Prognoser vedrørende erhvervsudvikling er usikre, når perspektivet rækker ud over nogle få år. Århus Havn kan blive overhalet af udviklinger i international skibstransport.

Klimaforandringer kan i løbet af planperioden nå at blive så markante, at vores samfund bliver nødt til at forlade de fossile brændsler meget hurtigt.

De fleste eksperter er enige i at Kyoto-protokollen kun er begyndelsen til at afvæne os fra afhængigheden af fossile brændsler.

"En person i en én-bilshusstand forårsager 3 gange så stort et CO₂ udslip og en person i en flerbilshusstand 5 gange så stort CO₂ udslip som en person uden bilrådighed".

Bilisme og miljø.
Rapport fra DMU 1998.

Den kollektive trafik skal fremmes
s. 6-7.

Generelt mener vi, at Århus har et relativt godt bussystem.

Men vi mener også at det er nødvendigt at satse aktivt på at etablere et **moderne sporvogns/letbanenet** med støjsvagt materiel med høj komfort. Det er nødvendigt, hvis det skal lade sig gøre at flytte trafik fra personbiler til kollektiv trafik.

Sporvognsnettet skal betjenes af de mest beboede områder i og uden for Midtbyen samt så mange af de største uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser og indkøbsområder som muligt.

Det er ikke nok at undgå at lægge hindringer i vejen for et fremtidigt sporvognsnet.

Send flere penge

Det er nødvendigt at følge de mange pæne ord om den kollektive trafik op med penge. Ifølge handlingsplanen på side 18-19 er der kun sat 12 millioner af til den kollektive trafik over de kommende 15-20 år. Det rækker ikke langt. Det er kun 1,7% af det samlede budget.

Selv om også en del af de investeringer, der ikke er rubriceret under den kollektive trafik, kommer den til gavn (krydsombygninger mv.), så er det svært at læse en særlig stærk vilje til at forbedre forholdene for den kollektive trafik.

Det er værd at bemærke, at prisen på buskørsel er steget relativt meget mere end benzinpriserne. Hvis benzinprisen havde fulgt med prisen på busklippekort siden 1980 ville den ligge omkring 23 kr. pr. liter.

Det skal være lettere at være cyklist
s. 8

Forslagets kapitel om cyklisterne forhold finder vi er udmærket.

Forslag: i alle ensrettede lokalgader (f.eks. på Frederiksberg og i Ø-gadekvarteret) bør det være tilladt at cykle i begge retninger.

I lighed med afsnittet om den kollektive trafik, virker det underprioriteret, når indsatser målrettet cykeltrafikken kun tildeles 20 mio. kr. eller 2,9% over de kommende 15-20 år.

Det er sundt at cykle

Det er værd at se på sammenhængen mellem sundhed og cykling.

”Halvdelen af samtlige husstande i Århus Kommune har ikke rådighed over en bil”

Information fra
Århus Kommunes
Statistiske Kontor
Nr. 7.02 – Oktober 2003

”Halvdelen af samtlige husstande i Århus Kommune har ikke rådighed over en bil”
Information fra
Århus Kommunes
Statistiske Kontor
Nr. 7.02 – Oktober 2003

Når man går, bruger man 10-20 gange så mange kalorier, som når man sidder.

Bedre plads til fodgængere

s. 9

”Inderst inde er vi alle fodgængere”

Gang har en helt central rolle i et integreret bæredygtigt transport system.

Det er den mest fundamentale transportform, og det er stadig sådan, at 80% af alle ture under 1,5 km og så meget som 25% af alle ture overhovedet foregår til fods.

Gang er også en vigtig del af alle ture med kollektiv transport. Hvis man vil gøre den kollektive transport mere attraktiv, er det derfor også vigtigt at forbedre forholdene for fodgængerne.

De fleste ture med bil er også forbundet med gang.

Det er værd at se på sammenhængen mellem sundhed og gang.

Dvs. der er forbedret livskvalitet og færre sundhedsudgifter forbundet med daglig, moderat fysisk aktivitet som – gang.

Vi anbefaler, at trafikplanens budget (og effekter) ses i sammenhæng med sundhedsudgifterne. (Måske vil de i fremtiden i højere grad påhvile kommunerne).

Trafikken reguleres i de centrale bydele

s. 10-11

Forslagets del om City, Vesterbro Torv, Vestre Alle og Thorvaldsensgade forekommer fornuftige.

Til gengæld mener vi, at Nørregade – Nørre Alle skal nedklassificeres fra adgangsvej til fordelingsvej ved at hindre gennemkørsel ved Munkegadekrydset.

Forslaget om Banegårdspladsen og Park Alle er også fornuftigt, men må ændres, hvis nedennævnte forslag fra Århus-konventet skal imødekommes.

Vi finder nemlig Århus-konventets forslag, der blev fremlagt på den offentlige høring den 16. juni om at fredeliggøre den transportkorridor, der går ad Langelandsgade, Vester Alle og Frederiks Alle eller Park Alle og ud til Tangkrogen meget interessant.

”Halvdelen af samtlige husstande i Århus Kommune har ikke rådighed over en bil”
Information fra
Århus Kommunes
Statistiske Kontor
Nr. 7.02 – Oktober 2003

Når man går, bruger man 5-10 gange så mange kalorier, som når man sidder.

Meromkostningerne i forbindelse med overvægt og fedme lægger beslag på otte procent af de danske sundhedsudgifter, i alt ca. fem milliarder kroner, skønner Dansk Selskab for Adipositas-forskning.

Især er forslaget om at afbryde Frederiks Alle som bilvej mellem Thomas Jensens Alle og Ridehuset en meget vigtig del. Det vil skabe et stort fredeligt, grønt areal i den centrale del af byen.

Vi finder, at det vil være at foretrække for den løsning, Århus Kommune foreslår, som vil flytte mere trafik til Frederiks Alle.

(s. 12-13)

Parkering – en nøgle til fredeliggørelse og tilgængelighed
s. 14

Vi mener, at parkeringsudbuddet er en vigtig nøgle til at reducere biltrafikken til Midtbyen, da den er direkte proportional med antallet af parkeringspladser. Som der står i forslaget: ”større udbud, lavere afgifter og færre tidsbegrænsninger giver mere biltrafik”

Når bilerne på indfaldsvejene mod Midtbyen kun befordrer 1,1 person i gennemsnit, er der en stor overkapacitet af bilsæder. Det kan ikke være opgaven for Kommunen at stille parkeringspladser til rådighed for en så voldsom overkapacitet.

Vi bakker helt op bag de konkrete forslag om koordinering af varetransporten og etablering af en **miljøzone**.

Der er gode grunde til at søge at indføre disse tiltag samtidigt med Hovedstadsområdet og de andre større byer. Men det er vigtigt, at det ikke betyder, at det kommer til at trække urimeligt ud.

Selv om trafikken til havnen ikke optræder i teksten, så optræder den sandelig i Handlingsplanens prisoverslag, hvor tunnelen under Marselis Boulevard tegner sig for 51,8% af de samlede midler.

Vi mener, at denne løsning løser alt for få af problemerne. Vi ønsker i stedet at containertransporten ledes (igennem Midtbyen) på et **shuttletoget** i Banegraven.

Godstrafikken tilpasses forholdene i Midtbyen
s. 15

Teknologi og nye vaner kan få trafikken til at glide bedre

s. 16

Lokale transportplaner

IT løsninger kan spille en rolle – det mest interessante i den forbindelse er indførelse af **road pricing**. Det er formentlig også at fortrække at arbejde for en fælles road pricing ordning i de største byer.

Samkørsel styret af internetbaserede databaser er en realitet. Århus Kommune er tilsluttet Pendlernet. Men det er vigtigt, at Kommunen bakker aktivt op med information til pendlere.

Mobility Management/Transport Demand Management og Lokale Transportplaner er nogle af de instrumenter og begreber, som er udviklet i udlandet til hjælp for lokale myndigheder og virksomheder.

Det er 'bløde' virkemidler, der er billige i sammenligning med de 'hårde' anlægsarbejder. Det interessante er, at de angriber efterspørgselsiden af transporten.

Vi mener, at Århus Kommune hurtigst muligt skal etablere det omtalte mobilitetskontor, som til en begyndelse skal indsamle viden og erfaringer fra udlandet og søge gå med i et netværk med de andre danske kommuner, der måtte være interesseret.

Trafik handler også om vaner

Både behov og vaner lader sig påvirke. Men det er værd at bemærke, at der formentlig bliver brugt mere end 100 gange så mange økonomiske midler til at påvirke vores vaner og behov i retning af at anskaffe en bil, hvis vi ingen har og at anskaffe nr. 2 hvis vi har nr. 1.

Det er derfor vigtigt, at Århus Kommune afsætter tilstrækkelige midler til, at få et mobilitetskontor (som hellere skulle hedde et transportplankontor) til at komme godt fra start og at man er parat til at tilføre flere midler til at drive den "massive" indsats, der er omtalt på side 17.

I øjeblikket ser mobilitetskontoret ikke ud til at få nogle midler at operere med, hvilket gør det svært at se, hvordan det skal blive en succes.

London har gennemført et bompenge-system, som har resulteret i en reduktion af trafikken, en mere glidende trafik for alle transportformer, færre ulykker, og et stort provenu, der anvendes til at forbedre den kollektive transport.

Og systemet er blevet mere populært end ved dets indførelse.

Se bilag 1

For nogle år siden var Danmark en aktiv deltager i den europæiske kampagne "In Town Without My Car", som her i landet blev til en Miljøtrafikuge.

Budgettet for denne nationale kampagne oversteg ikke, hvad en bilforhandler i en provinsby bruger på annoncer på et år.

Miljøtrafikugen forsvandt med den nuværende regering, bilannoncerne og avisernes biltillæg fortsætter.

Nogle trafikale konsekvenser
s. 17

I det ovenstående har vi argumenteret for en meget mere ambitiøs og offensiv indsats end "Veje til fremtiden 2020" udtrykker. Betragtningerne i dette kapitel finder vi derfor også alt for defensive. Men vi kan tilslutte os konklusionen, at der er behov for "en massiv indsats, der formår at påvirke transportvanerne [...] hvis målet skal nås." Vi har i det foregående flere steder påpeget det urimelige forhold mellem investeringer til vejene og investeringer til især den kollektive transport, men også til cykelformål og fodgængere. Vi medsender et bilag, hvor vi har regnet på planens tal, så den procentvise fordeling træder tydeligt frem.

Handlingsplan
s. 18-19

Se bilag 2

Mål og rammer

Sammenfatning

Vi ønsker en **transportplan**, som skal stille mod bæredygtighed, både socialt, miljømæssigt og økonomisk. Det betyder bl.a. en meget reduceret biltrafik. Planen for bæredygtig transport skal være **integreret** med kommunens øvrige politik og planer. Planen skal opstille målbare og let forståelige **indikatorer**.

Indholdet

Rygraden i transportsystemet skal være et **sporvognsnet**.

I Midtbyen skal **cykeltrafik** og **gang** fremmes.

Varetransport skal koordineres.

Havnens transporter betjenes af et shuttletoget.

Økonomien

Pengene skal afspejle målet, rammerne og indholdet. Derfor skal investeringer i især den kollektive transport forøges, hvorimod investeringer i veje drosles ned til det mest nødvendige. De 'bløde' dele, transportplaner mv. skal opprioriteres.

Transport for London

Press Release

23 October 2003

Congestion Charging 6 Months On

Key Findings

The report concludes that:

- congestion in the zone has dropped by around 30% - at the high end of TfL's expectations; congestion is now lower than at any stage since the mid-1980's
- the number of motor vehicles entering the zone during charging hours has dropped by 16%
- car journeys to and from the charging zone are quicker and more reliable - car journey times have decreased by an average 14% and reliability has improved by an average of 30%
- public transport is coping well with the increased number of ex-car users
- bus services are benefiting from the reduced congestion
- no significant traffic displacement around the zone has been observed
- provisional data suggest a 20% reduction in the number of accidents within the zone
- driver responses to charging appear to have settled
- the various payment systems are working satisfactorily
- call centre enquiries have fallen from an average of 167,000 calls per week to 70,000
- since the start of charging, penalty charge notices (PCNs) have been issued at an average rate of 106,200 per month
- payment rates for PCNs have steadily increased. 61% of those issued in August were paid by the end of September
- the percentage of representations received in response to PCNs have fallen from 62% to 16%
- although the net revenues from the scheme are less than anticipated, over £68million in net revenues will be raised in 2003/04 and £80million to £100million in future years for reinvestment in further transport improvements
- the public remain supportive of the scheme

BILAG 2

M97

		Mio. kr.	Procent	Koll.	Cykel	Gang
Overordnet vejnet forbedret kapacitet	Ndr. Ringgade 4 spor	20	2,9	x		
	Vr. Ringgade 6 spor	85	12,3	x		
	Kryds	10	1,4			
	Signaler i kryds	7	1,0	x		
	Vejreguleringer	3	0,4			
	Projekthandlingsplan	0	0,0			
	Marselis 2-sporet tunnel	358	51,8			
		483	69,9			
Adgangsveje udbygning og ombygning	Vej i Banegraven	35	5,1			
	Kryds	5	0,7	x		
	Ombygning, Fr.Alle	7	1,0	x		
	Ombygning, S.Frichsvej	5	0,7			
	Ombygning, Silkeborgvej	3	0,4			
	Trafiksanering Nørregade - N.Alle	5	0,7			
	Ombygning, Thorvaldsensgade	3	0,4		x	x
		63	9,1			
Dæmpning af gennemfartstra	Trafikoplægning - Vesterbro Torv	7	1,0	x	x	
	Trafikoplægning - Banegårdspladsen	25	3,6	x	x	x
	Kystvejen-Skolebakken-Havnegade	50	7,2	x		x
	Langelandsgade, N-lig del	4	0,6			
		86	12,4			
Mindre veje - bedre	Trafiksanering	5	0,7	x	x	x
	Ombygning	7	1,0			
	Trafiksanering	10	1,4			
		22	3,2			
Kollektiv trafik	Busprioritering, kryds mv	5	0,7	x		
	Busbaner, kryds	7	1,0	x		
	Busterminal	0	0,0	x		
	Busprioritering - Sporvogn	0	0,0	x		
	Grenåbanen - letbane	0	0,0	x		
		12	1,7			
Cykeltrafik	Stier og kryds	5	0,7		x	
	Stier og kryds	10	1,4		x	
	Havnen	0	0,0		x	
	Cykelparkering	5	0,7		x	
	Cykelhandlingsplan	0	0,0		x	
		20	2,9			
Fod- gængere	Gågadenet	0	0,0			x
	Fortove og krydsninger	5	0,7			x
		5	0,7			
Øvrige indsatser	Parkeringspolitik	0	0,0			
	ITS	0	0,0			
	Mobilitetskontor	0	0,0			
	Miljøzoner	0	0,0			
	Koordineret varetransport	0	0,0			
		0	0,0			
I alt		691	100			
	Kollektive trafikanter, cyklister, fodgængere	37	5,4 plus	?	?	?