

# **TRAFIK OG INFRASTRUKTUR**

**- UDDRAG FRA ANALYSEGRUNDLAGET FOR  
DEN REGIONALE UDVIKLINGSPLAN**

Analysegrundlaget er udarbejdet af  
Region Midtjylland  
April 2007

## Trafik og Infrastruktur

I et regionalt udviklingsperspektiv er det vigtigt, at folk kan komme på arbejde, i skole eller til anden uddannelse, ligesom de i fritiden skal være muligheden for at kunne komme på indkøb, til fritidsinteresser, ud i naturen, osv. For det eksisterende erhvervsliv er det vigtigt at kunne transportere varer og at have et stort arbejdskraftopland. Det kræver, at transporten mellem hjem og arbejde kan foregå sikkert og med høj fremkommelighed uanset valg af transportmiddel.

En stor del af trafikken med personer og gods i Region Midtjylland og til/fra naboregionerne foregår via vejnettet. Vejnettet binder regionen sammen øst-vest og har således stor betydning for Midtjyllands sammenhængskraft og udviklingsspredning.

Det er derfor af stor betydning, at have fokus på den stigende trafikmængde, som Vejdirektoratet forudser vil ramme centrale vejstrækninger i Region Midtjylland i de kommende år frem mod 2015. Eksempelvis forventes der en stigning i trafikken på strækningerne Viborg – Århus, Herning – Århus og Holstebro – Herning på 25% – 35%, mens der forventes en stigning på mellem 35% og 45% på strækningen mellem Randers og Århus.

Tilsvarende har jernbanenettet flere steder i regionen oplevet en stigning i antal rejser til og fra stationen. I Århus har stigningen 2004 – 2005 været mellem 15% og 30%, mens den i Viborg, Herning og Randers har været mellem 5% og 15%.

På trods af den generelle stigning i trafikmængden er antallet af trafikuheld med personskade i perioden 1997 – 2005 faldet med 28% i Region Midtjylland og 32% i hele landet. Struer Kommune har det største procentvise fald i Region Midtjylland, men det skal ses i lyset af, at kommunen også havde højt udgangspunkt. Modsat har faldet i Lemvig Kommune blot været på 3%, mens der ganske enkelt ikke har været et fald i Holstebro Kommune.

Hvad angår IT-infrastruktur - i form af bredbånd, så er udbredelsen af bredbånd i hovedparten af Region Midtjyllands nuværende kommuner under landsgennemsnittet. Det er primært kommuner i den midt og vestlige del af regionen, der halter bagefter.

### Udfordringer

De stigninger i trafikmængden, som bliver skitseret ovenfor, kan ikke ske uden en væsentlig påvirkning af fremkommelighed og sikkerheden på vejene i regionen. Mulighederne for at komme til og fra arbejde, fritidsaktiviteter og erhvervslivets godstransport mv. kan ikke undgås at blive påvirket af de trafikale flaskehalsproblemer, som vil opstå i de kommende år. En stor udfordring bliver derfor at tage stilling til, hvordan vi prioriterer regionens udbygning og udbedring af vejnettet de næste 25 år.

Samtidig med, at passagertallet i togene de fleste steder i regionen er stigende, er der en generel erkendelse af, at banenettet er nedslidt. Det har medført indførelse af hastighedsbegrænsninger på flere strækninger. Det bliver derfor en udfordring at sikre, at en væsentlig del af de midler, som staten har afsat til forbedringer af jernbanenettet, bruges i Region Midtjylland.

Transportstrukturen er under omstilling, og især havnen i Århus står over for udfordringen at kunne udbygge og fastholde sin position som en attraktiv samarbejdspartner i den moderne transportkæde og som Danmarks største containerhavn. Ligeledes bliver det en udfordring at styrke lufthavnene i Karup og Tirstrup samt at forbedre tilgængeligheden for borgere og virksomheder til Billund Lufthavn.

Region Midtjylland er i færd med at udarbejde en tilgængelighedsanalyse, der mere præcist angiver, hvor persontransporten i Region Midtjylland helt konkret foregår i forhold til bestemte geografiske punkter samt transporttiden med den nuværende infrastruktur. Analysen bliver et vigtigt redskab i den fremtidige planlægning.

### **8.1 Vejnettet**

En stor del af trafikken med personer og gods internt i Region Midtjylland og til/fra naboregionerne foregår via vejnettet. Vejnettet binder regionen sammen øst-vest og har således stor betydning for Region Midtjyllands sammenhængskraft og udviklingsspredning. Endvidere er nord-syd trafikken afgørende for regionens tilgængelighed.

Takket være vejtrafikkens store fleksibilitet spiller vejnettet som beskrevet en alt afgørende rolle for tilgængeligheden i store dele af regionen. Der er vigtige vejstrækninger, som i dag forårsager flaskehalsproblemer og sikkerhedsproblemer, og som er hæmmende for den samlede regionale udvikling. Her tænkes først og fremmest på:

- Motorvejsforbindelsen omkring Silkeborg på strækningen Århus-Herning
- Rute 26, især mellem Skive-Viborg-Århus
- Rute 13, Sønderup-Viborg-Vejle
- Motorvejskapacitet Århus-Vejle Fjord
- Rute 18, Holstebro-Herning-Vejle

På baggrund heraf er det derfor ikke opmuntrende, når blikket nedenfor falder på Vejdirektoratets trafikprognose frem til 2015. På de ovennævnte vejstrækninger, som allerede i dag forårsager flaskehals- og sikkerhedsproblemer, forventer Vejdirektoratet stigninger i trafikmængden på mellem 25% – 35% i perioden frem til 2015.

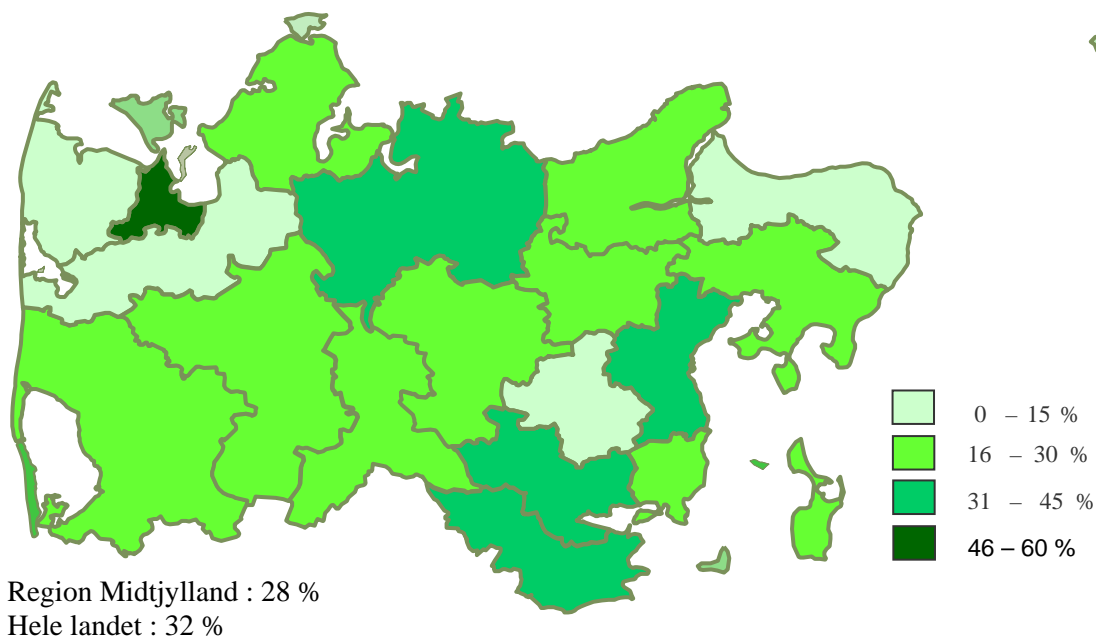
### Kort 8.1. Trafikvækst 2002-2015



Kilde: Vejdirektoratet

På trods af den generelle stigning i trafikmængden, er antallet af trafikuheld med personskade heldigvis faldet i såvel Region Midtjylland som i hele landet. Mens der i 1997 blev registreret 1.865 trafikuheld med personskade i Region Midtjylland, var tallet i 2005 faldet til 1.334 – et fald på 28%. Det er lidt mindre end på landsplan, hvor faldet i samme periode var på 32 %.

## Kort 8.2. Procentvis fald i antal trafikuheld med personskade, 1997 - 2005



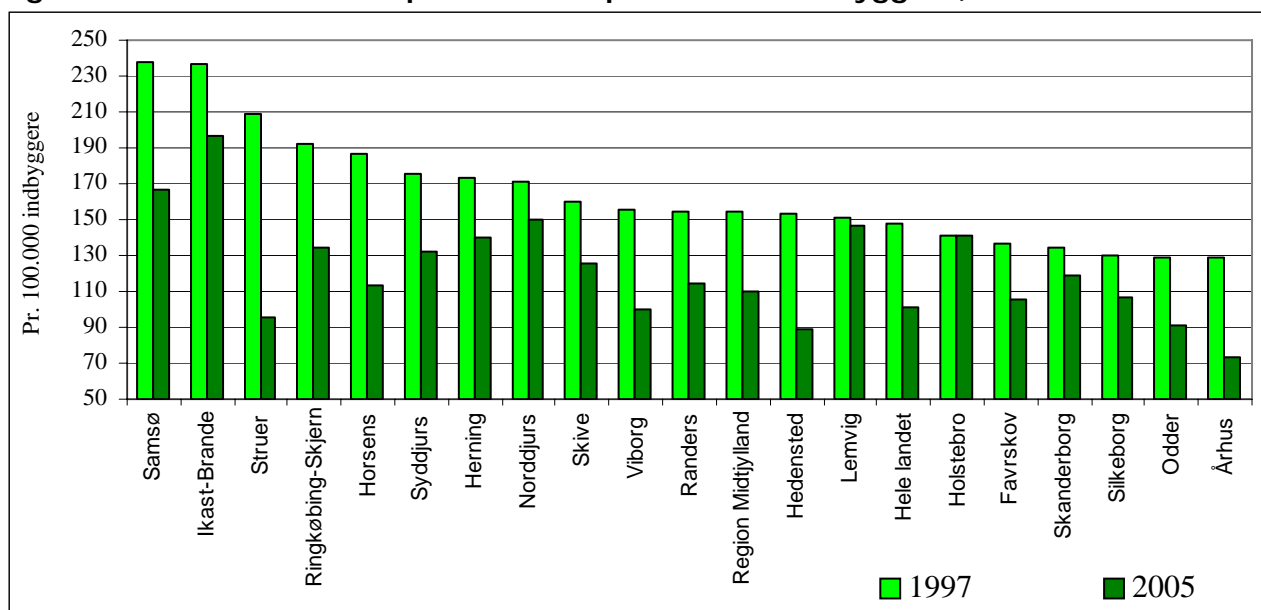
Kilde : Danmarks Statistik

Det procentvise fald i antal trafikuheld med personskade i de enkelte kommuner skal naturligvis sættes i forhold til udgangspunktet i 1997. Struer Kommune har det største procentvise fald i Region Midtjylland i perioden 1997 – 2005, men som det også fremgår af nedenstående figur, havde Struer Kommune også forholdsvis mange trafikuheld i 1997 pr. 100.000 indbyggere.

Holstebro og Lemvig kommuner skiller sig ud i forhold til de resterende kommuner i Region Midtjylland, når der fokuseres på faldet i antal trafikuheld med personskade i perioden 1997 – 2005. Mens det gennemsnitlige fald i kommunerne i Region Midtjylland har været på 28%, har det i Lemvig Kommune blot været 3%, mens der ikke har været et fald i Holstebro Kommune.

Da antallet af trafikuheld er sat i forhold til antal indbyggere og ikke trafikintensiteten, er det ikke muligt at sammenligne uheldsfrekvensen kommunerne imellem. Transitkommuner vil alt andet lige ligge over niveauet i de andre kommuner.

Figur 8.1. Trafikuheld med personskade pr. 100.000 indbyggere, 1997 - 2005



Kilde: Danmarks Statistik

## 8.2 Kollektiv trafik

### Bustransport

Ikke al persontrafik på vejnettet foregår med personbiler. Derfor er det vigtigt med et velfungerende bustransportsystem, som kan opfylde en række forskellige behov for disse grupper. Nogle busser kører kun i centrum af byerne, andre skal forbinde trafikale knudepunkter, og atter andre kører f.eks. i myldretiderne mellem en uddannelsesinstitution eller et industriområde og en nærliggende station, osv.

Selvom der på nuværende tidspunkt findes passagertællinger, er de indtil videre kun opgjort på de gamle trafikselskaber og amter, hvor tælle- og opgørelsesmetoder kan variere. Det er derfor ikke endnu muligt at få et fyldestgørende overblik over bustransporten i Region Midtjylland.

Den før omtalte tilgængelighedsanalyse vil mere præcist angive, hvor behovet for bustransport er størst. Måske kan der skaffes kortmateriale, der angiver brugen af bestemte busruter og dermed supplere de nuværende passagertællinger.

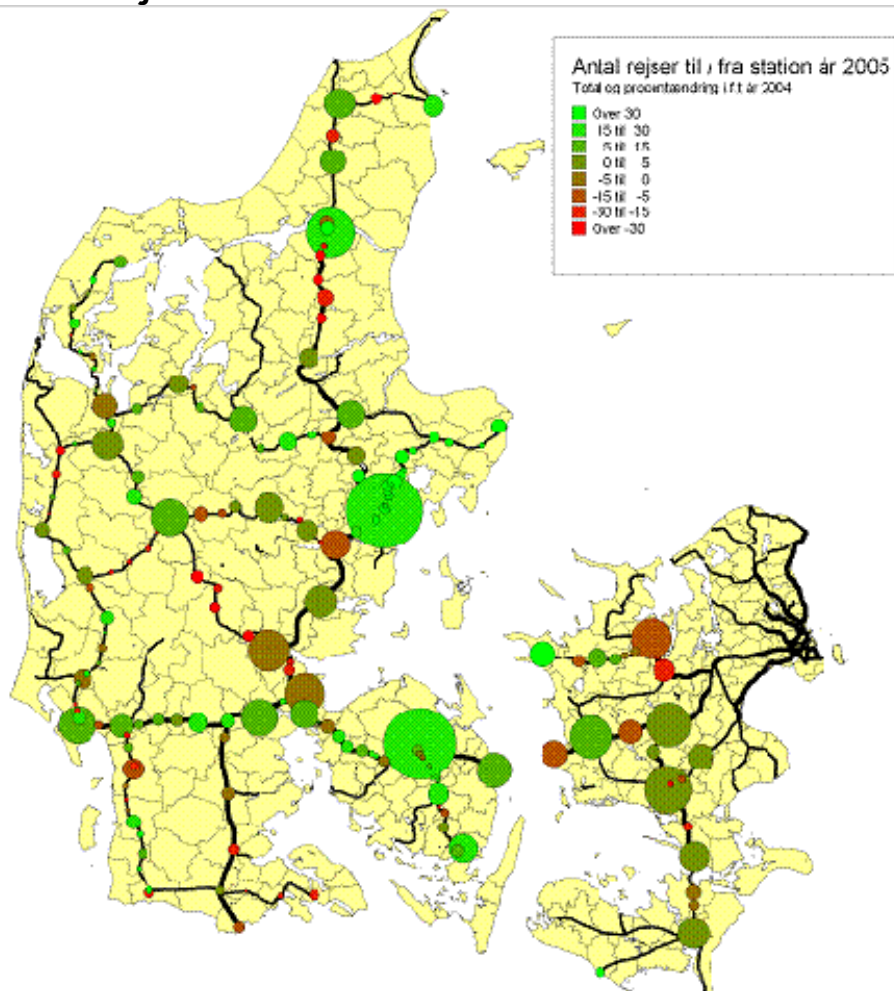
### Jernbanenettet

Jernbanenettet har ligeledes stor betydning for, at områder i Region Midtjylland kan bindes sammen. Det har både betydning for person- og godstransporten. Over længere afstande – og især mellem større bycentre kan toget tidsmæssigt konkurrere med personbilen, hvorved det har en vigtig funktion i forhold til at binde Region Midtjylland sammen med det øvrige land og udlandet.

Jernbanenettets betydning illustreres også i nedenstående figur, der viser antallet af rejser til og fra stationerne ved tællingen i 2005. Udviklingen i antallet af passagerer fra tællingen i 2004 til 2005 illustreres ved cirkelens farver, mens cirkelernes størrelse angiver antallet af rejser. Heraf fremgår det, at persontransport med tog i perioden 2004 til 2005 generelt har været stigende de fleste steder i Region Midtjylland.

Største stigning i antal rejser til og fra stationen i Region Midtjylland har været i Århus, hvor stigningen har været mellem 15 og 30 %. I Viborg, Herning og Randers har stigningen været mellem 5 og 15 %.

### Kort 8.3. Antal rejser til/fra station 2005



Kilde : DSB

### Havne

Region Midtjyllands havne er ligeledes en vigtig del af regionens infrastruktur, såvel erhvervs- og fiskerihavne, som havneområder, som benyttes til at modtage passagerfærger, sejlere, turister eller til beboelse. Ikke mindst erhvervs- og fiskerihavnene har betydning, der er stigende i sammenhæng med udbredelsen af de såkaldte intermodale transportformer, dvs. kombination af transport med lastbil, jernbane og skib, som vil få stigende betydning i fremtiden.

Samlet set var godsomsætningen fra fragtskibe på 21 større havne i Danmark i 3. kvartal 2005 på 16,4 mio. ton – svarende til en stigning på 1% i forhold til året før. I samme periode har Århus Havn imidlertid haft en stigning i godsomsætningen på 13% - fra 1,8 til 2,1 mio. ton, mens stigningen på Randers Havn har været på 5%.

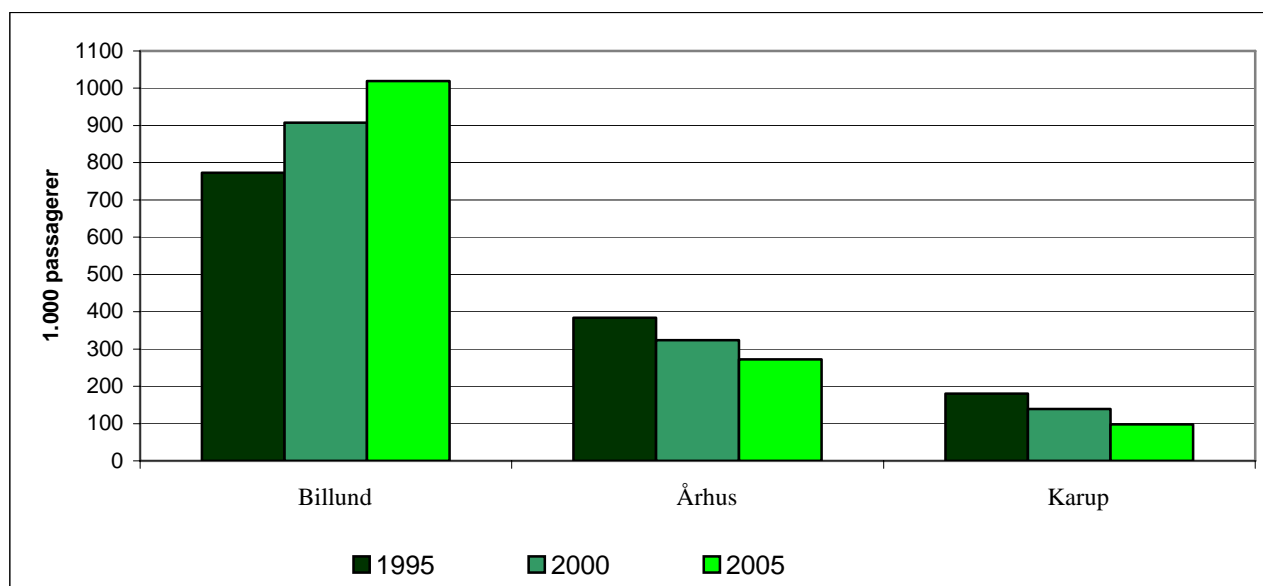
## Lufthavne

Lufthavne og adgangen hertil har betydning for Region Midtjyllands vækst og udvikling, idet lufthavne fungerer som korridorer for borgere og virksomheders vej ud i verden. Flere og flere danskere benytter fly, når de skal rejse og, den høje rejsehastighed og de faldende priser har gjort lufttrafikken konkurrencedygtig for både private og virksomheder.

Åbningen af den faste forbindelse over Storebælt har imidlertid betydet, at passagertallet i Tirstrup og Karup lufthavne siden da har været faldende. Den tidsmæssige besparelse på rejser til København er ganske enkelt ikke længere så mærkbar. Til gengæld har Billund Lufthavn oplevet en kraftig vækst i antallet af passagerer.

Nedenstående figur viser tallene for antal afrejsende passagerer i lufthavnene i Region Midtjylland – uanset om destinationen er national eller international. Passagertallet for Billund Lufthavn, der betjener private og virksomheder i Region Midtjylland i forhold til en række udenlandske destinationer er ligeledes vist.

Figur 8.2. Udviklingen i afrejsende passagerer



Kilde: Danmarks Statistik

## Godstransport

For virksomhederne er det ikke kun vigtigt, at medarbejderne kan komme dertil uden alt for lang transporttid. Det er også vigtigt, at de har adgang til råvarer og til at afsætte de færdige produkter. Det betyder, at der skal være let adgang til at transportere varer til og fra virksomheden. Virksomhederne i den midtjyske region har brug for udveksling af varer både i nærområdet, i regionen, i resten af Danmark og med udlandet.

En indikator for godstransporten er godsstrømme og –mængder internt i regionen, nationalt og internationalt. En anden indikator er fordelingen på transportmidler: Vej, bane, skib og fly. I dag er det kun muligt at opgøre godstransport på de gamle amter, og en nærmere beskrivelse af godstransporten i Region Midtjylland og internt i regionen må derfor afvente Danmarks Statistiks opdatering af datamaterialet.

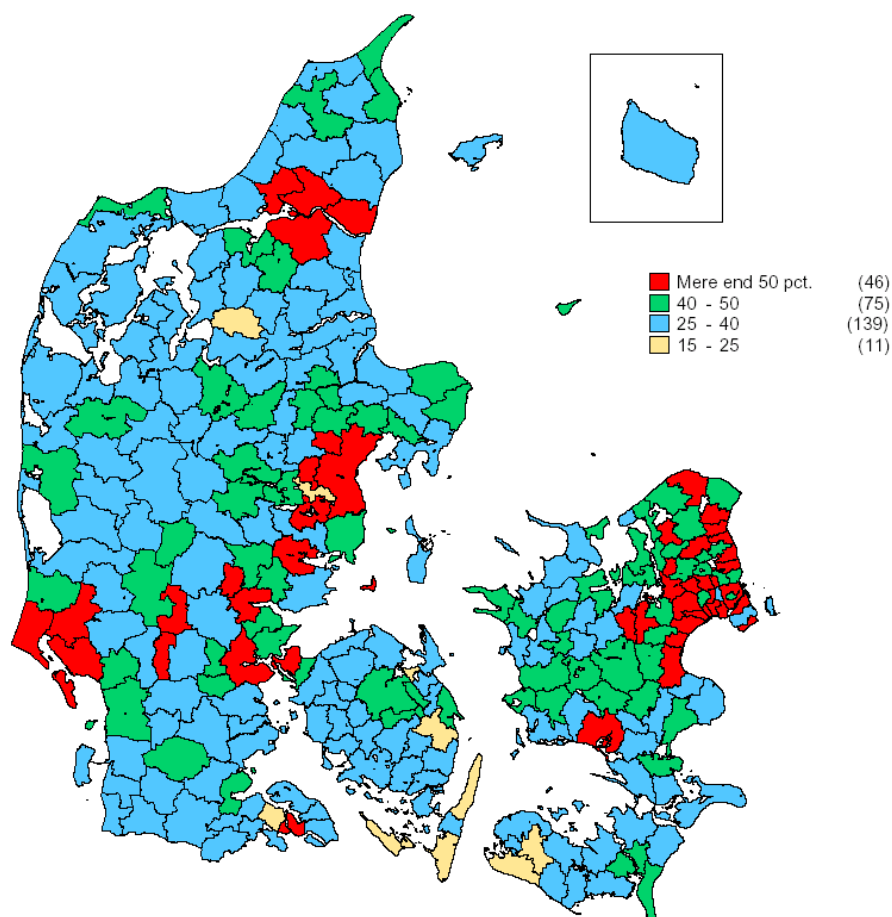
### 8.3 IT-infrastruktur

En almen bredbåndsinfrastruktur er en væsentlig forudsætning for, at Region Midtjylland bliver en del af det højteknologiske samfund. Bredbåndsinfrastrukturen giver regionens virksomheder adgang til det globale marked og den voksende digitale økonomi, hvilket er en forudsætning for fortsat vækst og udvikling i regionens erhvervsliv. Den fremmer ligeledes den offentlige sektors og befolkningens anvendelse af ny informations- og kommunikationsteknologi.

I nedenstående kort er udbredelsen af ADSL, kabelmodem og bolignet-tilslutninger under ét vist på de "gamle" kommuner. Heraf fremgår det, at udbredelsen er på mindst 40% i 121 kommuner – svarende til knap 45% af samtlige kommuner. I 46 kommuner, overvejende bykommuner, er den samlede udbredelse nu på mere end 50%. Kun i 11 kommuner er udbredelsen på under 25%.

I kommunerne omkring Århus er udbredelsen af bredbånd i Region Midtjylland på over 50%, og kun i Hørning Kommune er udbredelsen under 25%. I hovedparten af kommunerne i midt/vest er udbredelsen dog under 40%, som landsgennemsnittet.

#### Kort 8.4. Udbredelse af bredbånd på kommuneniveau i procent af husholdninger og virksomheder, 2005



Note : Tallene er beregnet ved i hver kommune at sætte det samlede antal ADSL, kabelmodem og bolignet-tilslutninger i forhold til det samlede antal af husstande og virksomheder med under 50 ansatte. På Djursland (omfatter 8 kommuner) er tillige medregnet trådløse bredbåndsforbindelser baseret på Djurslands.net, der medio 2005 omfattede mere end 2.600 tilslutninger.

Kilde: IT og Telestyrelsen