

## **BILERNE HAR INDTAGET DANMARKS NÆSTSTØRSTE BY - DET KAN VI GØRE FULDSTÆNDIG ANDERLEDES OG SAMTIDIG SKABE EN GRØN LEVENDE BY**



### **Af Niels Aagaard, fmd. Det Fælles Bedste**

*"Vi kan forandre verden med de drastiske spring og en total ændring af vores adfærd, som skal til",* sagde Katherine Richardson til Politiken 1. juli i en artikel om verdens nye varmerekorder. Katherine Richardson er professor ved KU og medlem af regeringens Klimaråd.

En af de mest oplagte ændringer af vores adfærd er at standse bilernes himmelflugt og totale dominans. Og vælge de klimavenlige alternativer, vi kender. En by med cykelgader, varetransport med ladcycler, en by med veludbygget kollektiv trafik, gader for fodgængere, nulemissionszoner, trafikøer og gader indrettet på menneskelig aktivitet og samvær.

Det kræver at vi tør tage 'den svære samtale' om bilen. Samtalen om, at der skal være langt færre af dem, det skal være el-biler og vi skal bruge dem helt anderledes, fx deles om dem. Men vi kommer ingen vegne med den bæredygtige omstilling af transporten, hvis vi ikke tør tage snakken om bilernes nye rolle nederst i transport-hierakiet, i stedet for øverst.

### **HVAD ER DET FOR EN BY VI GERNE VIL BO I?**

*"Hvis man bygger byer til biler, så får man biler. Men hvis man bygger byer til mennesker, så får man mennesker i stedet – til fods, i bus eller på cykel. Eller bare bænket ved et picnicbord sammen med naboerne"-* citat af viceborgmester i Gent i Belgien, Filip Watteeuw, der skabte en ny form for by med bæredygtig trafik (1).

På et tidspunkt er man nødt til at være modig. Hvis man hele tiden forsøger at gøre byens trafik bare lidt mere

kollektiv og lidt mere grøn, men grundlæggende fastholder byen som bilernes by og i virkeligheden bare lapper på fortidens synder, så når man aldrig de rigtige løsninger.

I dag er Aarhus både som by og kommune fuldstændig domineret af bilerne. I 2030 vil 2/3 af alle udledninger komme fra transporten (2). Al transportstruktur er bygget op om biler. Resultatet er en fossil by med lange køer og trængsel. Parkerede biler i alle gader. Støj over WHO's grænse. Forurening med partikler og kæmpe CO2 udledninger. Udenfor byen er det trængsel på motorveje, der bestandig skal udvides.

Men vi kan vælge at indrette Aarhus helt anderledes. Vi kan starte med at spørge os selv: Hvad er det for en by, vi gerne vil leve i? Hvad er det for en by vi gerne vil give videre til vores børn og som gør det muligt for os og vores efterkommere at overleve?

Ud fra dét kan vi skabe en bæredygtig by - en smuk, menneskevenlig by, hvor gaderne har træer, plads til mennesker med bænke og servering på fortove, hvor cykler, blomster og natur træder i stedet for parkerede biler. Hvor bilerne i store områder af byen kun er respektfuldt tilstede på de gåendes og cyklisternes præmisser.

Men vi kan ikke gøre det halvt. Det kræver mod til at tage de radikale skridt, Katherine Richardson taler om, for transporten berører alles hverdag.

Det mod skal vi nu til at finde i Danmarks næststørste by, Aarhus. For det kan lade sig gøre at skabe en grøn mobilitet, hvis vi vil - det handler denne serie om.

## **EN STÆRK VISION**

*Klima- og Bæredygtighedsudvalget* i Aarhus har skabt en vision som baner vej for meget af dette - *Climateville* hedder den (3) og den er ovenikøbet vedtaget af Aarhus Byråd. Men visionen har ingen værdi, hvis den ikke bliver omsat til handling.

Hvorvidt dét sker, ja det afgøres nu og i de kommende måneder. Først gennem de igangværende budgetforhandlinger, som vil vise, hvor mange af visionens projekter, politikerne er villig til at finansiere. Dernæst gennem borgerinvolveringen, som starter 24. sept., hvor udvalgte foreninger m.v. får mulighed for at formulere deres ønsker til fremtidens grønne mobilitet i Aarhus. Og derefter gennem de kommende måneders debat, hvor alle grønne kræfter har mulighed må træde i karakter.

Det Fælles Bedste indkalder som led i dette til et Idemøde 9. november i Elværket kl. 11-16 for alle aarhusianere..

**Climateville visionen** siger bl.a,

- De få biler der kører rundt er nulemissionsbiler - Der er indført bilfrie byområder med høj fokus på aktiv transport (gang og cykling) og områderne er indbyrdes forbundet med grønne stisystemer
- Der er højklasset kollektiv trafik med mange afgange i fleksible systemer og den aktive trafik er prioriteret på vejarealerne
- Vejarealet for biler er gjort smallere og hastigheden er sat ned. Cyklisterne er ikke længere gæster på bilernes præmisser
- De tidligere parkeringspladser er nu miniparker, lege- og boldpladser, udeservering m.m. så byen summer af liv. - Resten fremgår af link i (3) side 19.

Debatten om omstillingen af vores transportsystem bliver ikke mindre vigtig af, at regeringen snart starter med at implementere de store anlægsprojekter i Infrastrukturaftalen. Projekter til hundredvis af milliarder, der alle som én vil ødelægge klima, biodiversitet, natur og miljø.

## **BILERNE SKABER KLIMAFORANDRINGER, OPTAGER PLADS, SKABER STØJ OG TRÆNGSEL**

Der går en lige linje mellem Centraleuropas voldsomme oversvømmelser lige nu og den måde vi har indrettet vores transportsystem på i Europa, herunder Danmark. Transporten, især bilerne, udleder voldsomt meget CO2, som skaber klimændringer. I Danmark står transporten for 30% af alle vores udledninger, siger Klimaministeriet (4).

I Aarhus var rådmænd for Teknik & Miljø, Nicolaj Bang, forleden ude og advare om kommende oversvømmelser i byen, hvoraf dele fx Midtbyen og Vejlbj Fed ligger både lavt og tæt på havet. To dage inden havde Kystdirektoratet nemlig udpeget Aarhus Kommune som oversvømmelsestruet.

Det kræver foranstaltninger som væbner mod oversvømmelser. OG tiltag som ændrer vores klimapres, fx fra bilerne.

For som kommunen selv siger: *"Transporten vil i 2030 udgøre 2/3 af alle udledninger i Aarhus"*, fortæller Aarhus Kommune i den nye klimastrategi (2). Langt hovedparten fra biler, hvis vi ikke gør noget.

Men der er oplagte ting, vi kan gøre som forbrugere af transport. Lige nu kører vi 1,08 per bil i myldretiden - vi kan køre sammen, det vil fjerne mindst 50% af bilerne. Vi kan arbejde hjemmefra et par af ugens dage. Cykle på supercykelstier. Gå og cykle til de 30% af vores ærinder som er under 3 km. Osv.

- Der er hundredvis af måder vi kan ændre vores adfærd på, som det vil fremgå af denne serie.

## **FAKTA om transporten -----**

Transporten står for 30% af Danmarks samlede CO<sub>2</sub> udledning. Langt hovedparten - cirka 90% - stammer fra vejtransport, hvor bilerne står for langt den største del - 84% af al persontransport i 2019.

Bilernes antal i øjeblikket vokser mod amerikanske tilstande: I 1995 var der 1,5 mio. biler. I 2023 2,8 mio. og i 2030 forventer Energistyrelsen 3,3 mio. biler.

Op vi bruger denne ressource, bilen, stærkt uøkonomisk. Hver bil står ubrugt hen i 96,5% af tiden (DTU) og vi kører 1,08 person i gns. i hver bil i myldretiden.

Vores transport ligger overvejende i fritiden (70%) og 30% er på under 3 km, hvor vi kunne vælge at transportere os anderledes - cykle, gå osv.

En S-bane har samme kapacitet som 32 vejbaner. Alene ved at ændre adfærd – bruge cykel, gang og kollektiv trafik - kunne vi fjerne 43% af udledningerne. Resten op til 70% kan fjernes ved delebiler, samkørsel etc. (Jf. IDA's Bæredygtig Mobilitetsplan).

Transporten tilrettelægges som om alle har bil, men 38% har slet ikke bil (52% i Hovedstaden). Transporten tilrettelægges som alle problemer vil være løst, hvis man overgår til el-biler. Men en el-bil udleder halvt så meget CO<sub>2</sub> som en fossilbil i sin livstid og den kræver samme plads på veje, motorveje og til parkering. Batterier til el-biler produceres under urimelige forhold med børnearbejde etc.

En bil lever i gennemsnit 15 år. Hver bil lever i dag 0,8 år kortere end for 10 år siden. Antallet af SUV'ere er vokset stærkt, og nye biler udleder i dag gennemsnitligt mere CO<sub>2</sub> målt per km bl.a. som følge af de mange SUV'ere, som kræver mere brændstof pga. større vægt og luftmodstand.

Regeringens Infrastrukturreform rummer de største investeringer nogensinde i øget transport. Hovedparten går til nye motorveje, broer og veje til biler, selvom man ved, at mere vej betyder flere biler.

-----  
1) Zetland, juni 2021 - <https://www.zetland.dk/historie/s8aLZQRX-ae6XddK5-ea059>

2) *"Transportområdet vil i 2030-fremskrivningen udgøre 2/3 af alle CO<sub>2</sub>-udledninger. Dermed vil det være den største kilde til udledning af CO<sub>2</sub> i Aarhus Kommune"* (Klimaneutralt Aarhus 2030, Aftale om klimastrategi 2025-2030, april 2024) <https://aarhus.dk/demokrati/projekter-og-samarbejder/klima/ny-klimaplan/klimaftale>

3) Klima- og Bæredygtighedsudvalget 2024: <https://aarhus.kommuneplatformen.dk/media/b5un4vpw/anbefalinger-forceret-omstilling-af-persontransporten.pdf>

4) Jf. "Klimastatus og -fremskrivning 2024", Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, hvor man kigger frem til 2030 og siger: *"Transportsektoren skønnes at udlede ca. 8,4 mio. ton CO<sub>2</sub>e i 2030 svarende til ca. 33 pct. af Danmarks samlede udledninger. Transportsektoren vil dermed være sektoren med næstflest udledninger i 2030."*

<https://www.kefm.dk/Media/638557750250796088/Klimastatus%20og%20-fremskrivning%202024%20-%20Del%201.pdf>