

"GRUNDLÆGGENDE BØR ALLE GADER I AARHUS OMLÆGGES TIL CYKELGADER"



VORES INFRASTRUKTUR TIL OG FRA BYER ELLER INTERNT I BYERNE ER EN AF DE STØRSTE ÅRSAGER TIL UDLEDNINGER

Af Niels Aagaard, fmd. Det Fælles Bedste

Lige nu er gaderne i vores byer næsten 100% designet til (fossil)biler. Men forestil dig, at alle gader inden for Ringvejen i en by som Aarhus designes som cykelgader, hvor bilisten er "gæst" med krav til særlig hensynsfuld kørsel. Området kaldes for *Midtbyen*, den inderste tætbyggede bydel på 7 km² med 90.000 indbyggere.

Alle gader i Midtbyen kan designes som cykelgader. Med træer, beplantninger og natur. Hvor der er plads til mennesker, cafeer med udeservering, børn der leger, og hvor cyklerne som det mest naturlige kan køre midt på gaden som det primære transportmiddel. En midtby med en velsignet ro og plads til samtale.

Det vil stadig være muligt at køre i bil på cykelgaden, men kun som "gæst" med krav til særlig hensynsfuld kørsel, og der vil være tale om ærindekørsel, da der langt de fleste steder ikke vil være mulighed for gennemkørsel med bil (1).

Der vil naturligvis også være plads til andre typer veje, for eksempel veje målrettet kollektiv transport eller legegader forbeholdt børn. Men cykelgaden vil være den "nye normal".

Det kan lyde vildt, men faktisk er det den mest oplagte måde at udvikle infrastrukturen på.

Det er billigt. Det øger borgernes sundhed og trivsel. Det løser problemer med støj, trængsel og byens enorme problem med klima, hvor bilerne snart står for 2/3 af Aarhus' udledninger (2).

AARHUS SOM CYKELBY

"Aarhus har gode muligheder for at blive en rigtig cykelby, hvor den aktive transport med cyklisme og gang er den bærende transportform, suppleret med kollektiv trafik og gæstekørsel til biler. Det vil kræve politisk mod. Til gengæld vil det løse et utal af de udfordringer, vi står med i Aarhus", siger Bjørn Olsen, spidskandidat for Å og aktiv omkring trafik (alle citater er fra den nævnte artikel).

Den nuværende infrastruktur i Aarhus er forældet. Byen er blevet for stor til en infrastruktur, som er ensidigt baseret på privatbilisme. De stadig flere biler skaber trængsel og trafikkaos. Busser har svært ved at komme frem. Cykelstierne er blevet for små. Bilerne er årsag til sundhedsproblemer pga. støj og luftforureningen fra partikler.

"Med udsigt til fortsat vækst i befolkningstallet er det en bunden opgave at gentænke infrastrukturen"

"En anden bunden opgave er at gøre Aarhus fossilfri så hurtigt som overhovedet muligt. Klimakrisen bliver hele tiden

mere og mere nærværende med oversvømmelser og andre ekstreme vejrhændelser, og der er kun én måde at begrænse katastroferne på: Vi skal stoppe CO₂-forureningen – altså vores brug af de fossile brændsler. I Aarhus udleder transporten mere end 600.000 tons CO₂ årligt, svarende til cirka halvdelen af den samlede udledning i hele kommunen. Transporten er dermed det suverænt største klimaproblem lokalt”.

Klimaproblemet løses ved at omstille til elbiler, siger mange. Men en el-bil udleder i deres samlede livscyklus stadig halvdelen af en fossilbil og det løser hverken problemerne med trængsel eller støjproblemet.

I dag er der 48.000 boliger i Aarhus Kommune, som er udsat for et støjniveau over grænseværdien for nybyggeri på 58 dB. Omkring 8.000 af disse boliger har et støjniveau over 68 dB, som er grænsen for, hvornår man er stærkt støjbelastet. Verdenssundhedsorganisationen, WHO, anbefaler at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB.

Den nuværende infrastruktur udgør således et massivt sundhedsproblem i Aarhus. Og i stedet for at bruge mange millioner på støjafdæmpning, der afskærer gader og beboelser, for at bevare en forældet infrastruktur, kan vi bruge pengene på at løse problemet.

”Hvis danskerne cykler 10 pct. mere end i dag, vil det give over 235.000 færre sygedage og en samfundsøkonomisk sundhedsgevinst på 2,5 mia. kr. Det viste en analyse fra Dansk Industri i 2022. (...) Cykling øger livskvaliteten, søvnkvaliteten, knoglestyrken og de kognitive funktioner. Tilsvarende mindsker det risikoen for depression, demens og en lang række andre sygdomme” (samme).

Cyklen giver stor frihed. På en halv time kan man komme fra den ene ende af byen til den anden og med en elcykel endnu længere. Langt hurtigere end med bil.

Med indretning af supercykelstier (særlig gode cykelstier fra bymidte til periferi på 20-25 km) kan beboerne omkring Aarhus komme hurtigt og trygt ind til bymidten. Erfaringer fra Farums supercykelsti viste, at mange bilister overgik til cykling, fordi det var både hurtigere og nemmere, uden P-problemer.

Cykelgader vil give den plads, der skal til for at cyklisterne føler sig trygge og få flere til at vælge cyklen. Da Rødegårdsvej i Odense blev omlagt til cykelgade, steg antallet af cyklister på gaden med 74 pct. Og 90 pct. af cyklisterne udtrykte, at de følte sig trygge, når de cyklede på cykelgaden.

LADCYKLER KAN ERSTATTE VAREBILER

I flere europæiske storbyer som London, Bruxelles, Amsterdam og Rotterdam bliver ladcykler brugt til professionel varekørsel, da det er hurtigere og billigere for virksomhederne. Erfaringer viser, at et stop med en varebil tager næsten dobbelt så lang tid som med en ladcykel, så der er meget at spare.

”Flere studier peger på, at mellem 50-70 pct. af al varekørsel i byerne med fordel kan varetages af ladcykler. En løsning, der ikke alene er en god forretning for virksomhederne, men som også markant reducerer luftforurening og støjforurening.”

EN CYKELBY MED PLADS TIL GRØNNE BYRUM

”En omlægning til cykelgader vil åbne helt nye muligheder for at udvikle de grønne byrum. Turen er ikke længere noget, der bare skal overstås, men noget, der i sig selv giver værdi, fordi den kan foregå igennem hyggelige gader med træer, som tilbyder skygge, når solen brænder – og som suger regnvandet, når det kommer i hidsige regnskyl. Der bliver plads til bænke og lyst til ophold.”

Hvis vi skal undgå, at trafikken inden længe brænder sammen i Aarhus skal vi omlægge byen og kommunen til en cykelby. Helt i stil med den vision - *Climaville* - som byrådet har vedtaget, men som nu skal omsættes til handling, hvis den skal give mening.

”Der findes efterhånden rigtig mange gode eksempler på cykelgader og begrønning fra de europæiske storbyer, som er gået i gang med at udvikle infrastrukturen. De kan bruges som inspiration sammen med inddragelse af borgerne, så man lokalt kan være med til at bestemme, hvordan ens gade skal se ud”.

Omlægning til cykelgader kan bidrage afgørende til, at Aarhus kan blive fossilfri i 2030, samtidig med at vi gør byen langt mere attraktiv at færdes i.

Vi har mange erfaringer fra storbyer i Europa, som viser, at det er muligt at omlægge en by til cykelgader. Og hvordan man kan gøre det uden at gøre livet svært for bydelens beboere, handelsliv eller mennesker med handicap og gangbesvær.

Omlægning til en cykelby med cykelgader er det mest ansvarlige og en stærk start på at skabe en grøn by. Det skal ledsages af en massiv udbygning og kvalificering af den (gratis) kollektive trafik og en gentænkning af motorvejene og hele måden, vi byudvikler på. Det handler kommende opslag om.

- 1) Opslaget er baseret på et debatindlæg fra Bjørn Olsen Byråds kandidat, Alternativet Aarhus, i JP 10. feb. 2024. <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE16825846/grundlaeggende-boer-alle-gader-i-aarhus-omlaegges-til-cykelgader/>
- 2) Jf. Klimaaftalen <file:///C:/Users/Acer%20E15/Downloads/samlet-klimaaf-tale-underskrevet.pdf>
- 3) Jf. udvalgets anbefalinger om en forceret omstilling af trafikken <https://aarhus.kommuneplatformen.dk/media/b5un4vpw/anbefalinger-forceret-omstilling-af-persontransporten.pdf>