

#5 - KLIMA OG TRAFIK

GRØN MOBILITETSPLAN RUMMER MANGE SYMPATISKE INDSATSER - MEN ALT FOR SENT OG ALT FOR LIDT.

- VI KAN IKKE OMSTILLE TRANSPORTEN UDEN AT BEGRÆNSE BILISMEN RADIKALT

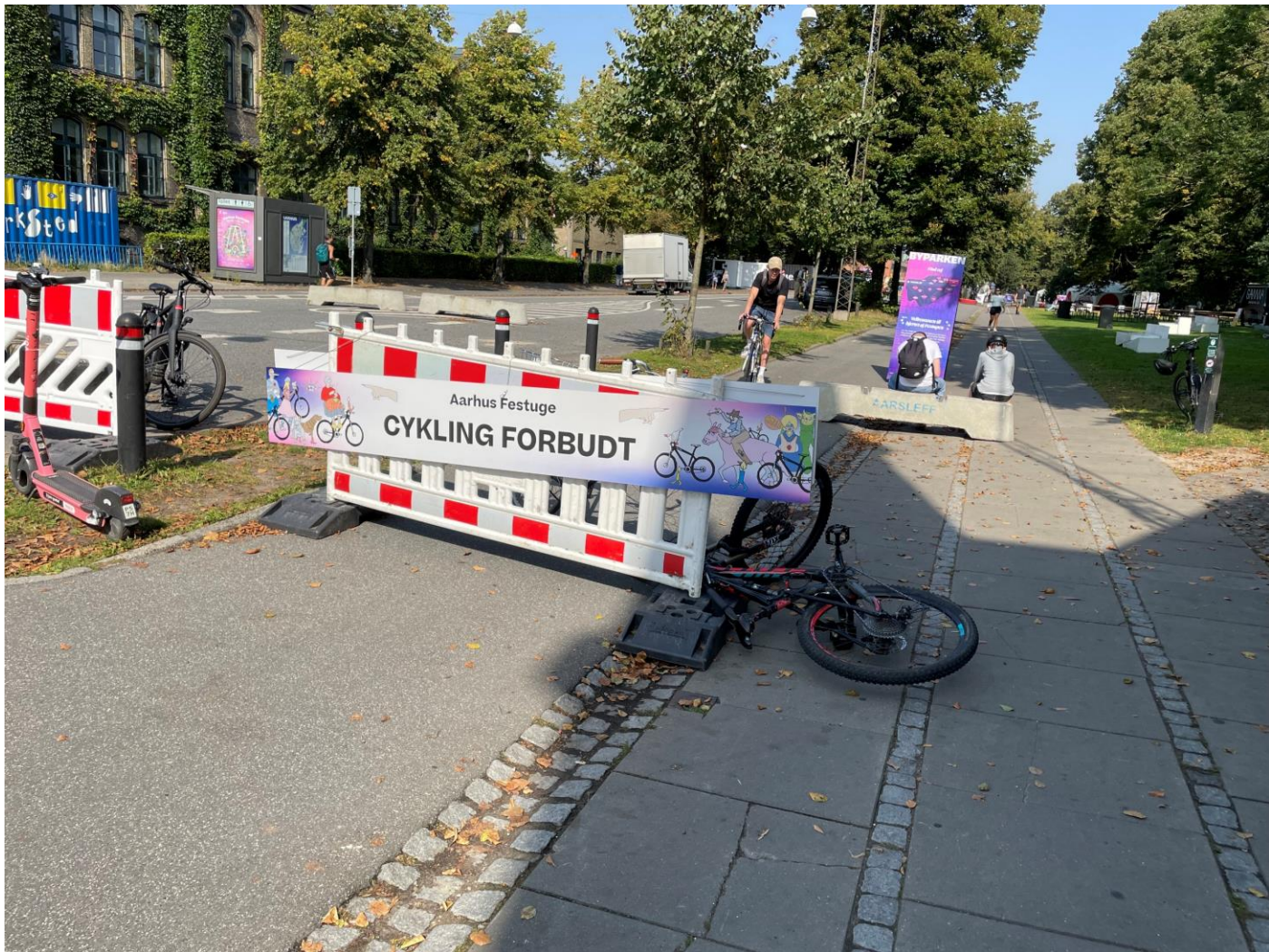


Foto: Peter Brøndum

Af Niels Aagaard, fmd. for Det Fælles Bedste

Politikerne i Aarhus har aftalt en mobilitetsplan (GMP), som skal til høring, debat og gøres til endeligt vedtagen plan i starten af 2025 (1). De kalder den grøn. Og den rummer da også fine ting med mere kollektiv trafik, bedre faciliteter til cyklisterne samt visse begrænsninger på bilismen. Men samlet set er det desværre en tynd kop te.

Hvis planen lykkes fuldt ud regner man med, at bilismen stadig vil udgøre så meget som 40% af al transport i 2030. Og at kun 11% af alle ture på kommuneniveau vil foregå med kollektiv trafik i 2030 (en fordobling i forhold til nu). Resten er cykel (25%) og gang (24%).

Der er ellers hårdt brug for en *forceret* omstilling af transporten. For i 2023 stod transporten for halvdelen af Aarhus' udledninger og i 2030 vil den udgøre hele 2/3 (2).

Og det var da også netop en forceret omstilling, kommunens *Klima- og Bæredygtighedsudvalg* kom med anbefalinger til i deres vision om *Climateville* fra 2024 (3). En vision som af Teknik & Miljø blev omsat til 35 mobilitetsindsatser, der et godt stykke hen skulle indfri visionen (4).

Men i den politiske forhandling af de 35 indsatser viste det sig, at S og K var mest bekymret for, at det ikke gik ud over bilisterne, og derfor landede man på GMP, som er noget mindre grøn end udgangspunktet, dvs. de 35 indsatser. Rådmand Nicolaj Bang fra K gav udtryk for sin holdning til Stiften, der refererer:

"Han indrømmede, at han blev en smule bleg, da han så de første udkast. Der var ifølge rådmanden lagt op til ret hårde angreb for bilister. Han mener dog, at aftalen betyder, at bilisternes tilgængelighed er bevaret, samtidig med at der er lavet markante forbedringer i den kollektive transport" (5).

Sammesteds skrev byrådsmedlem Thure Hastrup (UFP) og Bjørn Olsen, byråds kandidat for Å, denne kommentar:

"Aarhus har fået en lille lysegrøn trafikplan. Det var, hvad der kom ud af de lange forhandlinger om, hvad der skulle have været en grøn mobilitetsplan med solide indsatser for CO2-reduktion. Men ambitionerne hos Konservative og Socialdemokratiet var ikke til andet end en tynd kop grøn te med de mindst mulige indgreb for ikke at "genere" bilisterne" (6).

1. PLANEN LEVER IKKE OP TIL DEN NØDVENDIGE CO2-REDUKTION

Transporten i Aarhus udledte 729.000 tons CO₂ i 2022, skriver kommunen i sin klimaplan (2). Et par linjer derefter fortæller samme Klimaplan, at byrådet har vedtaget en reduktion for transporten på 270.000 tons årligt frem mod 2030. Hvordan det sidste skulle indfri det første og give nuludledning, får du som borger ingen forklaring på.

CO2 EFFEKTEN AF GMP har kommunen opgjort til et sted mellem 202.000 og 337.500 tons CO₂.

Men halvdelen heraf skal skaffes via roadpricing / trængselsafgift. Det vil kræve ny lovgivning fra Folketinget, hvad der ikke foreløbig er udsigt til. Det fjerner 101.700-169.500 tons CO₂ fra mobilitetsaftalen.

En anden del forudsætter, at der er 37% el-biler i 2030. Uden fagligt belæg har Aarhus hævet forventningerne til, hvor mange elbiler, der kører rundt i 2030. På landsplan er forventningen 21%, men ved at hæve det til 37%, får Aarhus i regnearket på magisk vis en ekstra reduktion i CO₂-udledningen på 56.000 tons. Men det bare stærkt urealistisk, at andelen af elbiler stiger så meget mere i Aarhus. I 2023 var andelen kun 5,5%"

Man skal altså trække noget der ligner 157.700- 225.500 tons CO₂ (roadpricing og el-biler) fra. Det giver en reelt effekt på 45.000-112.000 tons CO₂.

Selv i bedste fald er det altså langt under halvdelen af de vedtagne 270.000 tons reduktion. Og endnu længere fra de samlede udledninger på 729.000 tons CO₂.

Sagt kort: Mobilitetsaftalen, GMP, tager ikke klimakrisen seriøst.

Aarhus forholder aldrig sine CO₂-reduktion til Parisaftalen, klodens grænser, CO₂-budget eller Tipping Points. Det resulterer i for få reduktioner. Og borgerne får aldrig indblik i hvor meget CO₂, vi i virkeligheden skulle have reduceret med.

I øjeblikket bygger flere danske byer diger rundt om byen. For en by som Køge regner DMI med 30 årlige varslinger om oversvømmelse med vandstandsstigninger på op til mellem 2,8 meter og 3 meter (7). Aarhus er tilsvarende truet af oversvømmelser, fordi byen ligger ganske lavt og åbent lige ud til havet.

Af samme grund advarede Rådmand Nicolaj Bang for nylig om fare for oversvømmelse i Aarhus by og opland. Men det er som om man - når det skal komme til handling - hellere vil bygge diger og kloaker end forebygge ved at ændre adfærd.

Vejtransporten rummer ellers oplagte muligheder for at omlægge vores klimaskadelige adfærd.

2. ARHUS BLIVER NOK EN BY MED FLERE CYKLER, MEN IKKE EN CYKELBY

Tager man udgangspunkt i *mobilitetspyramiden* er gang og cykling den sundeste, mest trygge og mest bæredygtige transportform. Det er samtidig den billigste måde at fremme grøn mobilitet på og løser problemer med trængsel og støj.

Man kunne derfor starte her. Ved at erklære Aarhus som *cykelby* (delt op i række konkrete tiltag) og omsætte det til handling. Eksempelvis:

Bygge supercykelstier, der går langt fra centrum ud til periferien, er brede og uden overskæringer fra andre veje. Skabe et stærkt udbygget netværk af cykelstier og gøre bymidtens gader til cykelgader, a la Paris' net af skolegader.

Indrette låne-el-cykler ved parkér & rejs-anlæg i byens periferi. Lave låne- og deleordninger for el-cykler. Osv.

Det vil kræve (og gøre det muligt), at store dele af indre by havde områder uden biler, eller relativt bilfrie, for der skal selvsagt fortsat være adgang for byens beboere, for handicappede, for varekørsel m.v.

Man kan indrette *Trafikøer* (kvarterer uden gennemkørende transport), *Nulemissionszoner* (forbud mod fossile biler) og definere et passende stort område af bymidten som 'bilfrit grønt område'. Nødvendig bilkørsel kan foregå, men ellers må bilerne parkere ved *Parker og rejs-anlæg* ved byens periferi og tage kollektiv trafik, cykler eller gå videre.

Den politisk aftalte Grønne Mobilitetsplan rummer ganske vist en hel del af disse tiltag og giver uden tvivl bedre vilkår for cykler, men er ikke på nogen måde konsekvent eller tilstrækkelig i omfang. Og det er dét, vi er nødt til at være: Konsekvente. Ellers er det ikke omstilling hhv. en tilstrækkelig klimaindsats, men lapperi på noget der burde være sket for længst, tilbage i O'erne hvor den første cykelplan blev lavet, men ikke iværksat.

I Aftalen om Grøn Mobilitet er det fx vedtaget at indrette bymidten inden for *Allegade-ringen* som *nul-emissionszone fra 2027* som et treårigt forsøg. Det er fint, men for lidt og for sent målt ift. klimasituationen. Vi har brug for at starte forsøget tidligere, brug for at udvide det til Ringgaden og sidenhen Ringvejen, så det hurtigst muligt kommer til at omfatte langt større områder.

En af vejene til at skabe en cykelby er at fjerne gadeparkeringer og øge parkeringsbetalingen. I København har det været det suverænt mest effektive redskab til adfærdsændring. Men det blev taget ud af planen i Aarhus, fordi S og K ikke ønskede at genere bilisterne.

I de 35 foreslåede mobilitetsindsatser er udgifterne til cykelindsatser og udbygget busnet langt større end i det budget, der nu er vedtaget til grøn mobilitet. Der ligger fx for få *Parkér & Rejs anlæg*, og alt for få cykelstier i planen. Generelt kan man sige, at Mobilitetsplanen rummer mange gode forslag, men tager alt for små skridt.

Det vil helt sikkert give problemer ift. mange bilister at gøre Aarhus til en egentlig cykelby. Men planeten er i en nødstilstand, hvor vi er nødt til at kunne tåle og håndtere den slags konflikter.

3. DEN KOLLEKTIVE TRAFIK UDBYGGES, MEN FOR LANGSOMT

Den grønne mobilitetsaftale rummer en række klare forbedringer af den kollektive trafik. Men for lidt og for sent.

Udbygningen af Letbanen etape 2 fra Spanien til Brabrand kan fx først starte 2030. BRT-busser på Ringvejen kan ligeledes først starte i 2030. Når det drejer sig om Havneudvidelsen, så er finansiering ikke noget problem. Men når det drejer sig om udbygning af den kollektive trafik, så skal vi først spare op og vente indtil da.

Det er super, at man skaber højere frekvens og kapacitet på 3 A-ruter, men hvad med alle de andre A-ruter? Og skulle man ikke gøre offentlig transport billig i forhold til biler, ja gratis?

Udbygningen af den kollektive trafik rubriceres i GMP under "*et effektivt mobilitetssystem*", men det er hverken effektivt ift. CO₂-reduktion, som det fremgår ovenfor, ej heller i forhold til bilismen, som planen ikke formår afgørende at reducere.

Og planen fastholder væksttankegangen. Man forestiller sig fx, at Aarhus skal fortsætte med at vokse med 5.000 tilflyttere hvert år, som vil betyde øgede trafikmængder.

Man har holdt den tunge trafik uden for regulering. Det skal det private erhvervsliv styre, siger kommunen. Men tung trafik er jo en stor del af de samlede udledninger og derfor vigtigt at regulere. Og det er svært ikke at spørge: Hvordan er det, erhvervslivet plejer at prioritere, når det er indtægt overfor klima?

Tilsvarende er vi nødt til at inddrage transporten med fly og skibe, som slet ikke er med i Mobilitetsplanen. For begge står som bekendt for meget væsentlige dele af udledningerne.

Vi har tidsmæssige deadlines fra klimakrisen, som vi skal overholde. Det er meget korte frister for meget store omstillinger. Disse nødvendigheder må politikerne stå i mål for, hvis de vil skabe en *reel grøn* mobilitet.

4. BILISMENS MINIMERING, FOSSILFRI ZONER, FORBUD MOD FOSSILBILER FRA 2035

Mobilitetsaftalen får aldrig sat foden ned i forhold til bilismen. Det er dens største svaghed. Jo, med en nul-emissionszone om tre år, et par trafikøer, noget udvidet kollektiv trafik som først for alvor rykker om nogle år.

Forslaget om *roadpricing* er ikke aktuelt, fordi man afventer Folketinget, der ingen planer har p.t.

Mobilitetsknudepunkter hvor man kan skifte fra bil til kollektiv trafik og cykling er fint, men der bliver samlet set for få, og det tager år før det virker. Også fint med udbygning af ladeinfrastruktur, selvom el-biler ingen klimakrise løser, de er blot mindre skadelige end fossilbiler.

Bedre muligheder for samkørsel er fint, ovenikøbet med en samkørselsplatform for Aarhus Kommunes medarbejdere.

Men der skal langt mere power bag - økonomi, regulering, reformer, forsøg og meget andet bag, kampagner, debatter, en mentalitetsændring -, hvis det skal blive udbredt og bredt anvendt.

Hvor bliver dét af, som skal løse transportens store sorte hul? - Privatbilismen med stadig flere biler per husstand og for hele landet.

Hvornår tager vi ansvaret på os, at vi er på vej til at overskride de første af klodens Tipping Points allerede omkring 2030, i stedet for at snakke om, at det er svært og tager lang tid at ændre transportvaner?

- I Aarhus er politikernes flertal bange for, at bilisterne skal blive sure, hvis de ikke kan komme direkte til Midtbyen eller mister P-pladser.
- Vi udbygger motorvejen omkring byen fra 4-6 spor, fælder træer og inddrager natur, selvom vi ved, at flere veje giver flere biler.
- Aarhus Havn gør klar til at modtage 50% flere varer fra verden til et forbrug, som forventes at stige uendeligt, selvom vores forbrug allerede overstiger alle grænser.
- Danmark gør klar til Infrastrukturaftens mange store anlægsprojekter, der overalt vil ødelægge lokal natur, klima og miljø, der allerede er belastet ud over bristepunktet.

Hovedparten forventer, at vores vaner skal fortsætte i hovedtræk. Som om dét skulle være i orden og være vores ret. Konsekvenser er bl.a. at bilismen skal fortsætte.

Men vi er nødt til at tage debatten: Bilisme er voldsomt skadelig for kloden. Så: Reducér bilismen til et minimum. Kør sammen. Lav delordninger med el-biler. Drop de store SUV'ere. Lav låneordninger med el-biler og el-cykler. Kør mindre. Arbejd hjemmefra. Kør på cykel. Brug kollektiv trafik. Osv. - bidrag til at redde dine børn og dig selv.

Vi er nødt til at skabe fossilfrie zoner i byerne uden diesel- og benzinbiler; zoner der kan vokse og brede sig i forståelse med befolkningen. På samme måde er vi nødt til at sætte en deadline for de sidste køb af fossilbiler.

Biler er dejlige, men desværre også en pind til vores ligkiste. Det er vi nødt til at lave kampagner om.

Sagen er, at kampen om formuleringen af fremtidens Grønne Mobilitetsplan i Aarhus fortsætter fra nu af og til foreløbigt første kvartal i 2025. Det er den nye "havneudvidelsessag".

Her er forslag til, hvad vi kan arbejde for at få med i en kommende Grøn Mobilitetsplan:

5. PUNKTER TIL KOMMENDE GMP

- Klar målsætning om at gøre Aarhus fossilfri / forureningsfri og minimere støj og trængsel, gøre byen attraktiv at færdes i
- Aarhus som fossilfri kommune i 2030 (evt. med accept af, at fossilbiler, der allerede er indregistreret i Aarhus kan bruges, indtil de er slidt op)
- Aarhus som rigtig cykelby (kan deles op i en rækkefølge af konkrete tiltag)
- Nem, billig og stabil kollektiv transport (i første omgang med almindelige busser, så vi kan få effekt hurtigst muligt).
- Billig, helst gratis, kollektiv transport
- Krav om prioritering af cyklisme og kollektiv transport i alle lokalplaner
- Øget indsats omkring trafikkerne med inddragelse af borgerne - og samtænkning med klimatilpasning, så borgerne selv kan være med til at indrette deres egen gade.

- Bilfri skolegader som i Paris (opgradering af de nuværende hjertezoner, hvoraf der foreløbig kun er etableret en enkelt)
- Grønnegade-pulje - midler til at gøre flere gader attraktive - Mejlgade var den første cykelgade i landet, men den er stadig ikke designet til cykler. Det skal ske og en række andre gader skal gøres til smukke, grønne byrum
- Regulering af p-pladser og priser - en stribe gadeparkeringer stryges, p-pladser koster dyrt, især for fossibiler
- Inddrage fly og færger i CO2-regnskabet og omstillingen, lukke Aarhus Lufthavn
- Fremme ladcykler til varetransport og som erstatning for bil nummer 2
- El-vandbusser
- Letbane i det ene spor på E45 uden om Aarhus :-)
- Alle fremtidige byggerier skal indtænke grønne byrum i lokalområder/lokalplaner og tilrettelægge grøn mobilitet i disse byrum

NB - Det Fælles Bedste afholder **IDEMØDE OM GRØN MOBILITET I AARHUS** lørdag den **9. november** i **Elværet kl. 11-16** for alle aarhusianere, se begivenhed <https://fb.me/e/3v8ooCkO2>

1) *Aftale om grøn mobilitetsplan (GMP)* - https://aarhus.dk/media/4wmlyexi/aftale-om-groen-mobilitetsplan_070824.pdf

2) *Klimaneutralt Aarhus 2030* - <file:///C:/Users/Acer%20E15/Downloads/samlet-klimaaf-tale-underskrevet-1.pdf>

3) *Climateville* - <https://aarhus.kommuneplatformen.dk/media/b5un4vpw/anbefalinger-forceret-omstilling-af-persontransporten.pdf> s. 19

4) Se de 35 forslag, Virkemiddelkataloget - https://aarhus.dk/media/m4llcutv/groen-mobilitet_onepagere.pdf

5) Stiften: "Stor trafikaftale på plads", 7. aug. 2024 - <https://stiften.dk/trafik/forhandlinger-om-stor-trafikaftale-fortsætter-det-ligner-mere-letbane-og-flere-busser-men-færre-biler-i-midtbyen>

6) Debatindlæg fra Stiften 22. aug. 2024 - <https://stiften.dk/debat/sikke-en-tynd-kop-te-en-lille-lysegroen-trafikplan-det-var-hvad-vi-fik>

7) "Har vi givet op? Tror vi mere på kæmpediger og kloakker, end på at vi kan redde klimaet?" Inf. 2. sept. 2024 - <https://www.information.dk/debat/2024/09/givet-tror-mere-paa-kaempediger-kloakker-paa-kan-redde-klimaet>