

Grøn Mobilitet

.. i de kommende måneder afgøres omstillingen af trafikken i Aarhus og Østjylland



**Det Fælles Bedste
Nyhedsbrev 36**

INDHOLDSFORTEGNELSE

3 - Leder om Grøn Mobilitet

4 - #5 For lidt og for sent

- om den grønne mobilitetsplan

9 - #1 Trafik er også klima

- Aarhus nedjusterer sit klimamål

12 - #2 Bilernes by

- en stresset og støjende trængselsby

15 - #3 Aarhus som cykelby

- Midtbyens gader som cykelgader

17 - #4 Kollektiv trafik

- fremtidens transportform

20 - Trafikøer

- Rådet for Grøn Omstilling

21 - Climateville, en vision fra

- Klima- og Bæredygtighedsudvalget

23 - Grøn Mobilitet i praksis

-- Eksempler fra verdens storbyer

27 - Få indflydelse, kom til Idemøde

- lørdag den 9. nov. i Elværket

28 - Bliv medlem af Det Fælles Bedste



Trafik er også klima, biodiversitet og trivsel - det afgør vores byliv

Transporten står for 30% af Danmarks samlede CO₂-udledning og er kun steget de sidste mange år. Den er rigtig svær at regulere bl.a. fordi der er så stærke pengeinteresser fra magtfulde industrier og lobbyer bag den nuværende transport – vejlobbyen der vil have motorveje og broer, bilindustrien der vil sælge biler koste hvad det vil i forhold til klima, flyindustrien der vil have meget mere flytransport selv om det beviseligt ødelægger planeten. Og os, forbrugerne, der elsker friheden ved at have en bil, ja snart helst 2-3-4 per familie, hvor de unge får bil som 17-årige.

Politikerne har en svær opgave. For bilisterne udgør millioner af vælgerstemmer, som ingen for alvor tør trodse. Og politikere bliver ikke bare krydspresset af bilismen eller af klimahensyn, men også af hensyn til natur, miljø og biodiversitet, hvor arter og økosystemer forsvinder med en hastighed, der er dybt alarmerende.

Hver gang vi udvider eller anlægger nye motorveje tager vi plads fra naturen. Plads som vi i forvejen har alt for lidt af. Vi destruerer flere økosystemer og udrydder flere arter, levner mindre areal til natur. I 2030 skal Danmark have 30% beskyttet natur, siger FN's Biodiversitetskonvention, som Danmark har underskrevet. Hvordan det skal ske ved ingen, for i dag har vi kun sølle 1,6% beskyttet natur.

I ÅR 2000 SAGDE den daværende socialdemokratiske transportminister, Jacob Buksti, at vi hastigt skulle omlægge transporten til kollektiv trafik - "*Kurven for transportsektorens CO₂-udledning skal knækkes.*" Man ville nå en 25% reduktion af CO₂ i 2030.

Her 24 år efter er udviklingen på transportområdet løbet løbsk. ALDRIG har man haft en større afhængighed af fossile brændstoffer. Aldrig har der været længere køer i vores byer og på motorvejene. Aldrig har trængslen fyldt mere i vores hverdag og aldrig har politikere planlagt at løse det gennem endnu flere veje, motorveje, broer og tunneller - mere af dét, som skabte problemerne. Det er den opgave landets befolkning, Folketing og samtlige Byråd nu skal løse.

VEJTRANSPORT ER DEN HELT STORE SYNDER

90% af transportens CO₂-forurening kommer fra vejtransporten, hvoraf biler står for 84%. Det skyldes bl.a. at bilernes antal er steget mod himlen.

I 1995 var der 1,5 mio. personbiler. Det er steget til 2,8 mio. i 2023 og forventes i 2030 være steget yderligere til 3,3 mio. biler, hvoraf langt hovedparten er fossilbiler med en gennemsnitlig levetid på 15 år.

AARHUS - Bilernes By, med et hav af biler, trængsel og parkering overalt i gaderne - vil løse opgaven gennem en *Grøn Mobilitetsplan*, der skal fremme især kollektiv trafik, og til en vis grad cykling og gang. Men uden rigtig at turde røre bilismen.

Dét er ikke en løsning, dertil er det for lidt og for sent. Men løses skal det, for klimaforandringer presser sig på. Bystyrets Klimaplan fortæller om truende CO₂-udledninger og fare for oversvømmelser af byen.

I Aarhus, siger fremskrivningen, vil 2/3 af alle udledninger i 2030 komme fra transporten.

Den plan politikerne har aftalt, *Grøn Mobilitetsplan*, vil reelt kun reducere CO₂ med 45.000-112.000 tons. Men politikerne havde sat 270.000 tons som målet, og da Aarhus' samlede udledninger fra transporten er 729.000 tons per år, er der *meget* langt endnu.

Derfor kommer man ikke udenom omfattende indgreb ift. bilismen. Indførelse af både helt og delvist bilfrie områder i Midtbyen. Etablering af Trafik-øer. Nul-emissionszoner. Væk med gadeparkering. Meget høje P-afgifter i p-huse. Organisering af samkørsel. Deleordninger med el-biler. Osv. - Kombineret med drastiske tiltag for at øge den kollektive trafik og gøre Aarhus til en cykelby.

EN ATTRAVÆRDIG GRØN BY med SMUKKE BYRUM

Aarhus er u-attraktiv mange steder hvor et monotont, højt, tæt og sjælløst højhusbyggeri har hærget. Byen savner byrum med natur, begrønning af facader eller torve og legegader med plads til mennesker; den mangler mødesteder og rum for fællesaktivitet. Den savner grønne gader med udeliv, naboskaber og liv.

Hvis vi indretter byen som en rigtig *Cykelby*, hvor bilisten er "gæst" med krav til særlig hensynsfuld kørsel. Med et virkelig veludbygget net af cykelstier, gågader og supercykelstier fra og inden for *Midtbyen* og med *Trafikøer*. Så kan vi skabe en smuk by. Uden trængsel eller støj. Med et rigt handels- og udeliv. Det kan vi kombinere med en massiv udbygning af den kollektive trafik, hvor busserne har deres egne vejbaner med højfrekvent afgang med gratis kollektiv trafik. Kombineret med en udbygget Letbane. Så ender vi et sted, der både skaber en smuk by og giver fremtidige generationer de bedst mulige vilkår.

FÅ INDFLYDELSE - DET FÆLLES BEDSTE ARRANGERER IDEMØDE OM "GRØN MOBILITET I AARHUS" lørdag den 9. november i Elværket kl. 11-16 for alle aarhusianere. PROGRAM s. 27 - givenhed <https://fb.me/e/3v8ooCkO2>



#5 - KLIMA OG TRAFIK

DEN GRØNNE MOBILITETSPLAN (GMP) RUMMER MANGE SYMPATISKE INDSATSER - MEN SAMLET ER DET ALT FOR SENT OG ALT FOR LIDT - OG VI KAN IKKE OMSTILLE TRANSPORTEN UDEN AT BEGRÆNSE BILISMEN RADIKALT

Det er i disse måneder fremtidens trafik tilrettelægges i Aarhus. Udspillet hedder "Grøn Mobilitetsplan". Dette Nyhedsbrev starter med en gennemgang af den grønne mobilitetsplan.

Af Niels Aagaard, 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%). Til sammenligning regner London med kun 20% biltransport i 2030. 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 en GMP, som er en hel del mindre grøn end udgangspunktet, 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).



Oversvømmelse i Silkeborg, Østjylland, 2021

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 roadprizing / trængselsafgift. Det vil kræve ny lovgivning fra Folketinget, hvad der ikke foreløbig er udsigt til. Det fjerner 101.700-169.500 tons CO₂-reduktion 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 (roadprizing 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, til klodens grænser, CO₂-budgettet 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 vandstands-stigninger på op til mellem 2,8 meter og 3 meter (7).

Aarhus er tilsvarende truet af oversvømmelser, fordi byen ligger 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* (se s. 22) 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*, opdelt i række konkrete tiltag som vi omsætter 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 cyklegader, 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 får 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 fossilbiler) og definere et passende stort område af bymidten som 'bilfrit grønt område'. Nødvendig bilkørsel kan foregå, men ellers må bilerne parkere ved *Parkér og rejs*-anlæg i 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 den er ikke på nogen måde konsekvent eller tilstrækkelig i omfang. Og det er præcis 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 0'erne hvor den første cykelplan blev lavet i 2007, men aldrig iværksat.

I *Aftalen om Grøn Mobilitet* er det fx vedtaget at indrette bymidten inden for *Allegade-ringen* som *nulemissionszone fra 2027* som et treårigt forsøg. Det er fint, men for lidt og for sent målt i forhold til 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 adfærdændring. 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 efterfølgende er vedtaget til grøn mobilitet. I budgettet er der fx for få *Parkér & Rejs* anlæg, og alt for få cykelstier.

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 vi har pengene.

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 overskriften "*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 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 en betydelig del af de samlede udledninger og derfor vigtigt at regulere. Og det er svært ikke at tænke: Hvordan er det lige, 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.



- Danmark gør klar til Infrastrukturaftens mange store anlægsprojekter, der overalt vil ødelægge lokal natur, klima og miljø, der i forvejen er belastet til ud over bristepunktet.

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

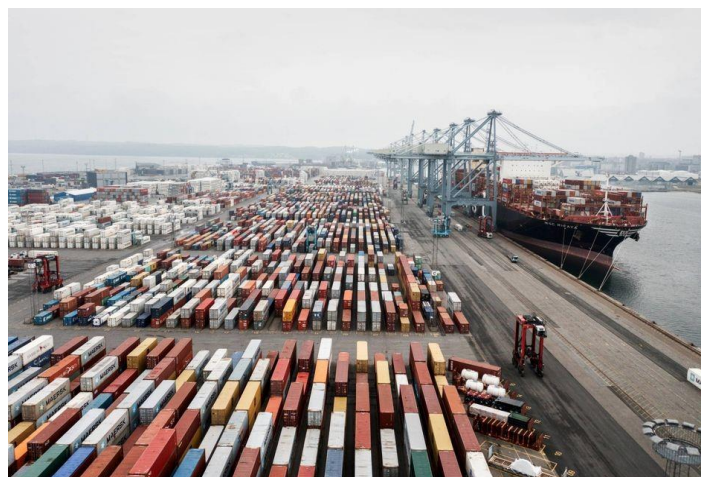
Men vi er nødt til at tage debatten: Bilisme er voldsomt skadelig for kloden. Så: Reducér bilismen til et minimum. Kør sammen. Lav delordninger med el-biler. Drop de store SUV'ere. Lav låneordninger med el-biler og el-cykler. Kør mindre. Arbejd hjemmefra. Kør på cykel. Brug kollektiv trafik. Forbyd fossil-biler snarest. 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 en nødvendig 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. Mobilitet er den nye "havneudvidelsessag" for Aarhus.

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



Vi er nødt til at medtænke fly og skibe, herunder de mange stærkt klimaskadelige containerskibe

4. EN FOSSILFRI BY - MED STØRRE FOSSILFRI ZONER OG EN STÆRKT MINIMERET BILISME

Mobilitetsaftalen får aldrig sat foden ned i forhold til bilismen. Det er nok 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, debatter kampagner der arbejder for en mentalitetsændring osv. -, 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 til 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 og vi har nok.

5. PUNKTER TIL DEN KOMMENDE GRØN MOBILITETSPLAN

- Klar målsætning om at gøre Aarhus fossilfri / forureningsfri og minimere støj og trængsel og 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)

Det Fælles Bedste afholder

IDEMØDE OM GRØN MOBILITET I AARHUS

Lørdag den 9. november i Elværket kl. 11-16

for alle aarhusianere,

Se Programmet her <https://fb.me/e/3v8ooCkO2>

Tilmelding til mail: sekretariat@detfaellesbedste.dk
mrk. "9. nov" - arrangementet er gratis.

Medbring egen mad og drikke

- 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 færges 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 lokalområdets lokalplaner og tilrettelægge grøn mobilitet i disse byrum

1) *Aftale om grøn mobilitetsplan (GMP)* - https://aarhus.dk/media/4wmllyexi/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-fortsaetter-det-ligner-mere-letbane-og-flere-busser-men-faerre-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/give-t-tror-mere-paa-kaempediger-kloakker-paa-kan-redde-klimaet>





600.000 boliger og 29% af al areal i Danmark er truet af oversvømmelse, fortæller CONCITO i ny rapport

#1 - KLIMA OG TRAFIK I AARHUS

AARHUS NEDJUSTERER SIT KLIMAMÅL FRA 100% TIL 37% - I EN BISÆTNING

Aarhus medregner for det meste kun sine udledninger inden for kommunegrænsen, dvs. scope 1 og 2.

I virkeligheden betyder kommunens 'CO2-neutralt Aarhus i 2030' derfor, at man forsøger at udlede nul CO2 på kun 37% af alle udledninger. Det er ikke nul-udledning, og det snyder borgerne

Af Niels Aagaard, Det Fælles Bedste

I 2008 vedtog Aarhus Byråd, at man ville være CO2-neutral i 2030. 99,9% af byens borgere troede, at det betød noget så enkelt som, at Aarhus ikke skulle udlede noget CO2, når vi kom frem til 2030. Og byrådet lod dem blive i troen.

Siden har byen vundet internationale priser for sin ambitiøse målsætning og borgmester Jacob

Bundsgaard har gentagne gange måttet taget æren for at være den grønne foregangsby hhv. -kommune, der satser hårdest af alle på bæredygtighed.

I den nye klimaplan fra april 2024 (1) har man officielt droppet målet om nuludledning. 'Officielt' er måske så meget sagt, for det siges MEGET diskret og indirekte i den nye Klimaaf tale. Men det er ikke desto mindre det, man gør. Prøv at hør:

AARHUS MEDREGNER KUN EN MINDRE DEL AF UDLEDNINGERNE

Aarhus' udledninger er - som det gælder for alle kommuner - inddelt i på den ene side direkte og indirekte udledninger inden for kommunegrænsen (scope 1 og 2) og på den anden side dét som stammer fra udledninger uden for kommunegrænsen (scope 3).

Udledningerne opgøres geografisk for et territorium, konkret kommunegrænsen (territorial-princippet). Aarhus har traditionelt kun medregnet scope 1 og 2 i sine opgørelser over udledningerne. Ikke scope 3.

Men scope 3 omfatter 1) CO2 fra vores internationale transport med fly og skibe og 2) den CO2 der er indlejret i de varer, vi netto importerer 3) biomasse, der ikke medregnes fordi den fejlagtigt anses for at være vedvarende og bæredygtig energi (FN beslutning fra 1997).

Udledningerne fra disse tre ting er alle steget markant de sidste 20 år. Så meget at de nu udgør cirka 63% af alle Danmarks - og formentlig også Aarhus' - udledninger.

Men Aarhus medregner kun scope 1 og 2 dvs. de resterende cirka 37%. Opgørelsesmetoden hviler på "territorial-princippet", som er stærkt misvisende fordi det kun viser en mindre del af vores udledninger. Det er samme princip, der bruges i Klimalovens CO2-beregninger og i Danmarks officielle beregninger (2).

Aarhus Byråd har gentagne gange, fx i år 2020, lovet snarest også at medregne udledninger fra scope 3, det man kalder for "forbrugsbaserede udledninger". For det er jo ligegyldigt, hvor fx varen oprindeligt stammer fra, hvis det er os der gennem vores forbrug forårsager udledningerne og dermed klimapåvirkningen.

At medregne scope 3 udledninger vil give et langt mere retvisende tal. Det var fx derfor CONCITO sidste år lavede en mere retvisende analyse af Danmarks "globale forbrugsudledninger" (3).

AARHUS' KLIMASTRATEGI 2025-2030

Foråret 2024 vedtog Aarhus sin klimastrategi for de sidste fem år af dette vigtige tiår frem til 2030 (1). Aftalen siger, at Aarhus fastholder sin ambitiøse målsætning i den nye Klimaafale: *"Aarhus Byråd har siden 2008 forpligtet sig på en ambitiøs målsætning om et CO2-neutralt Aarhus i 2030. Forligspartierne bag denne aftale er enige om at fastholde 2030-målet"*.

Men umiddelbart derefter skriver man, at *"Aarhus Kommune (vil) mangle at reducere ca. 846.000 tons CO2 for, at vores udledninger inden for kommunegrænsen (scope 1 og 2) rammer nul."*

Så man fastholder målet om nul udledning i 2030 ... men for scope 1 og 2. Derved "fastholder" man sit ambitiøse klimamål ved kun at se på et lille udsnit af de samlede udledninger - under 40%. Og så - forhåbentlig - få dem til at gå i nul i 2030 ved at reducere med disse 846.000 tons CO2.

Men resten, dvs. scope 3? de knap 63% - tjå! Hvad med dem? - Dem medregner man lidt fra (viser det sig i praksis), nogen gange, uden nærmere begrundelse. Men de er ikke nævnt i Klimaafalens målsætning.

Aarhus har ændret sit mål om nuludledning i 2030 til et mål om at nå nul-udledninger inden for kommunegrænsen - i en bisætning. Er det klar orientering til borgerne; medborgerskab og borgerinddragelse?

MÅSKE SKULLE MAN ORIENTERE BORGERNE?

Måske var det en ide at stoppe med at bilde borgerne ind, at der er fod på klimaet. At udledningerne i Aarhus bliver bremset i 2030, så der ikke længere udledes noget, hvorefter Aarhus er "CO2-neutral".

Måske skulle man noget så banalt og enkelt som at fortælle sine borgere sandheden. Nemlig at de samlede udledninger fortsætter med at vokse år for år. Og at de mål man har anvendt og anvender for klimaindsatsen kun medregner en mindre del af vores samlede udledninger, hvorfor vi i mange år har

overvurderet, hvor godt det gik, og fuldstændig undervurderet, hvor rivende galt det er ved at gå. Og fortælle hvor tæt vi er på Tipping Points.

Vi har IKKE reduceret vores udledninger. Det så bare sådan ud, fordi vi lavede kurver uden at medregne fx netto-import, international transport og biomasse.

Og vi får ærlig talt UENDELIG SVÆRT ved at reducere udledningerne de kommende år, hvis vi fortsætter den nuværende byudvikling. For byggeriet fortsætter. Trafikken virker ustyrlig. Forbruget stiger. Energiforbruget øges. Osv.



MERE ÆRLIGHED - VI VED FX SLET IKKE OM CCS OVERHOVEDET VIRKER I STORSKALA

Og nu man havde proppen af flasken, så kunne man måske kigge lidt mere nøgternt på den Klimaafale for Aarhus, de politiske partier har indgået april 2024.

Fx er det teknologien CCS (Carbon Capture and Storage) der skal give de helt store CO2-reduktioner i klimaindsatsen frem til 2030. Helt præcist 335.000 tons CO2 årligt ud af de 846.000 tons.

Man kan få en fornemmelse af, hvor meget dét er, ved at sammenholde med reduktionerne fra udbygning af vedvarende energi med 10 vindmøller og 1600 ha solanlæg. Det vil give beskedne 12.000 tons CO2. Aarhus sætter virkelig stor lid til CCS, fornemmer man.

Men CCS-teknologien er en ufærdig teknik, som er dyr, energikrævende, kræver udvikling og som trods stor finansiel støtte fra olieindustrien gennem årtier kun virker 2 steder i verden (Canada og Texas) og dér kun cirka 50% af tiden (3).

CCS er en ekstremt risikabel og dyr klimastrategi skriver Bjarke Møller, direktør i Rådet for Grøn Omstilling (RGO) Information 10.nov 2023 - *"CCS er ikke nogen 'kerneteknologi'. CCS er enormt dyrt. Der er tale om en umoden og dermed usikker teknologi, som - selv hvis den skulle vise sig at lykkes - ikke er en reel løsning, fordi vi fjerner ved skorsten i stedet for at fjerne ved kilde, dvs. vi symptombehandler og lapper i stedet for at fjerne årsagen og problemet ved*

at reducere mængden af CO₂-udledninger. CCS vil ovenikøbet forøge de samlede udledninger, fordi teknikken er meget energikrævende”.

CCS fjerner CO₂ enkelte steder, ved punktkilder som cementfabrikker og fjernvarmeværker, men lader al øvrig udledning fortsætte - trafikken, boligbyggeriet, landbruget, forbruget osv.

CCS er udviklet af - og stærkt støtte af - olieindustrien gennem årtier, fordi CCS kan bruges som undskyldning for at fortsætte business as usual. Hør fx dette fremragende foredrag af tidligere vicepræsident og klimaekspert Al Gore på TED: "What the fossil fuel industry doesn't want you to know" (4).

KLIMAAFTALEN SIGER: TRAFIKKEN SKAL REDUCERES MED 270.000 TONS CO₂ - MEN HVOR KOM DET TAL FRA?

For at opnå klimaneutralitet i 2030, siger Klimaaftalen, skal transportområdet for alvor bidrage til CO₂-reduktionerne. I 2030 vil transportens udledninger ifølge fremskrivningen som nævnt udgøre 2/3 af alle CO₂-udledninger fra Aarhus Kommune. 2/3 af alle udledninger fra transporten om bare 6 år - det er voldsomt!

Transportområdet udledte 729.000 tons CO₂ i 2022 (1). Det skal ifølge Klimaaftalen nedbringes med 270.000 tons CO₂ om året, hvis vi skal i land med scope 1 og 2 (vi glemmer lige scope 3).

Men hvor kom det tal fra med 270.000 tons CO₂? Hvad er dets forudsætninger? Det får du ikke indsigt i. Klimaaftaler og tilsvarende papir fra kommunen er skrevet præcis så uldent, uklart og - bevidst (?) - systematisk uigennemskueligt, at det kræver noget mere end en almindelig studentereksamen at forstå, hvad de siger, og hvordan de når frem til det. Tal passer ikke sammen. Selv de mest enkle sammenhænge bliver svære at forstå.

Én forudsætning for at nå de 270.000 tons er ifølge Klimaaftalen, at 37% af alle biler i Aarhus i 2030 vil være el-biler. I dag udgør el-biler 5,5% i Aarhus, fortæller kommunen, så 37% lyder urealistisk.

En anden forudsætning for at nå hele klimamålet om reduktion af 846.000 tons CO₂ er det med de 335.000 tons reduktion vha. CCS på seks år. Det lyder mildt sagt stærkt urealistisk for en ufærdig teknologi.

Og så var der jo al CO₂ under scope 3, de 63% af CO₂ - hvor meget er det? Og skal det ikke også reduceres, hvis vi skal overleve?

Og hvad med forbruget og produktionen - skal det bare fortsætte med at stige? Skal vi forbruge, rejse osv. lige så meget som nu? Eller hvad med dét, der ikke er medtaget i beregningerne - fx skibe og fly?

Kunne man ikke - det er bare et forslag - begynde at dyrke ærlighed, åbenhed og gennemsigtighed, også i en kommune, der er politisk styret. Er det ikke dét, kommunen og dens forvaltning officielt går ind for? - Medborgerskab, ligeværdighed, gennemsigtige beslutninger og alt det fine.

Kunne man skrive, så det var til at forstå? I stedet for at dække ting til, så dem, det hele drejer sig om - borgerne - opgiver at sætte sig ind i problemstillingerne.

Når vi nu får et Grønt Byråd i Aarhus nov. 2025, så kunne gennemsigtig og åbenhed være en prioritet.

Dette var det første i en række FB-opslag om fremtidens grønne mobilitet i en by som Aarhus. De handler om, at vi inden længe er nødt til at gøre tingene radikalt anderledes.

Fx vores sorte, fossile mobilitet, som er en af de helt store årsager til klimakrisen. For nu snerper tingenes tilstand til - se blot Rumænien, Polen, Tjekkiet, Østrig i disse dage.

Forleden var Rådmand for Teknik & Miljø i Aarhus ude for at fortælle, at Aarhus inden længe vil blive udsat for betydelige oversvømmelser. Hele bykvarterer kunne blive ramt, Vejlbj Fed, Risskov osv.

Det er bl.a. dét, vi skal værne os imod ved at omstille transporten - og samtidig skabe os en bedre by. En Grøn By.

Det Fælles Bedste arrangerer **Idemøde om Grøn Mobilitet i Aarhus 9. november 11-16 i Elværket - kom mange. Program** <https://fb.me/e/3v8ooCkO2>

(1) <https://aarhus.dk/.../proj.../klima/ny-klimaplan/klimaaftale> Klimaneutralt Aarhus 2030

(2) Se en uddybning i Klimarådets rapport "Danmarks globale klimainsats" fra nov. 2023

[https://klimaraadet.dk/.../Klimar%C3%A5det_Danmark S...](https://klimaraadet.dk/.../Klimar%C3%A5det_Danmark_S...)

(3) CONCITO - <https://concito.dk/.../danmarks-globale-forbrugsudledninger>

(4) Al Gore på TED -

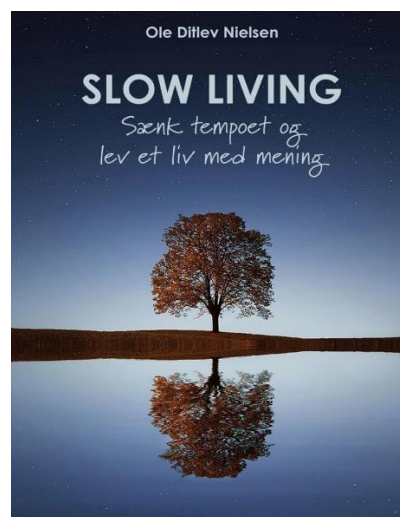
<https://www.youtube.com/watch?v=xgZC6da4mco>

(5) Jf. Det Fælles Bedstes Nyhedsbrev 23, se https://detfaellesbedste.dk/.../2023/11/23_Nyhedsbrev.pdf der indeholder Rådet for Grøn Omstilling's CCS-analyse.

(6) RGO's notat finder du her: Rådet for Grøn Omstilling, "CO₂-fangst og -lagring", https://rgo.dk/wp-content/uploads/CCS-RGO.notat_-1.pdf.

Nyhedsbrevet rummer også NOAH's analyse af CCS, se <https://noah.dk/ccs>

(7) <https://autobranchend danmark.dk/du-kan-saelge-elbiler.../>





2 - KLIMA OG TRAFIK

SMILETS BY BLEV TIL BILERNES BY - NU HAR BILERNE INDTAGET DANMARKS NÆSTSTØRSTE 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 ladcykler, 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 og dybt nødvendige 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.

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 det sker, ja det afgøres nu og i de kommende måneder. Først gennem den politiske aftale om Grøn Mobilitet og 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, se <https://fb.me/e/3v8ooCkO2>

Climateville visionen siger bl.a:

- De få biler der kører rundt i byen 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 afgang 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 side 21 i dette Nyhedsbrev.

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.



Familieidyl med villa, vovse og volvo. Nu også med klimaforandringer

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 klimaændringer. 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 værner 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"*. Det 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 (super)cykelstier. 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

Transporten står for 30% af Danmarks samlede CO₂ udledning. Langt hovedparten - cirka 90% - stammer fra vejtransport, hvor bilerne står for langt den største del - 84% af al persontransport i 2019.

Bilernes antal vokser i øjeblikket 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.

Og 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. (*Transportvaneundersøgelsen*)

En S-bane har samme kapacitet som 32 vejbaner (*NOAH-Trafik*). 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* (5)).

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 ifølge *Klimarådet* halvt så meget CO₂ 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.

Andelen af familier, der ejer mere end én bil, er steget fra 13 pct. i 2011 til **18 pct. i 2021**. Det viser en analyse fra Danmarks Statistik om befolkningens biler 31. jan. 2023

Den konsekvente favorisering af bil-benyttelse, som beskatning, fysisk planlægning og udsultet kollektiv transport har skabt, afspejles i flere biler samlet set og flere biler per familie. Eksempelvis er afgifterne på biler halveret siden 2007 som følge af en række Folketingsbeslutninger.

Koncentrationen af arbejdspladser, offentlig service og indkøbsmuligheder mv. i de større bysamfund har betydet ændringer i mange familiers transportbehov, og det har en stor del af dem løst ved at anskaffe sig en ekstra bil.

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 CO₂ 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 CO₂-udledninger. Dermed vil det være den største kilde til udledning af CO₂ i Aarhus Kommune"

(Klimaneutralt Aarhus 2030, Aftale om klimastrategi 2025-2030, april 2024) <https://aarhus.dk/demokrati/projekter-og-samarbejder/klima/ny-klimaplan/klimaaftale>

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 CO₂e 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>

5) Ingeniørforeningen IDA "Omstilling til bæredygtig mobilitet" 2021, <https://ida.dk/media/8246/ida-anbefalinger-til-baeredygtig-mobilitet-20210106-opdateret-20210418.pdf>



#3 - KLIMA OG TRAFIK

”GRUNDLÆGGENDE BØR ALLE GADER I AARHUS OMLÆGGES TIL CYKELGADER”

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 som nævnt

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 note 1 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 kunne 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 og 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 Rødegårdsvvej i Odense blev omlagt til cykelgade, steg antallet af cyklister på gaden med 74 pct. Og 90 pct. af cyklisterne udtrykte for, 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 - *Climateville* - 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.

- 1) Artiklen 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>



#4 - KLIMA OG TRAFIK

KOLLEKTIV TRAFIK BLIVER MORGENDAGENS TRAFIKFORM

Af Niels Aagaard, fmd. Det Fælles Bedste

Globalt står transporten for en fjerdedel af al CO₂. I en by som Aarhus stod transporten i 2023 for halvdelen af al CO₂ og forventes, som nævnt, ifølge kommunens egne tal at udgøre 2/3 af alle udledninger i 2030.

Med andre ord: Ingen klimaindsats uden omstilling af transport til grøn mobilitet.

Grøn mobilitet har tre kerneopgaver:

- At begrænse bilismen og den samlede mængde af transport.
- Omstille byerne til aktiv transport med cykling og gang
- Gennemføre en massiv udbygning af den kollektive trafik

TIDEN er en vigtig faktor, for vi overskrider 1,5 grader senest i første halvdel af 2030'erne. Det haster.

OMFANGET er en anden faktor: CO₂ skal som minimum halveres inden 2030 ifølge IPCC; lige nu stiger udledningerne hvert år.

Derfor er den debat, der foregår i disse måneder om fremtidens trafiksystem i Aarhus, fuldstændig afgørende for hele klima- og miljøindsatsen i Østjylland.

OMSTILLING TIL KOLLEKTIV TRAFIK I EN BY SOM AARHUS

Hvis vi vil mindske presset på kloden er kollektiv trafik en toprioritet. Ingeniørforeningen IDA vedtog i 2021 deres forslag til fremtidens mobilitet "*Omstilling til bæredygtig Mobilitet*", med tiltag der samlet set kunne indfri Klimalovens 70% mål inden 2030. Heri siger de:

- "*Vi skal fremme kollektiv transport. Jernbanen skal den grønne puls inde i, til og fra og mellem de større byer. Hurtigere tog, flere afgange og en udbygget infrastruktur*" (1).

- Om strategisk by/land mobilitet sagde de: "*Gang, cyklisme, kollektiv transport i bycentre, højfrekvent kollektiv transport mellem bycentre*".

- IDA sagde også: "*Vi skal prioritere blød mobilitet (cykling og gang) FØR kollektiv transport og kollektiv transport FØR bilisme*". Faktisk har 38% af Danmark

ikke bil. I Hovedstaden er det 52% - vi har i den grad brug for kollektiv transport.

Én tog-bane kan transportere det samme som 32 bilbaner. Kollektiv trafik har potentiale - *hvis* vi bruger det - til at flytte mange på en måde, der udleder mindre CO2 og optager mindre plads. Det er afgørende vigtigt i et land som Danmark, der har alt for lidt plads.

Vi skal indrette byerne, siger IDA, så vi kan nå de fleste funktioner inden for 15 minutter, så byerne i fremtiden primært bliver byer med blød mobilitet, cykling og gang suppleret med kollektiv trafik.

Det kan ikke gennemføres uden større politiske reformer som tilvejebringer de nødvendige rammer. Politikerne er nødt til at turde tænke på miljø, klima, mennesker og turde modstå presset fra bilisterne. Og vi skal som borgere og ngo'er hjælpe dem.

Teknik & Miljø i Aarhus har lavet forslag til 35 mobilitetsindsatser, som indfrier klimamålsætningerne i 2030 for scope 1 og 2 (2).

Det er sket med udgangspunkt i *Klima- og Bæredygtighedsudvalgets* forslag om "*Climateville*" - en vision for fremtidens kollektive trafik, vedtaget af Aarhus Byråd i 2024 (3). De 35 mobilitetsindsatser kan bruges i langt de fleste danske byer.

Hvis man et øjeblik forestillede sig, at vi gennemfører alle disse 35 indsatser omgående og i fuldt omfang vil man være langt med omstillingen - langt fra i mål, for der mangler fx alt om tung trafik, om fly, skibstransport, om forbrugsreduktion og en helt anderledes udbygning af kollektiv transport samt indretning af vores infrastruktur på fremtidens klimakriser. Plus en række andre, vigtige ting.

Men man ville være nået et godt stykke. Derfor genfortæller vi dem her i kort form til inspiration, med fokus på kollektiv trafik:

ET FULDT UDBYGGET, TRÆNGSELSFRIT KOLLEKTIVT BUSNET INDEN 2030

- I dag sidder busserne i Aarhus fast i trængsel, som i 2023 medførte 163 timers merkøretid hver dag. Én nøgle til at sikre et effektivt kollektivt trafiksystem, der kan udgøre et reelt alternativ til bilen, er at gøre den kollektive bustrafik mere trængselsfri. Øget busfremkommelighed har flere gevindster - reduceret rejsetid, højere pålidelighed og rettidighed.
- Busfremkommelighed kan sikres gennem etablering af vejbaner, hvor kun busserne må køre. Det er hurtigst og billigst at udbygge A-busserne. De kan næsten det samme som BRT-busser (Bus Rapid Transit - bus i egen vejbane) og BRT er dyrere, mere tidskrævende og kan reelt først gennemføres efter 2030. På smalledede veje kan det suppleres med signallys der prioriterer busser

frem for biler.

- Billige by-busser der kører over hele byen, kører ofte og er let tilgængelige i kraft af mange stoppesteder vil formentlig få mange bilister, der mærker bilkøer og p-problemer, til at skifte. Det kan kombineres med anlæggelse af Parkér & rejs-anlæg i byens periferi, hvor tilrejsende og pendlere parkerer bilen og kommer videre ind til byen med bus, cykel eller til fods.



- Der skal være et veludbygget net af busruter. Busserne bør variere i længde og kapacitet efter behov og køre fleksibelt over hele byen. De skal komme til tiden, være billige og have egen vejbane, og der skabes en række *korridorer* gennem byen med busgader, hvor det er særlig hurtigt at komme frem.
- Man kan starte straks med at indrette sådanne buskorridorer, det behøver ikke vente på fx statslige tiltag. Det kan starte med en korridor på Skanderborgvej, hvor busserne i dag er forsinket 22 timer hver dag. Eller som A-ruter hhv. BRT på Ringvejen, som er voldsomt belastet af trafik.
- Det skal være muligt at medtage cykler med busserne, og der skal etableres *mobilitetsknudepunkter* centrale steder langs tog- og busnettet, hvor man kan skifte fra én transportform til en næste, fx fra cykel til tog eller bus. Ved alle knudepunkter skal der være gode muligheder for cykelparkering.

KOLLEKTIV TRAFIK MED LETBANEN (og/eller BRT busser)

- Der er etableret en letbane etape 1 som går fra Odder gennem Aarhus til Grenaa. Passagertallet er steget til 5,8 mio. i 2023; målet er 8-10 mio. passagerer i 2030. Skal man nå dét, kræver det højere frekvens og kapacitet, flere afgang, investeringer i flere togsæt opgradering af eksisterende system til længere toge. Målet for etape 1 vil også kræve

mere byudvikling langs jernbanenettet, så flere får adgang til letbanen.

- Det suppleres med en højklasset trafikforbindelse mellem Spanien i Aarhus Midtby og Brabrand i Aarhus Vest - "Højklasset" vil sige høj rejsehastighed, god komfort, mange afgange, veludstyrede holdsteder og kørsel i egen bane. Det skal enten være letbane eller BRT. Der etableres et *mobilitetsknudepunkt* med parkér og rejsefaciliteter ved endestationen.
- Man foreslår stationsnær byudvikling. Det betyder at byen udbygges med boliger og virksomheder især langs med kollektiv trafiknet og god cykelinfrastruktur, som understøtter tilvalg af grøn mobilitet, flere passagerer til kollektiv trafik og dermed bedre økonomi for samme.
- For at gøre den kollektive trafik mere attraktiv foreslår man på baggrund af brugerundersøgelser: 1) billigere billetter, 2) flere afgange, 3) bedre tilgængelighed, 4) færre forsinkelser samt bedre serviceniveau.

BILISMEN BEGRÆNSES FOR AT STYRKE OMSTILLINGEN TIL KOLLEKTIV TRAFIK

Hvis ovenstående udbygning af den kollektive trafik skal gennemføres skal der ske massive begrænsninger af bilismen. Bilernes antal, udbredelse og brug skal ændres radikalt. *Climateville-visionen* foreslår, at det bl.a. sker således

- Midtbyen (byen inden for Ringvejen med 90.000 beboere) skal gøres forholdsvis bilfri gennem nulemissionszoner og trafik-øer. Børn leger i gaderne, der er udeservering og naturen spiller en stor rolle i byens udtryk. De få biler der vil være i Midtbyen er nulemissionsbiler. De bilfrie byområder har fokus på cykling og gang og er indbyrdes forbundet med grønne stisystemer, der gør det muligt at gå og cykle igennem byen via grønne trafikveje
- I de delvist bilfrie områder er p-pladser omlagt til miniparker, lege- og boldpladser, udeservering m.v. så byen summer af liv. Fossilbiler skal ikke længere kunne få beboerparkering. Der er stort fokus fx delebilisme og samkørsel. Parkering bliver dyrere (undtaget for el-biler), gadeparkering fjernes. Der laves parkér og rejs-anlæg mange steder, hvor tilkørende biler kan parkere og tage videre med kollektiv trafik eller cykle og gå.

(*Bilismens fremtid uddybes i artikel #2 ovenfor*)

SAMTIDIG SKAL AARHUS BLIVE EN CYKELBY

Byen indrettes som cykelby med et udbygget netværk af supercykelstier, cykelstier og fodgængerområder. Alle gader inden for Ringvejen bliver til cykelgader, hvor cykler og fodgængere har første prioritet.

(*Dette uddybes i artikel #3 ovenfor om Aarhus som cykelby*).

Så meget om de 35 konkrete indsatser, her med fokus på kollektiv trafik.

Så er spørgsmålet jo om de realiseres som beskrevet - i hvilket omfang og hvornår. Politikerne har ud fra visionen og de 35 forslag lavet en "*Aftale om Grøn Mobilitetsplan*" som en delmængde af de 35 forslag. Det handler første artikel #5 om.

Det Fælles Bedste afholder Idemøde om Grøn Mobilitet i Aarhus lørdag den 9. november i Elværket kl. 11-16 for alle. Se program <https://fb.me/e/3v8ooCkO2>

- 1) IDA "Omstilling til Grøn Mobilitet"
<https://ida.dk/media/8246/ida-anbefalinger-til-baeredygtig-mobilitet-20210106-opdateret-20210418.pdf>
- 2) Se de 35 forslag til mobilitetsindsatser
https://aarhus.dk/media/m4llcutv/groen-mobilitet_onepagere.pdf
- 3) Climateville, s. 19 i Klima- og Bæredygtighedsudvalget forslag om forceret omstilling af transporten, se
<https://aarhus.kommuneplatformen.dk/media/b5un4vpw/anbefalinger-forceret-omstilling-af-persontransporten.pdf>



TRAFIKØER

Mindre trængsel og flere levesteder til københavnnerne



HVAD?

En trafikø er et kvarter der lukkes af for gennemkørende trafik med afspærringer og ensretninger. Der er stadig adgang for biler, men den er forbeholdt bilister med et ærinde, som f.eks. beboere og erhverskørsel, og kun via én adgangsvej.

Det betyder færre biler der, hvor folk bor, og det frigiver plads til cyklister, gående og kollektiv trafik, grønne åndehuller, biodiversitet og lokalt byliv.



HVORFOR?

Hver dag holder titusindvis af bilister i kø i trafikken i København. Det skaber trængsel, forurening og arealmangel i byen, og koster samfundet milliarder om året i sundhedsmkostninger. Trafikøer fremmer et sundere, grønnere og mere bæredygtigt København – uden et forbud mod privatbilismen.

Trafikøer er et væsentligt skridt mod kommunens målsætning om at blive verdens første CO2-neutrale hovedstad i 2025 og regeringens 70 % CO2-reduktionsmål for Danmark i 2030.



HVOR?

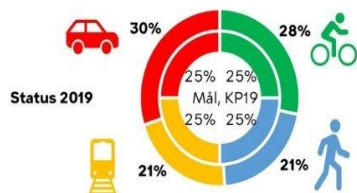
Trafikøer kan etableres i flere af byens brokvarterer og bydele, med udgangspunkt i de mest oplagte adgangsveje og lokale ønsker. Flere steder i København har beboere allerede organiseret sig for at skabe trafiksaneringer i trængte dele af byen. Det er oplagt at tage afsæt i bydeleplaner og ønsker fra borgersamlingen i Middelalderbyen i Indre By og i Sankt Kjelds Kvarter på Østerbro, hvor der arbejdes for mindre biltrafik, trafiksanering, rum for flere lokale, grønne byrum og plads til ophold.

TRAFIKØER VIRKER

Den belgiske by Gent har siden 2017 indrettet sig med seks trafikøer. Siden er biltrafikken i myldretiden reduceret med 12 %. Antallet af cyklister er steget med 25 % og brugen af kollektiv transport er steget med 28 %. Efter et år var luftforureningen i bymidten faldet med 18 %, og antallet af trafikulykker faldet med mere end 35 %.

Den første trafikø findes allerede i København, i Guldbergsgadekvarteret på Nørrebro. Det er nu et trykt kvarter, hvor de bløde trafikanter har god plads, og der er frigjort plads til skolegård og plantebede. Den tilstødende Nørrebrogade er samtidig blevet delvist bilfri og har nu plads til busbaner og 42.000 cyklister dagligt – en mobilitetskapacitet, der ikke var på den gamle Nørrebrogade. Børnefamilierne bliver nu boende i så stort omfang, at Københavns Kommune er nødt til at bygge en ny skole i kvarteret.

Fordeling af ture til, fra og i København

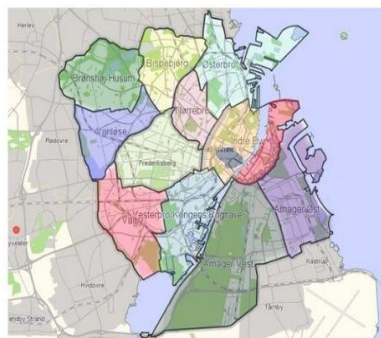


Cykelredegørelsen 2020, Københavns Kommune.

VISIONER FOR KØBENHAVN

Illustrationen til venstre er fra Cykelredegørelsen 2020 og viser den trafikale status i 2019 og målet om maksimum 25 % biltrafik i 2025.

Kortet til højre viser Københavns inddeling i lokaludvalg. Netop det lokale demokrati, erhverv og bydelenes borgere er vigtige at inddrage for at udvikle planerne for trafikøer i København.



Forum for klima, trængsel og sundhed i København



KLIMA- OG BÆREDYGTIGHEDS- UDVALGET I AARHUS HAR LAVET DENNE VISION - ”CLIMATEVILLE”

”Byrådet i Climateville har gjort alt for at indfri klimamålsætningerne i 2030. Det skete i fin tråd med implementering af Politik for Arkitektur og Byudvikling og Midtbyvisionen, og **resultatet er en grøn og levende by, hvor midtbyen er forholdsvis bilfri.** Børnene leger i gaderne, der er udeservering og naturen spiller en stor rolle i byens udtryk.

De få biler, der kører rundt, er nulemissionsbiler, fordi der er implementeret nulemissionszone i det meste Aarhus. Man startede med mindre zoner som pilotforsøg, men de gode erfaringer gjorde at byrådet forholdsvis hurtigt derefter udvidede zonerne, ligesom der er **indført bilfri byområder i form af byområder med højt fokus på aktiv transport,** som er forbundet via grønne stisystemer, så det nu er muligt at cykle og gå gennem byen via grønne trafikveje. Mange steder er **vejarealet for biler gjort smallere,** men trafikikkerheden er i top, fordi hastigheden er blevet sat ned. Cyklister er ikke længere gæster på bilisternes præmisser.

Højklasset kollektiv trafik og de aktive transportformer gang og cyklisme er prioriteret på vejarealerne, og det er nu hurtigere at komme gennem byen på cykel end i bil. Byudviklingen blev defineret af Planstrategien, der havde højt fokus på grøn mobilitet med rækkefølge- og kvartersplaner, der er baseret på en veldefineret transportmiddelfordeling, der tog udgangspunkt i klimamålsætningerne.

Fokus er på 15 minutters byer med fokuseret byfortætning i områder med højklasset kollektiv trafik, samt

de delvis bilfri byområder, hvor de tidligere parkeringspladser nu er miniparker, lege- og boldpladser, udeservering og meget mere, så byen summer af liv. Sundheden er i top.

Der er placeret en række strategisk placeret og velfungerende mobilitetsknudepunkter, ligesom alle steder med mange besøgende har god adgang til højklasset kollektiv trafik. Passagererne er trygge ved den kollektive trafik og synes den er velfungerende. Byrådet opnåede dette ved at vedtage konkrete planer, som klart signalerede overfor erhverv, borgere og udviklere mv. hvilken kommune, man arbejdede henimod, og **Byrådet vedtog kun beslutninger, der understøttede klimamålene** og det skete gennem tydeliggørelse af CO2-konsekvenser i alle større beslutninger. Enkelte beslutninger blev omgjort, fordi Byrådet blev opmærksomme på CO2-konsekvenserne ved beslutninger, der allerede var truffet. Samtidig stillede Kommunen krav til bygherrer og udviklere om mobilitetsplaner, og der blev efterfølgende fulgt op på om kravene var implementeret.

Der var stort fokus på at gennemføre fyrtårnsprojekter, der viste vejen for andre; hvor bl.a. cykelhuset i Malmø i starten var inspiration for os, er Climateville mange flotte fyrtårnsprojekter, der har fremmet delebilisme og de aktive transportformer, nu inspiration for mange, hvilket har boostet turismen og tilflytningen til kommunen.

Byrådet traf allerede i 2024 de modige valg om at fjerne gadeparkeringen gradvist frem mod 2027 - og endda enkelte uheldigt placerede parkeringshuse, mens de resterende parkeringshuse blev dyrere. Parkering for elbiler er lidt billigere, mens den er gratis for delebiler. Den fokuserede indsats på delebilisme har båret frugt, **virksomheder udlejer deres biler i weekenden,** og hovedparten af de biler, der sjældent var ude at køre, er nu væk. Nok også fordi det **ikke længere er muligt at få beboerparkerings til fossilbiler.** Det har betydet, at andelen af elbiler i Climateville er markant højere end resten af landet – ikke fordi der købes flere elbiler end i resten af landet, men simpelthen fordi der nu er økonomi i at

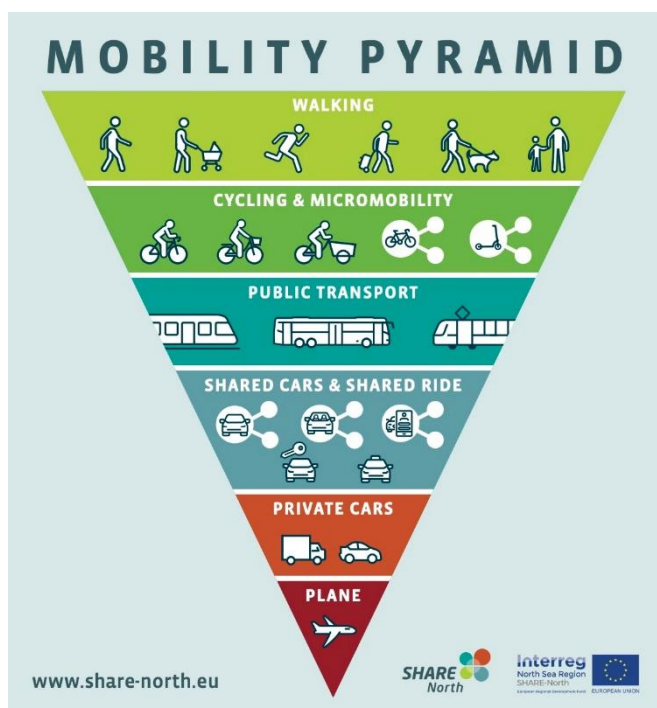
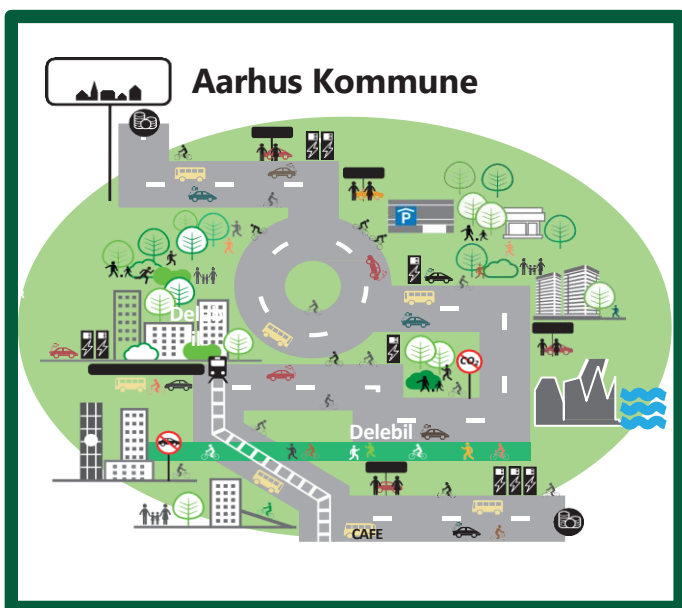
dele bil med andre, så det samlede antal af biler er reduceret markant.

Byrådet beskrev målbilledet for byen og forventningerne til transportområdet ret klart allerede i 2023, så erhverv og borgere havde god tid til den gradvise omstilling, hvilket lettede implementeringen markant og bidrog til, at byens erhverv udviklede klimaløsninger, hvoraf flere forventes at have gode eksportmuligheder.

I Climateville arbejdede byrådet **aktivt for at muliggøre roadpricing og betalingsring**, og det blev **implementeret for alle køretøjer**, inklusive erhverv, da det blev gjort muligt. *(forfatterens egne fremhævninger)*



Citeret fra udvalgets anbefalinger til forceret omstilling af transporten, se <https://aarhus.kommuneplatformen.dk/media/b5un4vpw/anbefalinger-forceret-omstilling-af-persontransporten.pdf>



Eksempler på grøn mobilitet fra verdens storbyer

LONDON

KÆMPEPOTENTIALE FOR LADCYKLER I STEDET FOR VAREBILER - LAD OS LAVE EN HANDLINGSPLAN I AARHUS



**Af Bjørn Olsen Byråds kandidat Alternativet Aarhus og
Metin Lindved Aydin Byrådsmedlem og gruppeformand Radikale Venstre Aarhus (1)**

"Flere virksomheder er begyndt at skrotte den fossile varebil til fordel for en elektrisk ladcykel. Det er der en god grund til. Ladcyklen er nemlig både hurtigere og billigere, og så er den ovenikøbet bedre for klimaet.

Studier fra Amsterdam, Bruxelles og London har vist, at elektriske ladcykler er mellem 60 - 200% hurtigere end den traditionelle varevogn, fordi man slipper for køkørsel og besvær med at finde parkeringspladser. Samtidig er de med til at reducere CO₂-udledningen med mere end 90% i forhold til en varebil på diesel, – og ovenikøbet mindske trængsel, luftforurening og støjgener.

Det Europæiske Cykelforbund har peget på, at ladcykler har potentiale til at dække halvdelen af varekørslen i byområder. Dertil kommer håndværkere og servicefolk, der i stigende grad tilvælger ladcyklen – igen fordi det er hurtigere og billigere. For nylig udkom en rapport fra det tekniske universitet i Berlin, der supplerende konstaterer, at ladcyklerne kan få privatbilister til at droppe bil nummer to.

Der er med andre ord et kæmpe potentiale i at fremme brugen af ladcykler.

I **London** tog man sidste år konsekvensen og lancerede en egentlig **ladcykel-handlingsplan**, som skal fremme brugen af ladcykler. Den indgår nu som et af de elementer, der skal indfri den engelske hovedstads ambition om, at 80% af al transport skal foregå til fods, på cykel eller med offentlig transport.

I Danmark er brugen af ladcykler i de senere år steget markant, men hverken lovgivning eller infrastruktur er fulgt med. Det er ellers efterspurgt, - bl.a. af Dansk Erhverv, der har efterlyst massive investeringer i cykelinfrastrukturen og politisk vilje til at lære af de gode udenlandske erfaringer.

Med en særlig handlingsplan for ladcykler, i stil med den der er lavet i London, kan vi sætte en ny retning for udviklingen af infrastrukturen i Aarhus. Handlingsplanen skal målrettet hjælpe virksomhederne over på ladcyklen og samtidig gøre ladcyklen til et attraktivt alternativ til privatbil nummer 2. Det vil kræve fokus på udbygning af cykelgader og god bredde på cykelstier, ligesom der vil være behov for hubs til mikromobilitet og andet. Det vil være en investering i en sundere, renere og mere menneskevenlig by. Og ikke mindst en investering der bidrager til at rykke Aarhus tættere på målet om at blive fossilfri.

Indsatsen kan naturligvis ikke stå alene, men skal ses som ét af flere vigtige skridt, der kan udvikle infrastrukturen i en positiv retning.

Cyklismen er den sundeste og mest bæredygtige transportform, og dermed også det naturlige omdrejningspunkt for udviklingen af infrastrukturen i Aarhus.”



Ladcykler er ikke bare grønnere, de er også hurtigere end varevogne (2)

”Et studie foretaget i London viser, at elektriske ladcykler leverer 10 pakker i timen, hvor varevogne leverer seks. Samtidig sparer distributøren 90 procent af CO₂-udledningen, der ville være fundet sted med en dieselvarevogn.

60 procent hurtigere. 90 procent grønnere. De tal beskriver fordelene ved at bruge elektriske ladcykler i stedet for dieseldrevne varevogne til pakkelevering, ifølge et nyt studie foretaget i London. Det skriver [the Guardian](#).

I kraft af e-handels stigende popularitet, er hjemmleveringer også et voksende fænomen. Det får flere varevogne på vejene, hvoraf 96 procent kørte på diesel i 2019. Derfor er det en fordel for distributører at tænke innovativt, hvis de vil, ikke blot undgå et øgede CO₂-udslip, men også sikre sig et mindre klimaaftryk.

Og her kommer den elektriske ladcykel ind i billedet, argumenterer Ersilia Verlinghieri, der er hovedforfatter på rapporten: ”De seneste estimater fra Europa antyder, at op imod 51 procent af alle fragtkøreture i byer kan erstattes af ladcykler”.

”Selvom forretninger er drevet på baggrund af økonomi, bliver de også i stigende grad holdt ansvarlige for både deres miljømæssige og sikkerhedsmæssige præstation. Ladcykler opfylder en række krav for virksomheder, der vil levere deres varer gennem Londons tætpakkede gader”, fortsætter Steve Gooding, direktør for RAC Foundation, en britisk forskningsorganisation med fokus på transport politik.

London – New York, tur-retur

Det er ikke kun i London at ladcyklerne har et stort potentiale, fastslår rapporten: “I

Europa er der introduceret 100.000 ladcykler mellem 2018 og 2020, hvilket estimeret har sparet den samme mængde CO₂, der skal til for at flyve 24.000 mennesker tur-retur fra London til New York – hver måned”.

Dertil hjælper cykellevering også med at begrænse partikeludledninger i byen, som fortsat er et voksende problem i verdens storbyer. Dog er distributører langsomt begyndt at erstatte deres dieselvarevogne med elektrificerede lastbiler og varevogne, hvilket har den samme positive effekt for luftforeningen.

Men studiet fastholder, at en elektrisk ladcykel stadig er det klimamæssigt bedste valg i forhold til sin varevogns pendant. Faktisk hele 33 procent bedre, når det kommer til CO₂-udledninger, ifølge rapporten.

Så hvad nu? Spørger man forfatterne bag studiet bør man fra politisk side opmuntre virksomhederne at tilvælge de elektriske ladcykler. Konkret forslår de at man først reducerer moms på cyklerne og dermed gør prisen overkommelig. Samtidig opfordrer de politikerne til at tillade endnu kraftigere elcykler i bybilledet – i sidste ende vil varevognene ikke kunne følge med.”

-
- 1) **Artiklen er fra JP - "Kæmpe potentiale: Lad os få en handlingsplan for ladcykler i Aarhus"** - Bjørn Olsen Byråds kandidat Alternativet Aarhus og Metin Lindved Aydin Byrådsmedlem og gruppeformand Radikale Venstre Aarhus i JP 02/04/2024 <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE16981547/kaempe-potentiale-lad-os-faa-en-handlingsplan-for-ladcykler-i-aarhus/>
 - 2) 16.08.2021 - [SCM.dk](https://www.scm.dk) <https://www.scm.dk/ladcykler-er-ikke-bare-gr%C3%B8nnere-de-er-ogs%C3%A5-hurtigere-end-varevogne>
 - 3) Læs også: [DHL starter endnu et elektrisk ladcykelprojekt](#)
-

OSLO

VI STARTEDE MED AT FJERNE 760 GADEPARKERINGSPLADSER - PÅ VEJ MOD ET BILFRIT OMRÅDE I DEN CENTRALE BY OSLO



OSLO er i gang med en proces for at omdanne det centrale område af byen til en nul-emissionszone (Zero Emissions Zone, ZEZ) ved at gøre det til et bilfrit område.

Processen startede i 2016 med fjernelse af 760 gadeparkeringspladser i centrum-zonen, og siden er det fortsat med omdannelse af gader til byrum med legepladser, træer, udeservering, natur, torve og mødesteder. Oslo ønskede at indføre en nul-emissionszone i 2025 og prioritere fodgængere og cyklister (1).

Oslo Kommune har, som de siger, valgt at prioritere byliv frem for biler. Det har givet plads til mere bynatur. Bynatur i byens centrum anvendes som et overordnet mål for strategisk byudvikling, fx som redskab for øget biodiversitet, og samtidig som noget, der giver en grøn identitet til de enkelte bygader og byrum.

Når byen opleves mere i gåtempo end i køretempo, giver det flere muligheder for at indrette gademiljøet, da det bliver set på en ny og mere nuanceret måde.

Med projektet *'Bilfritt byliv'* har Oslo kommune valgt at sætte fodgængere, cyklister og brugere af kollektiv trafik i centrum. Projektets områdeplan blev vedtaget i 2019 og skal tilrettelægge en overgang fra et bilbaseret bycentrum til "et centrum med rigt byliv og folkeliv".

Fodgængere prioriteres i alle gader og byrum inden for byens *Ring 1*. Man vil fordoble antallet af gågader, og byrummene skal beplantes med træer og tilføres åbne vandspejl og elementer med vand. Der planlægges flere torvegader med brede fortov og kombineret cykel- og kørebane, hvor biler stadig kan køre, men forsigtigt og på de gåendes og cyklisternes præmisser. Man er i gang med at udvikle byens cykelstinet, så det bliver mere trygt og sammenhængende.

Reduceret bilkørsel i centrum med bompunge og trafikører

Projektet betyder ikke, at centrum af Oslo er blevet helt bilfri, men at der er betydeligt færre biler i byens midte. Man har indført en række restriktioner for at opnå reduceret bilkørsel i centrum. Der skal fx betales bompunge for at køre ind i de centrale dele af Oslo. Ligesom infrastrukturen er ændret, så det er blevet vanskeligere at køre direkte gennem byen og flere kørebaner er blevet smallere. Samlet er der skabt langt mere plads til andet end biler i en samlet proces på vej mod en fossilfri bymidte.

En del af formålet er at skabe en ny identitet for byen med bynatur og grønne byrum i de enkelte bykvarterer. De bredere fortove med flere gadetræer, blomsterbede, beplantninger på gadeniveau og på husfacader, cafeer m.v. giver en anden oplevelse end tidligere tiders beton, asfalt, bilstøj og parkerede biler. Det ændrer radikalt fornemmelsen af at være i byen, hvad enten man går, cykler, sidder eller deltager i diverse aktiviteter. Naturen i byen øger dens oplevelsesværdi og giver øget livskvalitet for dens beboere og turister.

Områdechef for Oslo, Per-Olav Hagen, fortæller: *"ÆNDRINGER er blevet livligt debatteret med spådomme om alt fra et blomstrende folkeliv i alle gader og på alle pladser til udflytning af næringsliv og centrumhandelens død. Centrum-beboerne oplever i hovedsagen en gradvis forbedring af bo- og bymiljøet. Til eksempel er oslo-luften blevet renere, med reduceret luftforurening for mange indbyggere"*(2)

"Forandringerne opleves som en humanisering af byen"

- Per-Olav Hagen, Områdechef i Oslo

Oslo har oprettet en ordning med *"Bylivstilskud"*, som stimulerer privatpersoner, foreninger, erhvervsliv og andre aktører til at tage centrum og dens vejarealer i brug til livgivende aktiviteter og arrangementer. Det har fx ført til ungdomsgadefest, morgenyoga, Sct.Hans-fejring og dødbold-cup. Det suppleres af projektet *"Levende gader"*, hvor byens indbyggere kan søge om at få lukket en gade midlertidigt for trafik og parkering til fordel for andre aktiviteter som leg og samvær. Projektet er for hele byen, ikke kun centrumsområder. Hensigten er at skabe bedre naboskaber og styrke oplevelsen af tilhørsforhold. Man forsøger at skabe en ny mentalitet i Oslo - en by for mennesker.

I Aarhus peger flere hhv. mange af GMP's initiativer i samme retning - fx lukningen af Vesterbro Torv (dog indtil videre vældig hurtigt trukket tilbage af rådmænd Nicolaj Bang), sammenlægning af to centrale byparker til én med lukning af den trafikerede hovedfærdselsåre Frederiks Allé mellem Musikhusparken og Rådhusparken. I lyset af klima-, biodiversitets- og trivselskrisen er det imidlertid helt afgørende at speede både tempo og omfang helt anderledes op. I det næste Nyhedsbrev om Grøn Mobilitet fortsætter vi denne række af eksempler.

1) Skrevet på basis af <https://www.oslo.kommune.no/byutvikling/bilfritt-byliv-2016-2023/#gref> Her kan man år for år følge initiativerne med at udbrede og udbygge bylivsgader med plads til legepladser og aktivitetsområder. Udviklingen kan også følges på Facebook gruppen "Bilfritt Byliv" <https://www.facebook.com/bilfrittbyliv/>

2) Citeret fra "TO EKSEMPLER PÅ EFFEKTEN AF BYNATUR I OSLO" - https://dk.thegreencities.eu/best_practices/to-eksempler-pa-effekten-af-bynatur-i-oslo/

Vær med til at formulere fremtidens mobilitet i Aarhus

IDEMØDE OM GRØN MOBILITET I AARHUS

LØRDAG DEN 9. NOVEMBER KL. 11-16 I ELVÆRKET

Vi har skabt et transportsystem i Aarhus - og i Danmark - som er blevet til en møllesten om vores hals. Men på kun 6 år skal vi fra 1,6% til 30% beskyttet natur, hvis vi vil bevare biodiversiteten. Og transporten fylder allerede alt for meget. Vi skal halvere udledningerne af CO2 inden 2030, sagde FN-s klimapanel i 2023. Men i dag står transporten for 30% af samtlige vores CO2-udledninger, heraf stammer 90% fra vejtransporten, hvor personbilerne står for 84%

- Alle ved, at den nuværende transportform ikke kan blive ved.

Byer, mennesker og natur hærages af en mobilitet, der kun forlænger den gamle verden med brædder. Men vi står over for en helt ny verden med klimaforandringer, hvor alting er anderledes, *bl.a.* en radikalt anderledes grøn mobilitet.

Politikerne har aftalt en "Grøn Mobilitetsplan", den skal nu til debat. Er den tilstrækkelig? rummer den de rigtige ting, er den overhovedet særlig grøn? Og matcher den vores, borgernes, ønsker og visioner om fremtidens Aarhus?

Det Fælles Bedste inviterer alle aarhusianere til **IDEMØDE OM FREMTIDENS GRØNNE MOBILITET I AARHUS - Lørdag d. 9. november kl. 11-16 i ELVÆRKET, Thorsvej 4, 8230 Aarhus.**

Det er gratis. Tilmelding til sekretariat@detfaellesbedste.dk mrk. "9. november". Medbring egen mad.

Givenhed <https://fb.me/e/3v8ooCkO2>

PROGRAM

11:00 - Velkomst og introduktion til projektet "*Borgerdrevet Omstilling - Aarhus ser Grønt*"

- Det Fælles Bedste ved Niels Aagaard

11:15 - Niclas Aarestrup og Poul Kattler, Rådet for Bæredygtig Trafik

- Status over Danmarks mobilitet og dets belastning af vores samfund og natur

11:35 - Bjørn Olsen og Thure Hastrup - "Grøn Mobilitet i Aarhus"

- en kritisk gennemgang af kommunens aftale om "Grøn Mobilitet"

11:55 - Malene Freudendal-Pedersen, professor i Byplanlægning ved Aalborg Universitet

- Oplæg om fremtidens grønne mobilitet - hvordan kan den se ud i praksis?

12:30-14:30 - Fremtidslaboratorium - Idéer til fremtidens grønne mobilitet

Plenum: Problemerne – hvad er udfordringen med mobiliteten i Aarhus ?

• Hvad er udfordringerne ved trafikken, som den er i dag i Aarhus? • Hvor oplever du den som generende, mangelfuld, andet...? • Hvad oplever du selv af barrierer for at kunne bevæge dig rundt mere bæredygtigt?

Grupper: Løsningerne

• Tegn din og gruppens bydel – hvordan vil det være optimalt for jer i forhold til trafik? • Hvad kan vi selv gøre, her nu og på lidt længere sigt? • Hvad skal andre gøre - Byråd, Folketing?

Undervejs er der pause med medbragt mad og drikke

14:30 - Prioritering af ideerne i en række projekter og visioner eller forslag til Aarhus Byråd

15:15 - Det videre forløb

16:00 - Afrunding

Idemødet er en del af det 2-årige projekt "Borgerdrevet Omstilling - Aarhus ser Grønt".

Første del om Mad og Landbrug

Anden del om Forbrug & Livsstil

Tredje del om Trafik

Hele projektet er støtte af Velux Fonden og videreudviklingen af første del af NRGi.



Hvad får du ud af at være medlem af Det Fælles Bedste? - Det korte svar er viden, handling og omstilling, fællesskab og håb.

Vi er i færd med at skabe en bred borgerbevægelse, der skaber omstilling gennem handlinger sammen, i lokale og landsdækkende fællesskaber.

Som medlem er du med til at forme fremtiden.

I Det Fælles Bedste handler og nytænker vi året rundt, for at skabe en fremtid, der er værd at leve i. Og du kan være med.

Som medlem støtter du vores arbejde! Det koster fra 200 kr./år. Samlet bliver vi en bevægelse, der formår at gennemføre de nødvendige omstillinger, også i Folketing og landets byråd. Men det haster!

Som medlem bliver du en del af et politisk udviklende, handlende og aktivistisk miljø.

Få netværk, ideer, sparring, erfaringer, viden. Få nyhedsbreve med jævnlige opdateringer om omstillingen.

Du kan udvikle, forme og deltage i projekter, hvis du har en god ide til et projekt eller initiativ.

Hjælp os med at skabe kontakt til mange områder af samfundet og udbrede samarbejdet om den grønne omstilling.

Vi har løsningerne. Det handler om mod - til at turde, blive mange, samles, at få rejst foreninger og skabt handlinger!

Dette er en opfordring til dig, til din forening og dine netværk om at blive medlem af *Det Fælles Bedste*. Vi er i gang med at skabe en bred politisk borgerbevægelse, som kan starte omstillingen til et bæredygtigt samfund.

Vær med!

- Bliv medlem [her](#)
- Læs vores grundlag [her](#)
- Følg vores daglige facebook [her](#)
- Få et overblik over "**Hvad vi laver**", vores "*Strategi for en fremtid der er værd at leve i*" og vores politik ift. de vigtigste områder [her](#) og [her](#)



