

CYKLISTFORBUNDET - AARHUS

Den grønne omstilling af trafikken i Aarhus

Hørings svar til Aarhus Kommunes "Udkast til Klimahandlingsplan 2021-2024"

AARHUS SKAL VÆRE CO₂ NEUTRAL I 2030 - TRAFIKKEN ER EN AFGØRENDE FAKTOR

Trafikken har store miljø- og trivselsmæssige effekter. Omkring 50 % af CO₂-emissionerne i Aarhus stammer fra trafikken.*¹ Store områder i Aarhus belastes af støj- og luftforurening fra trafikken, fx krydses Ringgaderne på en tilfældig dag af næsten 180.000 biler og godt 64.000 busser. Derfor er miljømæssigt bæredygtige transportløsninger en nødvendighed, så disse skadelige effekter samt ophobningen af biler i gademiljøet kan reduceres kraftigt.

Bilismen er en transportform, som nok kun få helt ville undvære, men med ønsket om en grøn omstilling af byernes trafik vil det være *nødvendigt* at flytte fokus fra primært biler til primært andre former for persontransport.

Det vidner om beslutsomhed og mod, at Aarhus Kommune har valgt ambitionen om at blive CO₂-neutral i 2030. Som rådmanden for Teknik & Miljø Bünyamin Simsek så rigtig siger det:

Den grønne omstilling kræver, at vi alle omstiller os, og at alle dele af samfundet omstilles – vi er *alle* en del af løsningen.

Aarhus vokser voldsomt i antallet af beboere, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. Det skaber transportmæssige udfordringer for Aarhus som bysamfund og de tilhørende oplandsområder. Den store udfordring er på én gang at servicere borgerne, pendlerne, erhvervslivet og de offentlige institutioner med effektive og miljømæssigt bæredygtige transportløsninger. Det vil kræve modige politiske beslutninger baseret på en grundig teknisk planlægning, hvor det vil være relevant at inddrage og bruge erfaringer – positive såvel som negative - fra andre nationale såvel som internationale byer med de samme ambitioner. Cyklistforbundet Aarhus stiller meget gerne sin viden og sit erfaringsgrundlag til disposition for dette arbejde.

Man må i planlægningen fremadrettet fremdeles gøre sig en ting *helt* klar:

- *det er de valgte trafikløsninger, der styrer trafikstrømmene*

Transportbrugerne vil altid anvende de muligheder, som stilles til rådighed for dem. Det er derfor helt afgørende, at de valgte transportløsninger skal være *langsigtede* og ikke blot generere nye behov som fx vejudvidelser til betjening af endnu flere biler.

DEN FREMADRETTEDE STRATEGI

Aarhus Kommune står over for at skulle træffe nogle strategiske hovedvalg for de kommende års transportmæssige udfordringer. Pengene er ikke uendelige, så det kræver et afgørende valg af investeringsstrategi. Der skal satses modigt og helhjertet, hvis det skal virke i form af en forbedret transportservice for borgere, pendlere m.fl.

I nutidens storbyer bruges der især i myldretiderne oceaner af tid på køddannelser, dårlig fremkommelighed og jagt på en P-plads for bilister – både om morgenen og om eftermiddagen. Spildtid! Ofte er også den kollektive trafik ufrivilligt involveret. Men med innovative strategier for afviklingen af persontransporten til og fra midtbyen kan CO₂-udledning og støj- og luftforurening mindskes og dermed skabe et meget forbedret by- og handelsmiljø. Som en væsentlig sideeffekt viser undersøgelser, at cyklisme klart bidrager til en højnelse af folkesundheden i almindelighed, - for hver kørt km på cykel sparer samfundet 8 kr.*²

Strategi baseret på kollektiv el-transport og cyklister inden for Ringvejen

Aarhus skal gerne fungere som en dejlig by at færdes og leve i og med en effektiv transportinfrastruktur. Derfor må en velfungerende transportmæssig service til borgere, arbejdstagere, besøgende og erhvervsliv være målet i den grønne omstilling.

Som hovedstrategi for en bæredygtig grøn omstilling af persontransporten i Aarhus foreslår vi, at der inden for Ringvejen stor-satses på elektrificering af den kollektive persontransport samt på et stærkt forbedret og udbygget cykelsti-net. Den ikke ubetydelige andel af pendlerbiler parkeres i store P- og bilserviceanlæg i tilknytning til Ringvejen/indfaldsvejene fra motorvejene. Den videre persontransport kan derefter ske dels med hyppig, elektrificeret kollektiv trafik mod centrum (fx Express-busser i myldretid med få relevante stop samt almindelig busdrift) suppleret med allerede eksisterende tværgående busdrift ad Ringvejen og Ringgaderne (- og Allé-gaderne?). Dels persontransport med elcykler, der er inde i en eksplosiv udvikling. Tung godstransport til byen tænkes altovervejende fordelt fra etablerede godstransportcentraler udenfor Ringvejen og videretransporteret til bymidten med mindre el-varevogne, el-lastbiler eller el-cykler. Den heraf formindskede trafikale belastning af midtbyen må forventes at medføre en ønskværdig reduktion af tilskadekomne og dræbte i trafikken her, som det fx er set i Oslo.*⁴

Alle betydende transport-'korridorer' fra Ringvejen ind til Aarhus midtby dækkes af ovennævnte løsninger. Vejbanerne på de større indfaldsveje reserveres og omdannes primært med hensyntagen til den kollektive el-transport og cykelstier og suppleres eventuelt med bycykler ved indfaldsvejene, således at man kan cykle resten af vejen eller komme med elbus ind mod byen, stå af tæt på sin arbejdsplads, og gå eller cykle det sidste stykke. Disse transportkorridorer kan også servicere borgere m.fl., der bor inden for Ringvejen og Ringgaderne.

Transportkapaciteten for indfaldsvejene kan med den foreslåede grønne trafikløsning øges, fx kan en kørebane per time håndtere 5.500 cyklister mod 1.300 biler. Derved kan man undgå de store udvidelser af veje med deraf følgende miljø- og sundhedsgener. De sparede store investeringer i vejudvidelser kan i stedet anvendes til de store investeringer i de bæredygtige grønne transportløsninger.

Der skal etableres flere tyverisikrede cykelparkeringsanlæg, specielt i relation til midtbyens trafikale knudpunkter samt ved de anlagte P-anlæg ved Ringvejen. Den grønne trafikløsning, herunder etablering af sammenhængende cykelruter i midtbyen, vil betyde, at mange beboere forventes at fravælge privatbilen, specielt til de 'korte' ture. For Aarhus midtby skal antallet af privatbiler reduceres, herunder at reducere parkering i gaderummene, så der bliver bedre plads til kollektive el-transportformer, cykelforbindelser, gadetræer og byliv. Parkering i midtbyen foreslås reguleret, så den ikke motiverer til at parkere i gaderummet, men til i stedet at anvende de eksisterende P-pladser/huse. Beboerparkering skal omfatte hele midtbyen. Miljøzonernes miljøkrav skærpes.

For landsbyer og for landområderne, hvor det er svært at etablere en tilfredsstillende kollektiv transportservice vil privatbilismen fortsat have en plads. Men disse områder bør tilgodeses med nye fleksible kollektive el-transportløsninger, supercykelstier, samkørselsordninger, "by-cykelordningen" med gratis lejecykler kombineret med cykel-partering o.l., der kan forbedre den trafikmæssige service.

BÆREDYGTIG GRØN TRAFIK-LØSNING FOR AARHUS

Konkrete mål og handlinger

Som grundlag for udarbejdelse af planen for "Grøn trafikløsning for Aarhus" defineres konkrete målsætninger, som løsningen skal leve op til mht. årlig øgning/reduktion frem mod definerede mål i 2030. Planen igangsættes i 2021 med realisering frem til 2030 – med delmål i perioden frem til 2024.

- Kvalitetskriterier for pendlertrafik mht. tidsforbrug, transport-service mv.
- Omdannelse af hovedindfaldsveje hvor fokus flyttes fra primært biler til primært el-baseret kollektiv transport og supercykelstier.
- Øget P-plads kapacitet ved indfaldsveje til Aarhus til opsamling af pendlerbiler.
- Øget antal pendlercyklister.
- Optimering af det eksisterende tværgående ringtrafiknet (elbusser, cykelstier).
- Omdannelse af midtby-områder med prioritering af gående, cyklister og mindre el-busser.
- Bilfri zoner i midtbyen fx i Latinerkvarteret (undtagen handicap og varetransport)
- Reduktion af gadeparkering, herunder parkeringsfri zoner som grundlag for forbedret byliv.
- Indenfor Ringvejen overgang til eldrevet kurér-/cykeltransport af varer.
- Forbedret trafikikkerhed med reduktion i antallet af ulykker.
- Stop for anlæggelse af P-pladser i gaderummene indenfor Ringgaden.
- Handicappedes vilkår i trafikken skal tilgodeses.

Parallelt hermed igangsættes allerede nu test/"trykprøve" af helt konkrete elementer fra den grønne trafikløsnings forslag. Cyklistforbundet Aarhus foreslår:

- Omdannelse af minimum én hovedindfaldsvej fra primært biltrafik til prioriteret el-baseret kollektiv trafik, etablering af P-plads ved indfaldsvejen og supercykelsti.
- Elektrificering af tværgående el-buslinjer – Ringvejen, Ringgaderne (- og Allé-gaderne?).
- Afgrænset midtby-område omdannes til prioritering af cykeltrafik og fodgængere.

Handelslivet ønsker forståeligt at gøre det så nemt som muligt at tilgå forretningerne. Mange vil sikkert umiddelbart være skeptiske overfor og modstandere af den foreslåede bæredygtige grønne trafikløsning. Effekten af udvidede veje, øget trafik og ophobning af biler i midtbyen vil dog være ødelæggende for det bymiljø, som Aarhus handelsliv skal leve af i konkurrence med internethandel og storcentre uden for byen. Se blot hvor godt aarhusianere og turister har taget imod frilæggelsen af åen til gavn for arealer til gående og cyklister.

INSPIRATION UDEFRA

Aarhus skal lade sig inspirere og lære af, hvad der gøres andre steder, hvor der allerede er gang i omstilling til grønne trafikløsninger. Nødvendigheden af at fremme cyklismen understreges også af, at der i EU-lande siden Corona-krisen startede er investeret mere end 1 milliard € i cyklismeinfrastruktur.*³

I **Groningen (Holland)** sker 60-70 % af transporten i byen sker med cykel. Gennemkørsel af centrum i bil er ikke muligt. Der er etableret et udbredt sammenhængende cykelstinet separeret fra biltrafikken inden og uden for selve byen. Der er 15.000 cykel-parkeringspladser ved den centrale station osv. Der er oprettet ringbuslinjer. Resultat – Groningen er den hollandske by med rene luft. Handelslivet var oprindeligt stærkt imod at satse på cykeltransport. Det er de ikke mere.

Rotterdam – har effektive cykel-parkering med plads til mere end 5.000 cykler. 9.000 cykler parkeret ved **Amsterdam** Banegård.

I **Oslo** var der i 2019*⁴ ingen trafikdræbte cyklister, børn eller gående efter, at man lukkede flere gader af for biltrafik, reducerede hastighedsgrænser og tilskyndede forældre til ikke at køre deres børn i skole. Altsammen som elementer i at omstille Oslo til en kulstofneutral by.

Kilder:

*¹ Offentligt debatmøde om bæredygtig grøn trafikløsning for Aarhus, 18. maj 2020

*² Politiken, 17. okt 2020

*³ World Economic Forum, 7. okt 2020 (<https://www.weforum.org/agenda/2020/10/covid-19-cycling-investment-europe?s=03>)

*⁴ Information, 20. Jan 2020