

## Høringssvar omkring Temaplan vedrørende "Arealer til alle boligtyper i Århus".

### Klimavinklen med CO2-aftrykket skal indtænkes i temaplanen

I forbindelse med udarbejdelsen af temaplanen og den igangværende høring er der inddraget en række forhold og kommenteret for og imod. Men der er en indgangsvinkel, som ikke er inddraget, og ovenikøbet en indgangsvinkel, som er i centrum for stort set alle kommuner i Danmark. Aarhus arbejder på at være en foregangskommune for at nå de ambitiøse mål om CO2 reduktion på 70 % i 2030 og også opfylde C40 målsætningerne om blandt andet klimaneutralitet i 2050. Men i forhold til temaplanen er dennes indvirkning på at nå CO2 målsætningerne slet ikke inddraget.

Vi ved at den måde, vi planlægger vores byer på, indvirker på, om vi øger eller reducerer vores CO2 forbrug. Måden vi bygger og planlægger vores byer på har indvirkning på CO2 forbruget i årtier fremover. Derfor er det meget beklageligt, at dette slet ikke er inddraget i behandlingen af temaplanen.

Jeg vil argumentere for, at det forhold bør inddrages, hvis Aarhus Kommune vil være foregangskommune og leve op til deres ambitioner om at nå de omtalte klimamål. Jeg vil argumentere for, at man i konsekvens af dette, fortrinsvis bør udvikle byen langs med højklasse kollektive trafiksystemer, som for eksempel letbanen, udenfor den tætte by, og gøre byudviklingen stationsnært.

Kommunerne i Danmark står overfor at skulle udarbejde klimaplaner for hele den kommunale geografi. I den sammenhæng er det desværre ikke altid, at den fysiske planlægning fremstår tydeligt som et indsatsområde, der kan have væsentlig effekt på CO2-aftrykket. Det skyldes nok, at viden om sammenhænge mellem den fysiske planlægning og klimaplanlægningen ikke findes i en let tilgængelig form for kommunerne og de kommunale planlæggere.

Men det er **ikke** et argument for at lade være med at prøve at tage højde for det, med den viden vi allerede har. Det er heller **ikke** et argument for ikke at medtage den problematik i behandlingen af denne temaplan, når nu vi ved, at måden vi placere flere tusind parcelhuse og tæt lav boliger på, kan få væsentlig betydning for CO2 aftrykket i Aarhus i årtier fremover.

At lade være med at inddrage denne problemstilling i denne temaplan betyder at Aarhus Kommune slet ikke, på dette område, lever op til de ambitioner, som Aarhus ellers har som målsætning om 70% CO2 reduktion i 2030 og C40 målsætningerne om klimaneutralitet i 2050.

I denne temaplan er der 2 områder ud af de 13 områder, som der er peget på, der ligger stationsnært dvs indenfor 600 m af en station. Derudover 2 områder, som ligger næsten stationsnært 1000-1200 m indenfor en station. Resten af de 13 ligger slet ikke stationsnært.

### Bæredygtig bymønster

Gennem fysisk planlægning er det muligt at styre byernes udvikling. I de sidste ti år er der vedtaget nye lokalplaner, der dækker et areal på størrelse med halvanden gange Bornholm. Det er betydelige arealer, der udlægges til byudvikling. Derfor har det stor betydning, hvor vi bestemmer at byudviklingen skal foregå.

Der findes viden om, hvor energiforbruget er størst. Det er ikke så overraskende, at det er i de mindre provinsbyer og i forstæderne. Og jo længere væk man kommer fra centrum, jo større er forbruget af CO2 til transport.

Det er interessant fordi forbruget til opvarmning generelt ellers er faldende, mens energien til transport er stigende – simpelthen fordi vi transporterer os længere og længere og fordi bilejerskabet stiger. Især forstæderne er designet til stort forbrug. Og det forhold må og skal der tages hensyn til i en sådan temaplan, som den i Aarhus.

For provinsbyerne gælder det, at der skal være gode kollektive trafikforbindelser, så man kan nøjes med en bil i stedet for to biler i husstanden. Det skal være let at nå den kollektiv transport. Et eksempel fra Østjylland viser klart at bilejerskabet i de sogne, der har en station, er lavere end i sogne uden station.

Et bæredygtigt bymønster består af en række fortætningspunkter, der er forbundet med kollektiv transport. Det er vigtigt, at der skabes kvalitet i disse knudepunkter. Mange forstæder og provinsbyer har mistet funktioner, og der skal tænkes nyt. Det kræver kreative planlægning og samarbejde på tværs. Det kræver også at stationerne bibeholdes og opgraderes.

By & Havns undersøgelse af transportvaner i fem bydele i København samt de to kommuner Gladsaxe og Solrød uden for København har vist, at både beboere og ansatte i tæt bebyggede og bynære byområder har grønnere transportvaner (gang, cykling eller kollektiv trafik) end i byområder med spredt bebyggelse og længere afstand til Københavns centrum.

Aarhus er selvfølgelig ikke København, men de samme tendenser gør sig gældende i forstæderne til Aarhus. Netop derfor bør der tænkes i byudvikling langs med eller i nærheden af højklasse kollektive transportsystemer, som for eksempel letbanen.

## **Transport og energi**

De fleste landsbyboere er afhængige af biler, og vi har tidligere set, at spredt bebyggelse i sagens natur fører til øget kørsel og dermed øget CO2-forbrug. Som noget nyt skal alle kommuner nu planlægge strategisk for deres landsbyer. Det betyder, at kommunerne i kommuneplanen skal tage stilling til landsbyernes udvikling. Set med CO2 briller vil det give god mening at kommunen tager stilling til, hvor der kan ske udvidelser, hvor der er status quo, og hvor man evt. skal udtynde i bebyggelserne. I den forbindelse er der mange overvejelser. Det er blandt andet vigtigt at overveje, hvordan landsbyerne og forstæder knytter sig op på det lokale transportsystem – så som lokalbaner/letbaner men også busser.

De samme overvejelser bør Aarhus gøre sig omkring i forhold til byens forstæder.

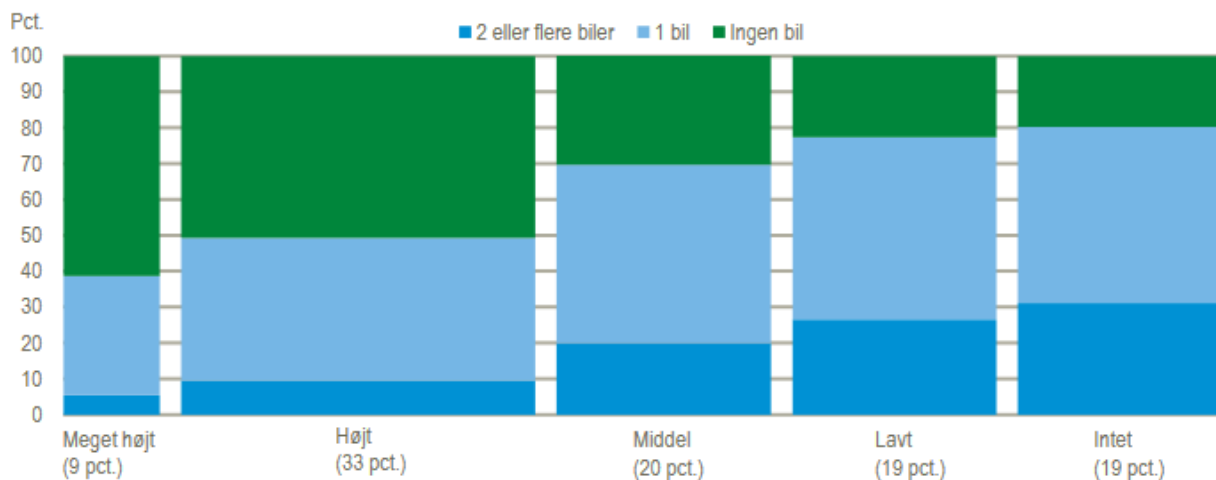
## **Kollektiv trafik i landdistrikter**

Serviceniveauet i den kollektive trafik falder drastisk i de tyndt befolkede områder af landet og det betyder, at langt flere husstande på landet har en eller flere biler til at dække deres transportbehov (se figur 5). Det kan ses ved at CO2 aftrykket i landdistrikterne er højere end i byerne på grund af de mange bilture. Med den seneste ændring af planlove skal kommunerne, som tidligere omtalt, udarbejde strategier for landsbyer og landområder for at fremme levedygtige og attraktive landsbyer, og her spiller de kollektive

mobilitetsløsninger en vigtig rolle for at forbinde beboerne i landområderne med det strategiske kollektive mobilitetsnet. Nøjagtigt det samme gælder forstæderne.

Det er imidlertid en svær udfordring for trafikselskaberne og kommunerne at dække det åbne land med kollektive transportløsninger, der er så gode at bilerne bliver valgt fra. Denne udfordring kan man i forstæder modvirke ved at planlægge byudviklingen langs med højklasse kollektive trafiksystemer som letbanen. Der er lavet mange undersøgelser, der viser, at højklasse kollektive trafiksystemer som letbanen i forhold til busser har en væsentlig større effekt i forhold til at få folk til at bruge kollektiv trafik fremfor at bruge bilen.

**Figur 5** Serviceniveau og familiers bilrådighed. Søjlerens bredde afspejler antal familier. 2019



Anm.: *Intet serviceniveau* betyder, at der ikke er adgang til faste stoppesteder eller stationer inden for 500 meter fra bopælen. Der indgår kun familier med tilgængeligt adressedata, og hvor mindst én af personerne er over 18 år. Se bilag 1 for de specifikke tal.

Kilde: Data om offentlig transport, bilrådighed og befolkningsregistret.

### Tætte byområder nær stationer

Det giver rigtig god mening at udvikle byerne tæt ved trafikknudepunkter og langs med højklasse kollektive trafiksystemer i stedet for at udlægge nye parcelhuskvarterer i områder, der primært betjenes af biler. Bæredygtig planlægning kan understøtte borgerne så det bliver lettere at vælge gåben, cykel eller tog fremfor bil – og det er både til gavn for miljøet og folkesundheden.

Arbejdspladsernes placering, boliger og trafikale transitområder er afgørende i forhold til danskernes transportadfærd. Biltrafikken udgør en stor belastning på CO<sub>2</sub>-regnskabet og skal nedbringes. Selv elbiler forurener. Tal fra FDM, der henviser til Klimarådet viser at en gennemsnitlig benzinbil udleder 210 gr. pr. kørt km så udleder en gennemsnitlig elbil 90 gr. pr. kørt km.

### Batter det?

Effekten af stationsnær lokalisering er velbelyst. Resultaterne af at store kontorarbejdspladser lægges tæt på stationerne opnås bedst ved lokaliseringer og gangafstande på op til 600 m. fra stationerne, svarende til 7-8 minutters gang. Tommelfingerreglen er at dobbelt så mange af de ansatte bruger kollektiv transport til

en kontorarbejdsplads nær en velbetjent station som til en tilsvarende arbejdsplads mere end 600 m fra stationen. Ved stationsnær lokalisering i Hovedstadsområdet giver et skøn følgende reduktion i transportarbejdet: 10 km/dag/arbejdsplads. Ved en emissionsfaktor på 210 g CO<sub>2</sub>/km i 2018-tal fås en reduktion på 4,6 ton pr. år pr. arbejdsplads. Hvis man som kommune er ved at udlægge 1000 kontorarbejdspladser, kan man altså spare 460 ton CO<sub>2</sub> pr. år ved at planlægge stationsnært i forhold til hvis arbejdspladserne bliver lokaliseret mere end 800 meter fra stationen.

Den samme argumentation er der i forhold til placering af boligområderne stationsnært, og tilsvarende beregninger over sparet CO<sub>2</sub> kan der laves. Så det batter lige så meget at placere dem stationsnært.

### Transitorieret byudvikling (TOB)

Der er god grund til at arbejde med velplanlagte stationer, hvor man let og trygt kan skifte fra den ene transportform til den anden, men det skal være langt lettere at skifte mellem transportformerne, hvis flere skal bruge den kollektive transport og transitorieret byudvikling. Det kræver gode P-pladser, parker og rejs-anlæg, cykelparkeringspladser, cykleparkeringspladser, betjening, oplevelser, busterminal og en blanding af funktioner. Mange gode kræfter arbejder i den retning. Men det er svært, for der er mange aktører på banen. Her kan kommunerne være initiativtagere og gennem deres kommuneplaner sætte spot på de trafikale knudepunkter og deres nære omgivelser

### Mobilitetsplaner og deleløsninger

Transporten udgør 33.33 % af vores CO<sub>2</sub> udledning, og bilerne er en af de helt store synder i den sammenhæng. Selv hvis vi omstiller bilparken til elbiler, er det langt fra nok til at nå 70 % målene. Alene fremstillingen af el-biler bruger mange ressourcer og de udleder stadig 90 gr. CO<sub>2</sub> pr. km. Vi skal hellere lave en omstilling til den kollektive trafik og arbejde på nogle mere realistiske planer for fremtidens mobilitet.

En omstilling af vores transportsystemer er en meget kompleks og dyr udfordring, som ikke desto mindre er nødvendig at gennemføre, hvis vi skal nå klimamålene. Der er mange virkemidler og teknologiske muligheder, og der skal nok bruges både pisk og gulrot. Det kræver viden, økonomi og politisk mod samtidig med at hverdagens mobilitetsbehov fortsat dækkes. Mobilitetsplaner er en relevant metode, når der skal udvikles et mere bæredygtigt mobilitetssystem, der kan dække hele landet.

### Hvor stationsnært er temaplanens arealudlæg til boligområder?

Jeg har her overordnet vurderet, selvfølgelig med en vis usikkerhed, hvordan stationsnært de enkelte områder i temaplanen er.

Område i temaplanen	Stationsnært, under 600 m	Næste stationsnært, under 1000-1200 m	Flere km fra en station
1 Spørring			X
2 Trige			X
3 Mejlby			X

4 Hårup			X
5 Hjortshøj	X		
6 Skæring			X
7 Sabro			X
8 Mundelstrup			X
9 Harlev			X
10 Tranbjerg		X	
11 Mårslet	X		
12 Malling		X	
13 Solbjerg			X

### Afslutning og konklusion

Jeg har argumenteret for, at måden, vi planlægger vores byer på, har væsentlig betydning for CO<sub>2</sub>-aftrykket i flere årtier fremover, og at dette er helt fraværende i debatten og i sagsbehandlingen, som vi har set den, i forhold til den fremlagte temaplan om arealer til boligtyper i Aarhus. Dette bør Aarhus Kommune gøre noget ved.

Når man planlægger nye boligområder, bør dette fortrinsvis ske langs højklasse kollektive trafiksystemer som letbanen, så man kan mindste CO<sub>2</sub> aftrykket. Man bør ikke udlægge nye boligområder, som udelukkende lægger op til at blive betjent med biler. Temaplanen bør justeres i forhold til dette.

I denne temaplan er der 2 områder ud af de 13 områder, som der er peget på, der ligger stationsnært dvs indenfor 600 m af en station. Derudover 2 områder, som ligger næsten stationsnært 1000-1200 m indenfor en station. Resten af de 13 ligger slet ikke stationsnært.

Hvis ikke dette justeres, lever Aarhus Kommune på dette område slet ikke op til de ambitioner, som Aarhus ellers har som målsætning om 70% CO<sub>2</sub> reduktion i 2030 og C40 målsætningerne om klimaneutralitet i 2050.