FEBRUAR 2025

Det Fælles Bedste

Manifest for grøn mobilitet

DET FÆLLES BEDSTE

NYHEDSBREV NR. 39 - SÆRNUMMER

Det handler om vores fremtid og overlevelse - Grøn Mobilitet i en Grøn By med et Grønt Byråd.

Indholdsfortegnelse

Et manifest i 10 punkter:

Introduktion - Hvorfor et manifest?
Side 3 - 5

1 **Al transport skal overholde klodens grænser**
Side 6

2 **Indret en "menneskets-første-by"**
Side 7

3 **Etabler Borgerting**
Side 8

4 **Aarhus som 15-minutters by**
Side 9 - 10

5 **Bilismen mindskes radikalt**
Side 11 - 12

6 **Gør Aarhus til cykelby**
Side 13 - 14

7 **Kollektiv trafik mangedobles og gøres atrraktiv**
Side 15 - 17

8 **Fly, skibe og tung trafik inden for klodens grænser**
Side 18 - 20

9 **Aarhus by som nul-emissionszone**
Side 21 - 23

10 **Indret en grøn by med livskvalitet og trivsel**
Side 24 - 27

Bilag - Fakta om biler og transport
Side 28

Redaktion - Det Fælles Bedste - Ved Niels Aagaard - Mobil: 40 18 90 19 - Mail: niels@detfaellesbedste.dk

Hvorfor et Manifest?

Forslag til Grøn Mobilitet i Aarhus og andre byer fra borgere, eksperter, NGO'er, politikere og forskere samlet af Det Fælles Bedste i 10 punkter

Transporten i Danmark er blevet en møllesten om vores hals. Dens køer og trængsel besværliggør vores hverdag. Den ødelægger klima, biodiversitet og natur. Den skaber usunde nærmiljøer, skader vores sundhed og fører til byer med for ringe trivsel. Men først og fremmest så truer den vores fremtid. **(Se fakta s. 5)** Derfor er vi nødt til at omstille transporten. Og det skal ikke være en lille smule; det skal være grundlæggende. Men det kan vi også, som vi viser her. For selvom det er dejligt selv at bestemme over al ens transport, måske have flere biler og kunne køre i egne store, smukke, opvarmede, læderbetrukne, magelige fossil- eller eldrevne biler, så er der større hensyn.

Derfor dette manifest

Lad os starte med de 'større hensyn'.
Fx hensynet til overhovedet at have en klode, der fungerer. Med natur og økosystemer som udgør fundamentet for alt liv, herunder menneskehedens eksistens. Eller fx hensynet til alle generationerne efter os i de næste mange tusind år. Og dér kan man godt blive lidt bekymret:
I 2025 har verden overskredet 6 af 9 planetære grænser for de systemer, som holder vores planet, Jorden, i balance. Når et systems grænse overskrides, begynder det at bryde sammen. Og hvor hvert af de 9 systemer indtil i dag - i hele den holocæne geologiske periode der har skabt stabilitet i de sidste 12.000 år - har været med til at skabe balance, vil de efter overskridelserne overgå i en ny tilstand, hvori hvert system skaber ubalance og medvirker til, at de store økosystemer kollapser. De store økosystemer er klima, biodiversitet, vand, jord, hav, luft m.m. Det gælder globalt og det gælder for Danmark og Aarhus.

Sammenbruddene begynder, når vi overskrider det enkelte systems Tipping Points. Vi ved fra klimavidenskaben, at vi overskrider de fem første Tipping Points, når vi overskrider Parisaftalens 1,5 graders mål og dermed opbruger vores resterende CO2-budget. Dét er allerede ved at ske: 2024 var det første år med en gennemsnitstemperatur over 1,5 grader og en enig global videnskab fortæller, at vi formentlig permanent overskrider 1,5 graders målet i første halvdel af 2030erne, altså om mindre end ti år. Når de store økosystemer begynder at kollapse udgør det en trussel mod menneskehedens fortsatte eksistens.

Vi er nødt til at overholde de planetære grænser i al politik

Konsekvenserne af den hidtidige politik ser vi allerede i form af ekstremvejr og klimaskabte katastrofer - kæmpe ukontrollerede brande der afbrænder titusindvis af bygninger i Los Angeles. Eller oversvømmelser i Danmark, ikke bare fra havet, men fra grundvandet, å-systemerne og de stadig hyppigere massive regnskyl. Endnu større trusler ikke langt ude i fremtiden er kendt af videnskaben, omend ukendt for de fleste borgere og politikere. Fx truslen om sammenbrud af de havstrømme der i årtusinder har sikret Danmark og Norden varmen fra Golfstrømmen. Det vil kunne sænke temperaturen med 10-15 grader og gøre det umuligt fx at dyrke landbrug. .

"Vi står i en ny klimavirkelighed" som miljøminister Magnus Heunicke sagde kort før jul. Her hentydede han til, at 51 af 98 danske kommuner nu er truet af oversvømmelser, herunder Aarhus. Men problemet er langt bredere og dybere end dét, og for at reagere passende, skal vi reagere omgående og massivt for at mindske og afbøde presset på kloden. Men det kan vi som sagt også. Og ovenikøbet kan vi få mange fordele af det.

Vi har løsningerne som også kan skabe en smukkere og bedre by

Byrådsflertallet i Aarhus udformede aug. 2024 en ”Aftale om Grøn Mobilitetsplan” for at møde udfordringerne. Det skete efter mange års lovning på politisk handling, som forblev ved løfterne. Desværre er den nye grønne mobilitetsplan helt utilstrækkelig. Det virker snarere som en plan med det primære formål at mindske trængslen ved at øge cyklisme og kollektiv trafik en smule, end som en plan for en bæredygtig mobilitet, der tager de tilstrækkelige og nødvendige hensyn til by og mennesker - og økosystemernes forestående kollaps. **(Se fakta s. 5).**

Politikernes Grønne Mobilitetsplan er med andre ord langt fra en tilstrækkelig løsning. Derfor har vi, dvs. landsforeningen Det Fælles Bedste, gennem efteråret 2024 samlet en række grønne mobilitetsforslag fra aarhusianske borgere, ngo’er, politikere, eksperter og forskere til en samlet alternativ Grøn Mobilitetsplan. Forslagene viser, at vi kan få en by, der er ”Blød som en Krop”. Langt mere grøn og menneskevenlig. Som har gågader, cykelgader, torve og grønne områder. Hvor hvert bykvarter hænger sammen og danner ”15-minuttersbyer” som i Barcelona, hvor indbyggerne kan undgå at pendle, fordi der aldrig er mere end 15 minutters gang eller cykling til alle centrale hverdagsfunktioner - bolig, job, uddannelse, indkøb, kultur etc.

En cykelby med et netværk af cykelgader - i Paris kaldet for ’skolegader’ - som fjerner støj, trængsel, luftforurening og klimaødelæggelse. Med ladcykler, der erstatter varevognenes kørsel i byen, som i London. Vi kan udbygge den kollektive trafik, så den bliver alles redskab. Gøre den gratis, højfrekvent, tilpas fleksibel, med Parkér & Rejs anlæg i byens periferier, hvor biler kan parkere og tage gang, cykel eller kollektiv trafik videre. Vi kan skabe samkørsel, deleordninger, trafikøer, nul-emissionszoner, bilfrie zoner så vi minimerer bilismen.

Skabe bykvarterer med decentrale demokratier og Borgerting. Og meget, meget andet. I dette Manifest for Grøn Mobilitet har vi samlet alle disse mere end 100 forslag i et Manifest med 10 enkle punkter, for at gøre det overskueligt og nå bredest muligt ud. Du kan læse den oprindelige, udvidede version her. Begge versioner har vi sendt til Byråd og Teknik & Miljø forvaltningen og bedt dem om at inddrage forslagene i den kommende ”Grønne Mobilitetsplan”, der skal vedtages i foråret 2025.

For: Transporten afgør den by vi skal bo i og den fremtid vi får.

***”Trafikområdet skriger på mere borger-inddragelse”*, som en debattør skrev i Information. Debatindlægget rummer følgende citat som vækker til eftertanke: *”Faktum er, at transportsektoren klimamæssigt er ude af kontrol, og spørgsmålet er, om politikerne har tænkt sig at gøre noget realistisk for at løse problemet”*.**
Så må borgerne handle, vælge nyt byråd. Her er foreløbig vores Manifest.
God fornøjelse med læsningen.

Fakta

Eksempler på mangler i "Aftale om Grøn Mobilitetsplan"

Eksempel 1

Planen er helt utilstrækkelig som en vision for en grøn by indrettet efter de mennesker der bor i den.

Eksempel 2

Mobilitetsplanen skal mindske bilismen fra 56% til 40% i 2030. Men tiltagene er så få og så forsigtige, at det er svært at tro på at planerne. Og 40% er for lidt reduktion, set ift. klima og i sammenligning med fx London, der satser på 20% biltransport i 2030.

Eksempel 3

Den forholder sig ikke til udledningerne fra containerskibe, krydstogtskibe, færger eller fly selvom store dele af udledningerne kommer herfra. I Klimaplanen for Aarhus 2025-2030 regner man med 15-30% reduktion i CO2 fra skibe og fly, men har ingen konkrete forslag til, hvordan dette skal ske.

Eksempel 4

Samlet vil planen reducere CO2 med 45.000-112.000 tons CO2. Men transporten udleder 729.000 tons årligt ifølge kommunens egne klimatal. Og her har man ikke medregnet udledningerne fra vores internationale transport fra skibe, fly og tung trafik.

Eksempel 5

Planen mangler konkrete indsatser for at nedbringe den tunge trafiks (lastbilers og varebilers) CO2-udledning.

Eksempel 6

Planen rummer en udbygning af cyklisme og kollektiv trafik, men det sker for lidt og for sent; meget vil først blive realiseret efter 2030.

Eksempel 7

Planen forholder sig ikke til klimakrisen, biodiversitetskrisen eller til de overskredne 6 planetære grænser. Dermed forholder politikernes plan for Grøn Mobilitet sig ikke til de grundlæggende og helt afgørende udfordringer, vi står overfor. Dermed svigter den borgernes ønsker om, at der skal være en leveværdig fremtid.

Fakta: Transportens konsekvenser

Byliv og trivsel

Beboernes byliv bliver inddæmmet og begrænset af støjende, stressende og forurenende strømme af biler, der skærer igennem byens kvarterer i evig jagt på parkering. Det er svært at føre en samtale. Svært at finde steder for aktiviteter og samvær. Hvor skal børnene være? Gadeparkeringen fylder alle gader. Byen er formet ud fra et hensyn til bilerne, snarere end af hensyn til de mennesker, der bor der.

Natur

Transporten kræver infrastruktur - motorveje, broer, tunneler, som ødelægger lokalmiljøer, biodiversitet og natur.

Klima

Transporten står for 30% af alle klimagasser, CO2e, i Danmark. I Aarhus: 50% i 2025 og forventet 65% i 2030.

Sundhed

Transporten belaster vores sundhed med støj, luftforurening, mikroplast. **Støj** er årsag til stress og blodpropper. **Luftforurening** med NOx kan forårsage alvorlige sygdomme som kræft, astma, diabetes. **Mikroplast** stammer fra bilernes dæk, hvorfra det finder vej gennem luft, jord og vand videre til naturen, alt liv og vores kroppe.

Hverdag

Transporten skaber trængsel og køer. På motorvejen oplever vi at sidde fast i kø eller køre med 15 km i timen. I byerne bliver busserne forsinket i timevis og må opgive fartplanerne, så folk ikke kan komme rettidigt til deres gøremål.

1

Transporten skal overholde klodens grænser

I dag har verden - herunder Aarhus og Danmark overskredet 6 af 9 planetære grænser

Transporten har en afgørende og helt væsentlig andel i, at vi i dag overskrider hele 6 af i alt 9 af planetens grænser. Konsekvenserne af disse overskridelser er som beskrevet ovenfor nærmest ubegribeligt store. Det handler om økosystemernes kollaps og en dermed følgende økologisk deroute for planeten, Jorden, og alt dens liv. Det handler om vores overlevelse. Det handler om, at vores hverdagsliv i første omgang bliver gjort meget vanskeligt, og sidenhen bliver gjort nærmest uoverkommelig svært, hvis ikke umuligt. Gader, veje og motorveje oversvømmes. Broer og infrastruktur ødelægges i mudderskred. Infrastruktur opløses i kaos.

Danske forskere fra DTU har for nylig omsat de planetære grænser til individplan, så vi kan regne os frem til, hvordan vi kan overholde dem i praksis som enkeltpersoner. Beregningerne kan også bruges til at regne ud, hvordan vi som kommune overholder de planetære grænser inden for hver sektor, fx transporten.

Vi opfordrer derfor Aarhus kommune til at udregne, hvor meget transport, vi har "plads til" samlet set, hvis vi skal holde os inden for vores retmæssige og fair andel af klodens grænser. Her forudsætter vi, at alle transportformer medregnes - også skibe, fly og tung trafik - og at al CO2 herfra inkluderes. Herefter anvendes resultatet som udgangspunkt for at sætte mål for transportens videre udvikling.

Princippet om at overholde klodens grænser bør gælde for alle sektorer og alle reformer.

Hver gang nogen stiller forslag i byrådet om nye veje, broer, anlæg osv., skal det tænkes i forhold til de planetære grænser. Og der skal ligge en beskrivelse af, hvad det givne forslag konkret vil betyde i forhold til hver af de ni enkelte grænser for henholdsvis klima, biodiversitet, vand, land, hav, ressourcer etc.

2

Indret en ”mennesket-først-by”

Aarhus skal transformeres til en “mennesket-først-by”

Transporten kan meget hurtigt i praksis komme til at sætte rammerne for Aarhus’ udvikling som by og kommune, så der reelt ikke bliver plads tilbage til at indrette os som en bæredygtig by, med bæredygtige lokalsamfund og bykvarterer. Vi risikerer at indrette byen efter bilerne i stedet for efter menneskene”, som det blev formuleret på møderne. I dag er Aarhus ikke en ”mennesket først-by”, det er snarere en ”developerne-først-by”, en by hvor dem, der har pengene, bestemmer byens udvikling og retning. De store kapitalinvestorer fører taktstokken. Det er en by som udbygges i et rasende tempo med højhuse i beton og udstrakte villakvarterer, hvor få kender naboerne. En by hvor vækst virker vigtigere end mennesker. Der skabes bykvarterer som socialt set virker slumagtige uden sammenhængskraft og fællesskaber. Der skabes betonforstæder eller satellitbyer som virker opbevaringsagtige og sjælløse. Hele infrastrukturen er bundet til denne form for ’byudvikling’. Og motorveje, broer, tunneler, veje etc. samt bilernes antal vokser i takt hermed. Alle skal pendle til job og til det moderne livs hav af gøremål. Vejene er fulde af lange køer og trængsel. Men vi skal en anden vej, til en anden fremtid. Vi skal arbejde for større livskvalitet i stedet for mere forbrug af materielle ting og stadig mere vækst. Vi skal arbejde for en trivselsøkonomi inden for klodens grænser, for andet tåler ”den ny klimavirkelighed” ikke - og såmænd heller ikke vi mennesker eller naturen. Vi skal ned i tempo. Ned i forhastede byggerier og milliardstore anlægsprojekter, som kloden alligevel ikke kan rumme. Og i stedet skal vi op i livskvalitet, tid, fællesskaber, fællesaktiviteter, familie, natur, kultur og nærvær. Og transporten skal indrettes som en del af dette - som en del af ”Mennesket først-byen Aarhus”.

EFTERLIGN ”DET GAMLE AARHUS” I EN VERSION 2.0

Vi skal skabe ”en by der er blød som en krop” - her sagt med digteren Inger Christensens ord. Dvs. en by med plads til mennesker, med plads til grønne områder, dyr, natur, vandløb, plads til cykler og gående, med torve og mødesteder, med mennesker der udøver alskens aktiviteter sammen, en by med minimal støj og zoner uden biler. En by med minimal stress og maximal sammenhængskraft.

GENTÆNKNING AF TRANSPORTBEHOVET

Den bedste og mest klimavenlige transport er den, vi ikke behøver. Derfor foreslår vi, at kommunen gerne sammen med erhvervsliv og civilsamfund hjælper aarhusianerne med at indføre hjemmearbejdsdage, etablering af decentrale arbejdspladser, bilfrie dage, prioritering af arbejde via online møder etc. Samlet er det vigtige redskaber til at minimere transporten. En anden form for gentænkning er at skifte transportform - fra biltrafik til gang, cykling og kollektiv trafik, som det også ligger i den Grønne Mobilitetsplan, blot - i vores optik - ikke nær konsekvent eller omfangsmæssigt nok. Tilsvarende kan transportbehovet gentænkes og mindskes, hvis vi går fra at eje hvert sit transportmiddel til at deles om og låne - indfører mobilitet som en service som et princip. Samkørsel og Deleordninger minimerer både mængden af transport og antallet af biler. Transporten skal indrettes som en del af en samlet bæredygtig fremtid, hvor vi sammentænker alle livsdele til en helhed med en livsstil, der har et langt lavere forbrug og en langt mere klodevenlig hverdagspraksis på alle områder - fra mad til bolig, energi, rejser, underholdning, tøj. Vi skal undgå de store anlægsprojekter, og undgå den blinde vækst. Vi skal en anden vej med mindre transport, leve mere enkelt, undgå mere forbrug og koble transporten sammen med en langt mere bæredygtig livsstil

3

Opret Borgerting

"Transporten skriger på borgerinvolvering"

Borgerting i Aarhus

Vi foreslår, at det kommende Byråd suppleres med et Borgerting, som kan hjælpe Byrådet med at holde sig "på dydens smalle sti" (en workshopdeltagers formulering) i forhold til de 17 verdensmål og de planetære grænser.

Til Borgertinget vælges 99 statistisk tilfældigt udvalgte borgere i Aarhus, som får grundige og tilstrækkelige input med relevant viden fra uafhængige forskere og eksperter, og herudfra formulerer politiske forslag til Byrådet. Byrådet skal ikke kunne afvise at behandle Borgertingets forslag.

Hvis et flertal i Byrådet nedstemmer Borgertingets forslag, skal det kunne afgøres ved folkeafstemning. Borgertinget har løbede mulighed for at kommentere byrådets politik. Det er ikke mange politikere i dag, der tør være modige, hvis det koster dem pladsen i Byrådet; og det kan modige beslutninger sagtens gøre, hvis man ikke har involveret borgerne og har en klangbund i borgerne.

Hovedparten af de større politiske reformer, der skal vedtages fra nu af og de næste mange år er formentlig nødt til at være modige beslutninger, eftersom det er en bunden opgave at omstille til bæredygtighed.

Forslag

Vi forslår, at Byrådet i Aarhus nedsætter et Borgerting efter bedste gældende regler, og at der stilles de nødvendige midler til rådighed for dette, så tinget kan rekvirere nødvendig viden fra forskere og eksperter til at udvikle sine politiske forlag.

Borgertinget bør kobles til en stadig kraftigere involvering af borgerne i byplanlægningen. Vi skal turde tænke stort i Aarhus og byråd, borgere, erhvervsliv, ngo'er og forskning skal hjælpes om både at tænke og handle stort sammen. Ud fra en erkendelse af, at vi skal gøre alting anderledes, og det sker ikke uden fælles handling, viden og dialog.

Tænk stort

Debatdage i Aarhus kunne fx bestå i diskussions-dage, hvor borgerne på tværs af byen - og for hvert bykvarter - drøfter forslag som fx bilfrie søndage eller bilfrie gader. Borgerne debatterer, om vi kan bruge de ideer og hvordan i praksis?

Sådan kan vi tage nogle centrale temaer og bringe dem til en bredere debat i Aarhus. Få bredt ansvaret for debatten om fremtidens mobilitet m.m. ud til mange flere som et supplement til Borgertingets arbejde.

4

Aarhus som 15-minutters by

"15-minuttersbyen" er er et koncept for byplanlægning, der spreder sig til stadig flere, større byer verden over. Det blev formuleret i Paris 2016 af byplanlæggere som et redskab til en ny form for grøn byudvikling.

Vi kan indrette bykvarterer efter "15-minutters byen"

Helt overordnet siger konceptet, at hvert kvarters beboere skal kunne nå deres daglige gøremål inden for 15 minutters gang eller cykling - bolig, job, indkøb, sundhed, uddannelse, underholdning. Hermed fjerner man det meste behov for trafik og pendling. Og man skaber samtidig sammenhængende bykvarterer med grøn mobilitet. Den bedste og mest klimavenlige transport er som bekendt den, vi ikke behøver. Og det er et af hovedformålene med 15-minutters byen at reducere den fossile transport og skabe forudsætninger for bykvarterer med mere grønt, mere nærhed, mere demokrati og større social sammenhængskraft. I dag har vi, der lever i byerne, tilpasset os den moderne by. Men det burde være byerne, der tilpassede sig os. Vi har tilpasset os - og indirekte accepteret - at leve med støj, forurening, højt tempo, trængsel, højhuse, mangel på mødesteder og fraværet af natur. Og langt hen ad vejen har vi indrettet os efter bilernes behov, ikke efter vores egne. Alle større 15-minutters byer består af mange mindre, i store træk selvforsynende bykvarterer, hvor man kan foretage sig langt de fleste af hverdagens gøremål uden at skulle pendle. Konceptet muliggør en prioritering af cykel- og gågader og grønne byrum og betyder derfor mindre støj, luftforurening og trængsel. Hvert bykvarter opbygges, så det socialt, økonomisk og økologisk hænger sammen og rummer de fleste vigtige gøremål for kvarterets borgere, herunder lokale jobs.

Kvarteret indrettes med cykelgader, bus- og gågader, grønne områder, træer, torve. Der opsættes solpaneler og indrettes lokale energianlæg styret af lokale borgerlaug. Kvarteret får plads til fælles aktiviteter, der fremmer fællesskaber. Værksteder og genbrugscafeer vokser frem. Biltrafikken mindskes, fordi der etableres trafikøer og bilfrie zoner og gadeparkering fjernes. Byen bliver stille og ladcykler, el-cykler osv. tager over. Højfrekvent kollektiv trafik med el-busser bliver et hovedtransportmiddel ved siden af cykling og gang.

Det handler også om demokrati

15-minutters byer handler også om inddragelse af borgerne i den lokale byplanlægning. I Oslo går en del af byens samlede budget til borgerne, så de kan være med til at indrette deres kvarter, som de synes. I andre byer laver man borgerting og tilrettelægger processer med borgersamlinger, borgerråd etc., hvor borgerne er med til at bestemme, hvad der skal ske i deres del af byen. I Paris investeres der i at omdanne en fossil by med heftig biltrafik helt ind i by-centrum til en 15-minuttersby. Der er bl.a. indrettet 200 skolegader. I Barcelona vil man oprette 500 såkaldte superkvarterer, og målet er, at 70 procent af byens gader skal være bilfri. Gennem reducerede udledninger, mindre støj, flere grønne områder og færre hedebølger m.m. anslås det, at der reddes mange liv. Noget tilsvarende sker i byer som Montreal og Rotterdam. Nedenfor et foto fra Seinen, Paris, hvor 50.000 biler dagligt kørte på denne vej langs floden. Nu er det en af byens 200 "Skolegader".

Borgerforslag vedrørende 15-minutters byen

Skab "15-minutters bykvarterer" i Aarhus. Det kan være kvarterer som Frederiksbjerg, Åbyhøj, Trøjborg, Midtbyen, Aarhus Ø, Viby, Hjortshøj etc. som allerede i dag udviser en vis grad af fælles identitet og mulighed for sammenhængskraft.

Indret nybyggede kvarterer efter dette princip. Sørg for, at nybyggede bykvarterer eller nye større byggerier indrettes og planlægges som 15-minutters byer.

For at mindske pendling og skabe lokale arbejdspladser kan større koncerner oprette satellitkontorer, ligesom mindre virksomheder, der går sammen, kan lave fælles decentrale arbejdspladser. Satellitkontorer vil betyde at man fx ikke skal køre helt til Silkeborg, men kan nøjes med at arbejde fra et satellitkontor i Aarhus. Det giver mindre transport. Resultatet er samtidig det modsatte af centralisering - en decentralisering.

Decentralisering. 15-minutters byen bør hænge sammen med en decentralisering af kommunalfuldmagten, så man opnår større selvstyre i bykvartererne. Dele af kommunens samlede budget kan udlægges til de enkelte bykvarterer, så borgerne her får en medbestemmelse på kvarterets fremtidige udvikling, herunder mobilitet.

Nul-emission. Målet for det enkelte 15-minutters bykvarter er, at det i størst mulig omfang bliver emissionsfrit. Det langsigtede mål for hele byen Aarhus er, at den skal være nul-emissionszone.

Borgerinddragelse. For hver 15-minutters bykvarter understøtter kommunen, at der foregår demokratiske borgerprocesser, hvor borgerne inddrages i at gøre deres bydel mindst mulig udledende. Som hjælp til dette laves Borgersamlinger, hvis deltagere får eksperthjælp til redskaber og proces.

Formidling. Planlæg og gennemfør en 5 års omstillings- og formidlingsproces for hvert 15-minutters bykvarter
med budgetressourcer til podcast, studie samt info-standere ved byens knudepunkter med central info.

Den sociale dimension af 15-minutters byen. Omdan boligområder så der sikres social diversitet. Det er dyrt at bo i byen, eksempelvis Aarhus Ø, og folk med lave indkomster bliver nødt til at søge andre steder hen. Det er ikke en god udvikling. Derfor: Tænk i boliger, folk har råd til at bo i.

Demokrati. Gennemfør en række veltilrettelagte borgerinddragelsesprocesser med nedsættelse af lokale borgersamlinger, borgermøder m.m. til indretningen af en række bykvarterer som nul-emissionszone og 15-minutters by-dele.

Parkér & Rejs anlæg i by-periferien til hele byen med hensyntagen til flest mulige 15-minutters bydele.

Varetransport. Etablér ordninger med ladcykler til den interne varetransport i hvert 15-minutters bykvarter.

Kobling af transporten til energi og fødevareproduktion. Indret hver 15-minutters bydel med fælleshaver, høsterier, urtehaver og urban farming. Og som en el-forsynet grøn bydel med solceller på tagene. Start begrønning af facader og indret bydelen med nyplantning af træer i parker, på torve og langs veje og strøg.

Trafikøer. Borgere i hvert bykvarter bliver inviteret til at komme med deres bud på, hvordan de kan gøre deres bykvarter fossilfrit i 2030. Borgerne skal have reel indflydelse på, hvordan deres gade og kvarter kommer til at se ud med ensretninger, cykelgader, 30/40 km/t og klimatilpasning.

Grønne områder. Borgerprocesser om grønne områder og p-pladser. Sammen med borgerne i hvert bykvarter omformes fx 25% af offentlige arealer og veje til grønne fællesarealer. Der sker en identificering og udvikling af lokale grønne områder og eksisterende p-pladser omlægges.

Vedvarende energi. Solceller på tage og facader til elektrificering af transport. Der skabes en ramme for lokale energifællesskaber, hvor borgerne kan være medejere af deres eget energianlæg, evt. ved borgeraktier. Det skal muliggøre etablering af solceller på tagene, der dækker husstandens energibehov inkl. behovet for energi til fremtidens el-transport.

5 Bilismen mindskes radikalt

Hovedparten - hele 84% - af CO2-udledningerne fra vejtransport stammer fra bilerne, hvis antal vokser mod himlen

Hovedparten - hele 84% - af CO2-udledningerne fra vej-transport stammer fra bilerne, hvis antal vokser mod himlen. Hensynet til fremtidige generationer, til vores natur, klima og miljø kræver, at vi reducerer bilismen radikalt. Der skal være langt færre biler. Det skal være el-biler, og vi skal deles om dem i deleordninger og samkørsel. Fremtidens biler skal placeres nederst i transport-hierakiet i stedet for som nu øverst. Vi kommer ingen vegne med den bæredygtige omstilling af transporten, hvis vi ikke tør sige dét åbent og handle ud fra det som byråd. Du finder fakta om bilismen i bilaget bagerst. I 2030 vil 2/3 af alle udledninger som nævnt komme fra transporten, hovedsagelig fra bilerne. Stort set al transportstruktur i Aarhus 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.

Grønt transport hierarki

Udenfor byen er resultatet trængsel på motorveje, der med jævne mellemrum 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 så 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. Det ér sket enkelte flere steder i Aarhus, og man mærker straks den frihed og det åndehul, som det medfører. Men det er alt, alt for få steder. CO2 effekten af den Grønne Mobilitetsplan har kommunen opgjort til 202.000-337.500 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 er stærkt urealistisk, at andelen af elbiler stiger så meget mere i Aarhus. I 2024 var andelen 10%. Man skal derfor trække noget der ligner 157.700- 225.500 tons CO2 (roadprizing og el-biler) fra CO2-effekten. Det giver en reel CO2-reduktionseffekt på 45.000-112.000 tons CO2. Selv i bedste fald er det altså langt under halvdelen af de byråds vedtagne 270.000 tons CO2-reduktion. Og endnu længere fra de samlede udledninger på 729.000 tons CO2.

Borgerforslag vedrørende bilismen

Fremtidens byer bør indrettes efter mennesker, ikke biler.
Vi er vant til at indrette byer efter biler. Det er ofte bilgaderne der styrer byudviklingen. Men vi er nødt til at indrette dem efter mennesker med relevant natur- og klimahensyn. Byer skal have grønne byrum, give plads til mødesteder og aktiviteter, til natur, træer og biodiversitet. Fremtidens byer skal efterligne naturen, hvor alt indgår i en cirkulær økonomi uden affald.

Skab rammer og forudsætninger for færre biler og færre kørte kilometer i bil.
Vi kan indføre bilfrie dage, bilfrie gader. Reducere magelighedstransport (de korte strækninger) - en betydelig del af vores transport i fritiden, foregår på ture under 3 km, hvor man sagtens kan undlade at bruge bil og i stedet fx cykle. Vi kan indføre samkørsel og tilbyde skattefordele og parkeringspladser ved samkørsel. Inden længe skal alle biler være dele-biler og parkeringstilladelse skal kun gives til dele-biler. Elbiler fylder og vejer mere end fossilbiler. De kræver samme infrastruktur som fossilbiler - veje, broer, p-pladser, tunneler etc. De støjer mindre i lav fart, men mere i fart over 30 km. Til deres produktion bruger de flere ressourcer end fossilbiler og er hårde ved klima og biodiversitet, omend lidt bedre end fossilbiler. Mineralerne til deres batterier kræver ofte børnearbejde. Derfor: Vi må minimere alle biler.

Vi skal skabe en by med tilpas mange bilfrie zoner - fx ved trafikøer.
Trafikøer. Et kvarter lukkes af for gennemkørende trafik med ensretning og afspærringer. Kun bilister med ærinde kan køre i området. Trafikøer giver bedre forhold for cyklende og gående. Asfalt erstattes af grønne arealer til ophold. Gennemkørsel kun via det overordnede vejnet. Trafikøer sammen-tænkes med klimasikring, begrønning, byrums-kvalitet, borgerinddragelse. Erfaringer med Trafikøer i byen Gent, Belgien: Myldretidstrafik reduceret med 12%. Flere cyklister (+25%). Øget brug af kollektiv trafik (+35%). Færre trafikulykker (-35%).

Vi kan indrette nulemmisionszoner i en række af byens kvarterer.
Nul-emissionszoner. En aftale fra februar 2024 giver alle landets kommuner mulighed for at oprette såkaldte nulemissionszoner, hvor der kun er adgang for fossilfrie køretøjer. "Aftale om Grøn Mobilitetsplan" for Aarhus rummer én nul-emissionszone som et treårigt forsøg inden for Allegade-ringen fra 2027 til 2030. Indtil videre må der kun være én nul-emissionszoner per kommune / by. Men zonen kan være inden for Ringgaden eller bedre Ringvejen. Og vi kan søge om at blive frikommune, og derved indrette flere zoner.

Aarhus skal indføre delebiler - "Mobility as a service" hvor vi deles om i stedet for at eje.
Delebilsordninger kan organiseres af kommune, virksomheder, lokalkvarterer, fællesråd m.v. Sparer os for udgifterne ved at have egen bil, og deltagerne undgår vedligeholdelse, syn m.v. Deleordninger giver klare miljøfordele med færre biler og mindre kørsel, behov for færre p-pladser. Erfaringer: 28-45% reduktion i kørte km. En delebil erstatter 9-13 biler. Kan kombineres med begrænsninger i bilisme, fx ved vejbaner som kun er for delebiler, p-pladser kun for delebiler.

Aarhus skal facilitere og fremme samkørsel.
Samkørsel. Bilister kører sammen i bilerne i stedet for at køre én og en som nu. Anvender formaliseret samkørsel med koordinering via app (NaboGo, Ta'Med, Go'More) eller uformel samkørsel, der organiseres af borgere selv. Det nedbringer antallet af biler med 50%- 70% og betyder mindre trængsel. Er billigere og skader klimaet mindre. Oplagt for større arbejdspladser, fx kommunen. Kan være vigtig løsning i yderdistrikter uden kollektiv trafik.

Pendlerne skal have mulighed for at parkere bilen ved parkér & rejs-anlæg.
Parkér og Rejs-anlæg er parkeringsanlæg placeret i udkanten af Aarhus, hvor pendlere parkerer deres biler og kører videre med højfrekvent kollektiv trafik, gang eller cykler. I tilknytning til anlægget er der offentlige transportforbindelser til centrum samt gratis el- cykler til låns, så man efter at have parkeret bilen hurtigt kan komme frem til sin destination. Aarhus' transport indrettes så der bliver et passende antal Parkér & Rejs anlæg ind til byens forskellige kvarterer.

Fjern 10% af gadeparkeringspladserne i midtbyen hvert år.
Mindre gadeparkering. I København er erfaringen at færre og dyrere parkeringspladser er en af de stærkeste drivkræfter i omstillingen væk fra bilerne. Vi foreslår derfor at man fjerner 10% af gadeparkeringspladserne i Aarhus hvert år. Målet er at reducere gadeparkering frem mod 0 procent og anvende de frigivne arealer til rekreative områder for cyklister, børn, indbyggere og gående.

Bilerne bør få energi fra solceller på private hjem.
El til el-biler fra egne VE-anlæg. Større belønning til dem, der har solceller på hustage og -facader. Det kan bruges som vedvarende energi til en grøn mobilitet. Vi kan gøre noget for at fjerne barrierer ifm. opsætning af solceller på private hjem Aarhus som frikommune. Hermed undgår vi barrierer for energilaug og lokale energiinitiativer i den eksisterende lovgivning

6

Aarhus som cykelby

Den billigste, bedste og mest enkle måde at omstille transporten på er at lave cykelbyer

Forestil dig, at alle gader inden for Ringvejen i Aarhus indrettes som cykelgader, hvor cyklisten kan køre frit og bilisten er ”gæst” med krav til særlig hensynsfuld kørsel. Området kaldes for Midtbyen, den inderste bydel på 7 km2 med 90.000 indbyggere. Alle gader i Midtbyen kan designes som cykelgader. Med træer, beplantninger og natur. Med 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. Der vil naturligvis også være plads til andre typer veje, for eksempel veje som er målrettet kollektiv transport, fx busgader 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. Aarhus som cykelby vil løse det utal af udfordringer, Aarhus står med i dag. 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.

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.

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 10-30 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 Rødegårdsvej i Odense blev omlagt til cykelgade, steg antallet af cyklister på gaden med 74 pct. Og 90 pct. af cyklisterne udtryk for, at de følte sig trygge, når de cyklede på cykelgaden. Vi har mange erfaringer fra storbyer i Europa, som viser, at det er muligt at omlægge en by til cykelgader og hvordan det gøres uden at gøre livet svært for byens beboere, handelsliv eller mennesker med handicap.

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.

”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.”

Borgerforslag vedrørende cykelby

Indret Aarhus som cykelby med et væld af cykelgader

Generelt: Cyklen er vores største aktiv for fremtidens byer. En cykelgade er en gade, hvor du først og fremmest må cykle. Der må også køre biler, men de skal tilpasse sig cyklisterne. Biler må kun køre, hvis der er et skilt med "Kørsel tilladt". Med en hastighed der svarer til cyklisternes hastighed (normalt under 30 km/t) og må kun parkere i afmærkede båse. Der er god erfaring fra de storbyer, som er begyndt at erstatte bilgader med cykelgader, fx Paris, Amsterdam, Oslo. Paris har etableret 200 cykelgader (kaldet "skolegader" fordi de giver tryghed ved skolebørns egen færdsel til og fra deres skoler), hvilket har ændret byen mærkbart til det bedre ift. støj, trængsel, luftforurening m.v. Der oprettes puljemidler til at gøre flere cykelgader attraktive. Sammen med borgerne og professionelle indrettes disse gader, så de bliver til smukke, grønne byrum.

Vi kan indrette supercykelstier fra centrum og ud hele vejen rundt om Aarhus

Formålet med supercykelstier er at behandle cyklister, som vi behandler bilister, og skabe forudsætningerne for at betragte cyklen som ettransportmiddel på lige fod med biler og kollektiv transport. Super-cykelstier er længere ruter af cykelstier - 10-30 km - som giver cyklisterne en høj standard på hele ruten på tværs af kommunegrænser. De giver den mest direkte rute med så få stop som muligt og en høj grad af komfort. At få flere til at pendle på cykel giver et bedre bymiljø med mindre støj- og luftforurening, mindre parkeringsbehov og trængsel og øget sundhed. Cyklen fylder mindre i trafikken og mindsker forurening, spildtid og styrker den enkelte pendlers sundhed. Erfaringerne fra Hovedstadsregionen er, at mange bilister skifter over til cyklen.

Indfør ordning med gratis offentlige el-ladcykler

Indfør ordning med gratis offentlige ladcykler, så familier har mulighed for at låne en ladcykel, hvis de skal fx på skovtur med børnene, flytte, transportere gods, købe stort ind osv.

Der skal være cykelstier overalt på vejene i Aarhus

Mange steder i Aarhus er der endnu ikke lavet cykelstier, så det at cykle er en farefuld affære. Der bør indføres cykelstier på alle veje. Veje skal indrettes, så de er til mindst mulig gene for cyklister og fodgængere. Og når man anlægger nye veje skal det anlægges med det perspektiv at det skal være til størst fordel for cyklerne, så man vender perspektivet om: Fra bilerne først til cyklerne først. Indfør cykelbaner, så det ikke er cyklerne der skal holde tilbage for bilerne, men omvendt.

Alle lokalplaner skal rumme prioritering af cyklisme

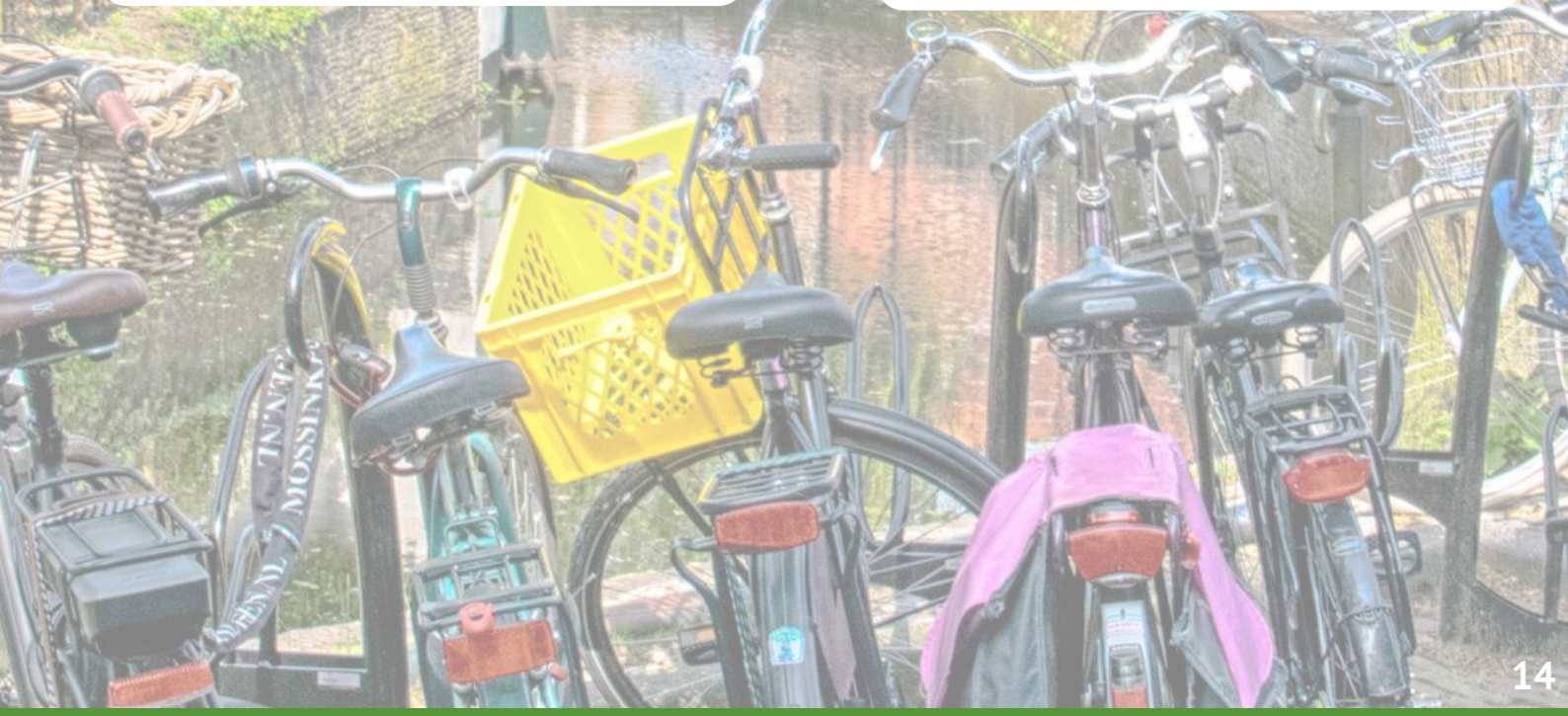
Krav om prioritering af cyklisme og kollektiv transport i alle lokalplaner.

Nedlæg gadeparkeringspladser og giv plads til cykelgader

Byrådet skal regulere antallet af gade p-pladser og parkeringspriser - en stribe gadeparkeringer stryges for pendlere, P-huse indrettes til beboere og p-pladser skal koste dyrt, specielt for fossilbiler. Betaling for klimaskader integreres som del af parkeringsafgiften.

Lav ordninger og understøt firmaer med ladcykler til varetransport i den indre by

Efterlign de ordninger der findes i europæiske storbyer med at anvende ladcykler til varetransport i byerne i stedet for varetransport med varebiler. Det kan fx dreje sig om at overføre og tilpasse Londons ordning med ladcykler til Aarhus.



7

Kollektiv trafik intager en hovedrolle

Den Grønne Mobilitetsplan regner med, at kun 11% af al transport i Aarhus vil være kollektiv trafik i 2030. Det er ganske vist en forøgelse på 50% i forhold til 2019, men det skal sammenlignes med de 40% som man regner med vil være baseret på bilerne i 2030. De to tal - 11% og 40% - siger alt om utilstrækkeligheden og manglen på ambitioner i den grønne mobilitetsplan

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

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

Hvis vi vil mindske presset på kloden er kollektiv trafik en topprioritet. 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 være den grønne puls inde i, til og fra og mellem de større byer. Hurtigere tog, flere afgange og en udbygget infrastruktur".***

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

- ***"Vi skal prioritere blød mobilitet (cykling og gang, red) FØR kollektiv transport og kollektiv transport FØR bilisme".***

Faktisk har 38% af Danmark ikke bil. I Hovedstaden er det 52%. Vi har med andre ord i den grad brug for kollektiv transport. Især el-busser som kan bruge eksisterende infrastruktur. Én togbane kan transportere det samme som 32 bilbaner.

Kollektiv trafik har potentiale til at flytte mange flere på en måde, der udleder mindre CO2 og optager mindre plads. Det er afgørende i et land som Danmark, der har 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 i Folketinget og i byrådene er nødt til at turde tænke på miljø, klima, mennesker og turde modstå presset fra bilisterne og vejlobbyen. Og vi skal som borgere og ngo'er, forskere og eksperter hjælpe dem.

Borgerforslag vedrørende massiv udbygning af kollektiv trafik

Der skal etableres 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 gevinster - 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 smallerede 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, letbane, 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 mobilitets-knudepunkter 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 bil- og cykelparkering.

Vi skal udbygge den kollektive trafik med letbanen samt BRT-busser og A-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 afgange, investeringer i flere togsæt og opgradering af eksisterende system til længere toge. Denne proces speedes op.

- Det suppleres med en højklasset trafikforbindelse mellem Spanien i Aarhus Midtby og Brabrand i Aarhus Vest - "Højklasset" vil sige høj rejse-hastighed, god komfort, mange afgange, veludstyrede holdesteder og kørsel i egen bane. Det skal enten være letbane eller BRT eller A-busser. Der etableres et mobilitetsknudepunkt med parkér og rejse-faciliteter ved endestationen.

- For at gøre den kollektive trafik mere attraktiv foreslår vi: 1) billigere billetter, 2) flere afgange, 3) bedre tilgængelighed, 4) færre forsinkelser samt 5) bedre serviceniveau.

Bilismen skal begrænses for at styrke omstillingen til kollektiv trafik

Hvis ovenstående udbygning af den kollektive trafik skal gennemføres og virke, skal der ske massive begrænsninger af bilismen. Bilernes antal, udbredelse og brug skal ændres radikalt. Det kan bl.a. ske således:

- Midtbyen (byen inden for Ringvejen med 90.000 beboere) skal gøres relativ 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 el-biler. 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 omlægges p-pladser til miniparker, lege- og boldpladser, naboaktiviteter, cykel- og gågader m.v. så byen summer af liv. Fossilbiler skal ikke længere kunne få beboer-parkering. Der er stort fokus fx delebilisme og samkørsel. Parkering bliver dyrere og gadeparkering fjernes. Der laves parkér og rejs-anlæg relevante steder, hvor tilkørende biler kan parkere og tage videre med kollektiv trafik eller cykle og gå.

Samtidig skal Aarhus, som det fremgår ovenfor, transformeres til en cykelby på måder, der understøtter omstillingen til kollektiv trafik.

Den kollektive trafik i Aarhus skal mangedobles ´så flertallet af ture er kollektive

- Grøn Mobilitetsplan satser på 11% kollektiv transport i 2030. Vi skal over 50%. Det er en voldsom og meget massiv omstilling. Men det er præcis dét, der er nødvendigt ift. klimaudfordringerne: En massiv og omgående omstilling.

Kollektiv trafik skal være gratis og højfrekvent

- Der gennemføres takstreformer og nye priser, som fremmer fælleskørsel. Kollektiv trafik gøres gratis. Jernbanerne skal være den bæredygtigetransports livsnerve mellem byerne. Lokalt, i byerne, skal letbaner og især busser overtage rollen fra bilerne. Vi skal have højere frekvens ved offentlig transport. Det er nødvendigt for at få folk til at tage kollektiv transport, at den går ofte. Ved knudepunkterne skal offentlig transport i myldretiden foregå med 3 minutters intervaller.

Pendlerne skal have mulighed for at parkere bilen ved parkér og rejs anlæg

- Parkér og Rejs-anlæg er parkeringsanlæg placeret i udkanten af Aarhus, hvor pendlere parkerer deres biler og kører videre med kollektiv trafik, gang eller cykler. I tilknytning til anlægget er der offentlige transport-forbindelser til centrum (højfrekvente el-bus og -tog), samt gratis el-cykler til låns, så man efter at have parkeret bilen hurtigt kan komme frem til sin destination.

Nye busruter og stoppesteder prioriteres frem for parkeringspladser ved nybyggeri

- Hvorfor skal det være lovpligtigt at anlægge parkeringspladser ved nybyg (fx Skejby), men ikke lovpligtigt at anlæg en ny busrute? Når man bygger fx nye kontorbygninger, skal der være parkeringspladser til bilerne, men der kræves ikke anlæg af en ny busrute som gør det let at anvende kollektiv transport. I fremtiden skal alt nybyggeri af en vis størrelse stille krav om tilhørende busruter og stoppesteder.

Ved parkér og rejs anlæg

- Ved Park & Rejs anlæg skal den tilhørende kollektive trafik op i frekvens. Ved Park & Rejs anlæg skal der indtænkes flere forskellige typer grøn transport som tilgængelige for den videre transport - el-cykler, tog, bus.

Det skal være muligt at få cykler med i busser og tog

8

Fly, skibe og tung trafik

Aarhus er nødt til at minimere klima- og miljøskaderne fra tung trafik, skibe og fly

Vores livsform og forbrug kræver i dag mere end fire jordkloder for at genopbygge de ressourcer, vi forbruger i Danmark, hvis alle andre havde et forbrug som vi. Danskernes forbrug udleder ifølge CONCITO 13 tons CO2 årligt per borger, men skal ned på godt 1 tons per person inden 2027. Antallet af containerskibe, fly og tung lastbiltrafik afspejler vores forbrug og skal nødvendigvis minimeres hurtigst muligt, hvis vi skal overholde de planetære grænser og dermed yde vores bidrag til, at vi overlever som menneskehed.

Skibe og fly er ikke medtaget i Grøn Mobilitetsplan. De er derimod med i Klimaplan 2025-2030, hvor målet er, at de reduceres med 15-30% frem til 2030. Der er imidlertid ingen konkrete forlag til, hvordan dette skal ske. Og den meget beskedne konkretisering, der antydes i Klimaplanen, handler alene om grønne drivmidler, også kendt som PtX, der i alle sine tre hovedformer - metanol, brint og ammoniak - er u-bæredygtige, hvilket vi har argumenteret for til byrådet i detaljer ved tidligere lejligheder. Tung trafik er omtalt i Grøn Mobilitetsplan, men der er ingen konkrete forslag til indsatser, der kan reducere den tunge trafiks udledninger. Det er derfor ikke muligt at tage det seriøst.

Tung trafik

Varetransporten med lastbiler og varevogne står alene for 10% af alle danske CO2-udledninger. Aarhus er i den særlige situation at 73% af Danmarks importerede varer fra Kina og den øvrige verden går gennem Aarhus Havn og derfra videre til resten af Danmark, fortrinsvis med lastbiler og varebiler, der i fagsprog benævnes 'tung trafik'. Hver dag kører 3500 lastbiler med varer fra havnen fortæller Aarhus Havn. Det bliver til knap 1,3 mio. lastbilskørsler om året.

Den tunge trafik er med til at skabe trængsel i byer og på motorveje. Det fører til krav om flere og bredere motorveje, nye tunneller, broer osv. Den forøgede infrastruktur ødelægger lokal natur, lokalmiljøer, biodiversitet og forværrer klimakrisen. CONCITO fortæller at "Danmark er et lastbil-land, og gods- og varetransporten står for 10 procent af Danmarks samlede CO2- udledning - og omstillingen af sektoren er slet ikke kommet i gang". Derfor er vi selvfølgelig nødt til at indtænke den tunge trafik i den Grønne Mobilitetsplan.

Skibe - containerskibe og krydstogtskibe

I 1990'erne holdt globaliseringen for alvor sit indtog i Danmark. Fra da af blev vores varer i stigende grad produceret i udlandet, især i Kina og Asien. I dag finder 57 procent af de forbrugsbaserede CO2-udledninger sted i udlandet, kun 43 procent herhjemme. Og mens de hjemlige udledninger er faldet mærkbart siden basisåret 1990, er de danske udledninger i udlandet steget markant, fordi vi er blevet rigere, forbruger mere og importerer stadig flere forbrugsgoder fremstillet i andre lande.

Containerskibe

90% af vores varer kommer med containerskibe, der udleder betydelige mængder CO2. CO2'en herfra medtages ikke i vores klimaregnskaber, fordi det er "international transport", som ifølge FN's Kyotoaftale ikke skal medregnes. Et gennemsnitligt containerskib som Emma Mærsk fra 2006 bruger hvert døgn 200.000 liter tung olie, som udleder 226.000 tons CO2 ved 365 dage sejlads og 113.000 tons CO2 ved sejlads halvdelen af årets dage. »*Hvis man vil opnå de store effekter på CO2-området, såsom at begrænse temperaturen, er det ikke nok, at vi taler om vindmøller i Danmark. Så er det klart, at vi også skal se på CO2-reduktionsmuligheder i skibstrafikken*,« sagde forskningsspecialist i klima og bæredygtig udvikling ved Risø-DTU, Kirsten Halsnæs.til TV2 i 2008. Trods sin store klimabetydning er der ingen konkrete forslag til reduktion af containerskibene og deres udledninger i Byrådets forslag til "grøn mobilitetsplan" eller i Klimaplan 2025-2030.

Krydstogtskibe

I 2024 ankom krydstogtskibe til Aarhus Havn med i alt 200.000 personer. Hvert krydstogtskib udleder 2-3 gange så meget C02 som et gennemsnitligt fly. Vi bør begrænse antallet af krydstogtskibe til ingen eller ganske få besøg årligt. Den nye type meget store krydstogtskibe, som fx Icon of the Seas, verdens største krydstogtskib fra jan. 2024, har plads til 10.000 personer, inkl. personale. Skibet sætter standarden for en ny generation af krydstogtskibe: Gigantisk store, enormt luksuriøse med familie- underholdning det meste af døgnet på alle etager og med energi baseret på brændstoffet LNG, der forurener luften mindre med partikler og svovl, men skader klimaet omtrent lige så meget, fordi LNG udleder metan, der set henover 20 år er 85 gange så kraftig som CO2. Skibet forurener og anvender energi som en by på 20-30.000, der kommer sejlende. Krydstogtskibe er en af de mest klimaskadelige ferieformer, vi har. I løbet af de sidste 10 år, er antallet af krydstogtskibe anløbet danske havne stedet med 42%.

Fly

Flyvning er stærkt klimaskadeligt og skal meget snart bringes til et minimum eller ophøre, hvis vi vil holde transporten inden for de planetære grænser. Flyvning står for 4% af alle globale udledninger. Det er ovenikøbet en ganske lille andel af jordens befolkning, der overhovedet flyver. Det er én pct. af jordens befolkning, som står for 50% af luftfartens udledninger. Gennem de sidste 22 år har Aarhus Airport givet overskud i 3 af årene, mens de øvrige 19 år har udvist underskud, og Aarhus har bidraget med 600 mio.kr. til lufthavnen. Billund lufthavn ligger kun nogle minutter længere væk fra Aarhus centrum, og her har man allerede alle internationale destinationer. Aarhus har allerede togforbindelser, Molslinjen, buslinjer direkte fra Aarhus centrum til resten af Danmark.

Borgerforslag vedrørende fly, skibe og tung trafik

Et mindre forbrug kombineres med mindre tung trafik, færre fly og containerskibe

- Der gennemføres en længere række af foranstaltninger som tilsammen mindsker forbruget i Aarhus blandt borgere, virksomheder og det offentlige.

- Et mindre forbrug betyder mindre efterspørgsel efter varer, som igen betyder færre containerskibe , færre fly og mindre tung trafik med lastbiler og varevogne

Der kan eksempelvis være tale om (følgende er bl.a. forslag fra tidligere borgermøder fra aug. 2023 i projektet "Borgerdrevne Omstillinger - Aarhus ser Grønt" under Det Fælles Bedste):

- **Transport:** delebiler, samkørsel, fremme af kollektiv trafik, fremme af cykling m.m.- jf. ovenfor.

- **Mad og landbrug:** omstilling af kommunale spiseordninger og kantiner til plantebaseret mad, etablering af madklubber med plantemad i alle bykvarterer. For alle grundskoler: skolehaver med sund klimavenlig mad og skoleordninger med gratis sund klimamad. Etablering af fødevarefællesskaber og - sammen med fødevare-producenter, Agro Food, lokale jordbrug, m.fl. - etablering af rammer for fælleshaver og urban farming, etablering af Høsterier og Andelsgaarde, samt lokale landbrug. Etablering af Stop Madspilds ordninger og -projekter.

- **Elektronik, ting & sager:** Etablering af Repair-cafeer i alle bykvarterer med midler til prof. personale som fx håndværkere. Etablering af genbrugs-huse med reparation og upcykling af møbler, tøj, elektronik, uddannelser af borgere til genbrugs- og reparationsambassadører, involvering af skolerne.

- **Energi:** Etablering af borgerlaug inden for vind og sol, hjælp til solpaneler på tage og facader, lokale microvindmøller, Aarhus som frikommune med rum for borgerdrevne omstillingstiltag på energiområdet, sam-kørselsordninger, ladestandere med lokal energiforsyning fra VE.

- **Byggeri og boliger:** Genbrug af eksisterende boliger før nye boliger (nybyg koster i gnsm. 10 kg CO2 per m2). Arealmæssigt mindre boliger for både rækkehus, parcelhus og lejligheder - allerede ved 54 m2 overstiger ressource-forbruget de planetære grænser. Andre materialer - naturlige og lokale materialer som træ, ler, sten, tang, muslinger, sand etc. i stedet for klima-belastende materialer som beton, stål, tegl, rockwool etc. Opvarmning ved sol, vind, jord, hav, geotermi, overskudsvarme. Lavere opvarmningstemperatur. Energieffektivisering af de enkelte boliger. Begrønning af alle egnede boliger. Stop højhusbyggeriet. Skab plads og rum til natur, grønne områder, biodiversitet, dyr etc.

- **Krydstogtskibe:** Gennemfør et fuldt stop for krydstogt-skibe efter en overgangsperiode på fx max 5 krydstogt-skibe årligt i 3 år frem til 2028. Krydstogtskibe forurener via skibsstrøm ved havneophold og via sejlads, hvor man bruger uforholdsmæssigt meget energi typisk fra bunkersoil og dermed udleder CO2 samt en række skadelige stoffer. Større krydstogtskibe forurener som en sejlende by på 20.000-30.000 indbyggere og har et CO-udslip per passager, som er 2-3 gange højere end fly.

- **Flyvning:** Lav en kontrolleret afvikling af Lufthavnen i Aarhus. Lufthavnen lukkes efter en passende kortere periode på 3 år, og i stedet anvende arealerne til grøn omstilling. - Fx til en energipark med solceller og et mindre areal med skov og vild natur. Bygningerne anvendes fx som hotel for grøn turisme, til grønne kurser og erhvervslokalerne til grøn omstilling.

- **Varer fra containerskibe:** CO2-afgift på varer der importeres over kaj fra containerskibe; laves på samme måde som Aarhus Kommunes interne klima-beregning med klimaafgift på oksekød.

- **Containerskibe:** Reducér årligt antallet af containerskibe, der anløber Aarhus Havn, med fx 10% hvert år.

- **Forbruget generelt:** Gennemfør lokale kampagner for mindre forbrug - med tv, podcast, reklamer for forbrugs-reduktion, skole- og gymnasiebesøg og temauger, foredragsrækker, byskilte med forbrugsinformationer, unge og ældre rollemodeller i TV-spots etc. Opstil alternative værdier som livskvalitet gennem fællesskab, samvær, oplevelser, natur, kultur etc.

- **Stands Marselis Tunnel byggeriet:** Det er skabt til 50% havneudvidelse, som betyder 50% flere varer, der igen medfører 50% flere lastbiler. Men det skal vi undgå. Aarhus vil spare 600 mio. som kan bruges på velfærd og klima-sikring. Staten sparer resten op til 4,15 mia. kr.

9

Aarhus by som nul-emissionszone

Målet er at Aarhus kommune som helhed skal være nulemissionszone. Hvornår skal det være sket? Hvis vi tager udgangspunkt i Aarhus' officielle klimamål, skal det ske allerede i 2030. Hvordan sikrer vi, at det sker? Hvem skal gøre hvad? Er det overhovedet realistisk?

Prøv at overveje, hvor mange af de varer og de ting vi omgiver os med, der er produceret vha. fossile brændstoffer, kul, olie og gas: Vores biler, huse, mad, vores energi, møbler osv. Ja næsten alt. Eller bare tænk på transporten - hvor stor en andel af den, der er baseret på fossile brændstoffer til biler, skibe, fly, lastbiler.

Alt i vores tilværelse kræver energi. Landbrug, byggeri, transport, vores forbrug, tøj, rejser, internet, mobiler osv. Så længe denne energi er olie, kul og gas, vil det føre til udledninger af drivhusgasser, CO2e. Derfor er vi nødt til at kunne klare os, så vores produktion og forbrug er uden fossile brændstoffer. Vi skal blive emissionsfri, leve uden udledninger. Også uden de udledninger der stammer fra afbrænding af biomasse i vores kraftvarmeværker.

Allerede tilbage i 2018 og igen 2021 slog IPCC og Det Internationale Energiagentur (IEA) fast, at der ikke er plads til nye olie- og gasfelter eller udvidelser af kulminer noget sted i verden efter d. 31. december 2021, hvis vi skal holde den globale temperaturstigning under 1,5 grader.

Ikke desto mindre kommer 80% af verdens energi stadig fra fossile brændstoffer, olie, kul og gas, i 2022. Og overalt ser vi nye initiativer mhp. fortsat at finde, udvinde og anvende fossile brændstoffer.

Det gælder i Danmark, hvor vi åbner for nye gas- og oliefelter. Hejrefeltet i Nordsøen er fx planlagt til at være i drift fra 2027-2046. I det tidsrum forventer Energistyrelsen, at der kan hentes op til 67 millioner tønder olie og 3.5 milliarder kubikmeter gas. Hvis det afbrændes, vil det udlede over 35 millioner ton CO2, dvs. mere end hvad den danske regering forventer at kunne fjerne ved CO2-fangst.

Det gælder i USA, hvor Trump som bekendt lige har trukket USA ud af Parisaftalen og har givet grønt lys for uhæmmet jagt på mere olie, kul og gas - "*Drill, baby, drill*".

Vi skal være fossilfri inden længe

Og det skal ske før, vi overskrider Tipping Points, dvs. senest i første halvdel af 2030'erne 1 . Og jo flere lande, der bare fortsætter business as usual, jo mere skal alle andre i verden lukke ned for de fossile brændsler. Herunder et Aarhus med målet om at være klimaneutral i 2030.

Så: **Hvordan bliver vi fossilfri?** Dette Manifest rummer en lang række forslag vedrørende cykelby, langt mere kollektiv trafik, minimering af bilismen, samkørsel, deleordninger, en 15-minutters by med minimal pendling.

Det peger alt sammen i den rigtige retning. Men kun hvis vi starter nu. Og kun hvis vi går radikalt til værks.

Sebastian Mernild, den verdenskendte danske klimaforsker, leder af SDU Climate Cluster, prof. i klima-forandringer og glaciologi, hoved-forfatter på FN's sjette klimarapport m.m. sagde fornylig2:

- *"Vi skal omstille alle sektorer, lige fra landbrug til el- og varmesektorer, energiproduktion og mobilitet til lands, til vands og i luften."*

- *"Jo langsommere vi er til at omstille samfundet, til at udvikle, implementere og opskalere teknologiske løsninger, jo langsommere vi er til at justere og ændre vores adfærd, vores mindset, vores forbrugsvaner, jo varmere en verden med flere ekstremhændelser ser vi ind i"*

- *"Opgaven var, at i årene 2019 til 2030 skulle vi reducere de globale udledninger af CO2 med 43%. Nu er vi i 2024 og indtil videre er udledningerne kun steget. Så gabet er blevet endnu større mellem det, vi gør, og det vi burde gøre". Alle har et ansvar, siger han. Opgaven er så stor, at alle skal være med til at løfte den. Virksomheder, industri, landbrug, politikere, civil-samfundet."*

Så når Aarhus Byråd præsenterer et forslag til Grøn Mobilitet som reelt ikke er en løsning, fordi det ikke fører til et klima-neutralt Aarhus i 2030, så er vi nødt til på anden vis at insistere på, at Aarhus skal være nul-emissionszone senest i 2030 og at alle skal medvirke. Redskaberne hertil finder du på næste side.

1 Jf. interview med Jihan Rockstrøm, https://detfaellesbedste.dk/film-til-omstillingen/

2 Alle citater er fra Sebastian Mernild: "Kæmpe økonomisk potentiale for dem, der tør satse klimavenligt", Apropos, Akademiker Pension #1 2024.

Borgerforslag

- Start med at finde ud af, hvor meget CO2e, vi kan tillade os at udlede fra specifikt transporten, hvis vi skal gå i nul som kommune, dvs. blive "klimaneutral" i 2030, når alle kommunens samlede udledninger fra samtlige sektorer medregnes. Sektorerne er landbrug, transport, byggeri, forbrug, energi, offentlig sektor etc.

- Find dernæst ud af, hvor meget CO2, transporten skal reduceres med i forhold til dagens situation, når al transport medtages, også skibe, fly, tung trafik, og al relevant CO2 herfra indregnes.

- Det er selvsagt ikke det samme som at konstatere hvor meget vejtransporten i Aarhus hvert år udleder (som man gør i "Aftale om Grøn Mobilitetsplan") og derefter sige, at dét skal bringes til nul. Vi skal have alle former for CO2 udledninger fra transporten med: Containerskibe, krydstogtskibe, færger etc. Fly herunder privatfly. International transport med lastbiler. Og vi skal medtage al den infrastruktur som medfølger transporten: Tunneler, veje, motorveje, broer. Ligesom vi skal medtage den CO2, der er indlejret i nettoimporten af varer.

- Herefter vil tallene givetvis fortælle, at vi skal reducere transporten så massivt og omgående, at der skal ske meget radikale omstillinger. Disse omstillinger vil medføre omstillinger i stil med følgende punkter:

- Bilernes udledninger nedbringes fra de nuværende 84% af vejtransporten til noget nær 10%

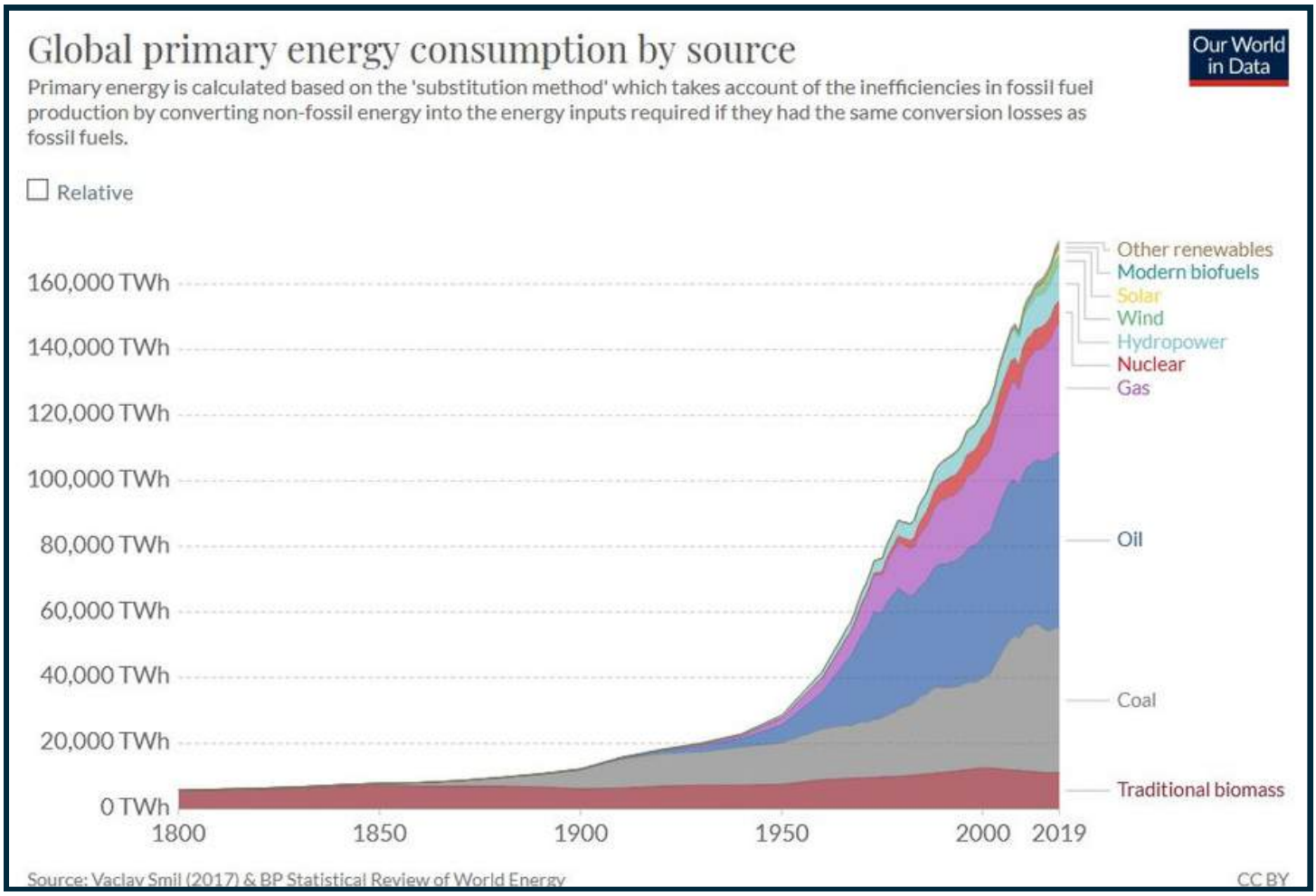
- Bilernes andel af al transport nedbringes fra de nuværende 56% til omkring max 10%. Det sker vha. samkørsel, deleordninger, massiv udbygning af højfrekvent kollektiv trafik, cykling, gang m.v.

- Flytransport nedbringes til nul og kun livsvigtig flyvning kan fortsætte. Lufthavnen lukkes.

- Krydstogtskibe forbydes adgang til Aarhus Havn, efter en kort overgangsperiode, jf tidligere.

- Alle Molslinjens færger overgår til batteridrevet drift og antallet af færgeafgange reduceres markant. I dag er der 3800 ankomster og et tilsvarende antal afgange. I fremtiden vil der være langt mindre brug for færgerne, bl.a. fordi alle biler er delebiler i samkørsel.

- Forbruget i Aarhus reduceres markant, hvorved behovet for varer med skibe, fly og lastbiler reduceres tilsvarende. Vi indfører som førende klimaforskere har anbefalet sammen med borgerne og Folketinget forbrugskvoter, så alle borgere har en bestemt kvote CO2 til rådighed for ens privatforbrug.



Indret en grøn by med livskvalitet og trivsel

#10

En by defineres samlet af en række sektorer, som de nu spiller sammen i den konkrete by: Byggeriet, transporten, handlen, produktionen, kultur, uddannelser, forbrug, fødevareproduktionen.

At skabe og udvikle byer kræver helhedstænkning. Hvor vi tænker i hele bykvarterer, som socialt og kulturelt m.v. hænger sammen - som i 15-minutters byer. Transporten skal tænkes sammen med boligbyggeri, handelsliv og produktion, uddannelser, kultur etc. til en helhed, der fungerer som bedst tænkelige ramme om menneskers liv.

Men byggeri er blevet Big Business. Og Transport er blevet Big Trans. Vi har fået et ”boligindustrielt kompleks” og et ”trafikindustrielt kompleks” lige som det militærindustrielle kompleks, Eisenhower advarede mod under den kolde krig. Boligbyggeriet er blevet drivkraft for økonomisk vækst og en stadig mere betydningsfuld investeringskategori.

Pensionsselskaber, private kapitalfonde, forsikring, kreditinstitutioner, banker m.v. vil gerne investere i byggeriet. Trenden er så massiv, at der globalt investeres fire gange så meget i ejendom som i produktions-virksomhed.

Tilsvarende arbejder bil-, vej- og brolobbyens virksomheder for mere infrastruktur, med motorveje, havneudvidelser, tunneler, broer, lufthavne, flere biler og alle de dermed sammenhørende industrier. Boligbyggeriets udvikling kaldes for ”finansialisering”, hvor markedet i stigende grad er blevet et spekulationsobjekt og boliger og byggeri er blevet den mest sikre investeringsform.

Transportens udvikling gennemgår en tilsvarende udvikling, hvor den samlede infrastruktur i Danmark bliver den legeplads, kapitalerne opererer på. Et eksempel: Aarhus Havn der modtager 73% af al dansk import, der skal videre gennem Marselis Tunnel, som igen kobles til udvidelsen af E45 og i næste række med Kattegatforbindelsen til Sjælland samt Hærvejs-motorvejen, Egholmforbindelsen op gennem Jylland.

Infrastrukturen spiller sammen som ét hele og sikrer et samlet fundament for handel, vækst, investering og transport. Og byerne, her Aarhus, indpasser sig så i dette mønster - byen bliver bygget efter developernes og transportens behov, ikke menneskenes.

Kommunerne spiller en særlig rolle i denne trend. Kommunerne tjener på at sælge byggegrunde, som developerne køber og bygger på. Og senere ved boligbeskatning og tilflyttere som betaler indkomstskatter. Jo dyrere grundene er, jo mere må bygherren bygge i højden og sælge eller leje ud dyrt for at få sin investering retur.

Det ender hver gang og stensikkert med én bestemt type byggeri: Stadig flere, stadigt højere højhuse, dyrere boliger bygget tæt sammen uden plads til grønne åndehuller, parker, natur, torve, legepladser, fælleshaver etc., fordi kommunen skal tjene mest muligt ved salg af mest mulig areal til flest mulige developere. Som til gengæld skal tjene mest mulig på de grunde, de har købt.

Alt sammen med boliger bygget i beton, stål, glas og andre klimabelastende materialer. Jo mere presset vokser for at investere, jo mere stiger priserne på den mest begrænsede ressource af alle, nemlig areal i byzonen.

Vi kan alle mærke konsekvenserne: Der er stadig flere områder i byen Aarhus, hvor nybyggeriet nu er så højt og så tæt, at det føles som om bygningerne tårner sig op i 8-12 etager over gadens cyklister og gående.

Udsigten til himlen eller solen er væk. Gaden bliver mørk. Vinden tager til i mellemrummet mellem de høje bygninger. Ingen butikker. Ingen værksteder. Ingen grønne områder. Bygninger er sjælløse, fantasiløse og oplevelsesfattige, fordi det aldrig var beboernes livskvalitet, der var i centrum, men afkastets størrelse.

Arkitekterne er kun med fordi man på den måde kan sikre sig, at det er muligt at retsforfølge nogen, hvis noget går galt.

Der er ikke byrum og mødesteder for fællesskaber og fælles aktiviteter. Det hele ender i et kannibalistisk loop, der presser huslejer og ejendomspriser i vejret, så familier med almindelige indkomster får svært ved at bo i byen.

Menneskelige boligbehov erstattes af kapitalinteresser. Der er skabt en gentrificering af byen, hvor almindelige mennesker presses ud til fordel for dem med penge.

"Der er meget at vinde ved at stoppe den type byggeri, som ødelægger vore byer under frembringelse af minimal boligkvalitet og maksimal CO2-udledning", siger professor på Arkitektskolen i Aarhus, Søren Nielsen.

Tilsammen skaber de økonomiske interesser bag den form for byudvikling en by, som ikke formes ud fra miljø- eller menneskehensyn, men alene ud fra hensyn i maximal indtjening.

Men vi skal en helt anden vej. Vi skal indrette byen efter menneskene og efter klima- og naturkravene. Indrette sammenhængende 15-minutters bykvarterer. Ombygge og undgå at bygge nyt. Når nybyg er nødvendigt, så bygge i biogene materialer. Bygge meget mindre. Bygge aldersfleksibelt og med fællesrum til spisning, fryse-, køle- og vaskefunktioner. Med fælleshuse, med-borgerhuse, cafeer og udeservering, med butikker og værksteder i stueetagen og i grønne baggårde i alle kvarterer. Med fælleshaver, urban farming. Med solceller og lokale vindmøller styret af lokale borgerlaug. Med fælles arealer, til dyrkning, leg, aktiviteter, dyr. Vi kan have kaniner, høns, ænder, højbede med grøntsager, frugt- og nøddetræer, bærbuske etc., som vi hjælpes om at passe sammen.

Trafikken kan indrettes som det er beskrevet tidligere ovenfor: Med Parkér og Rejs anlæg. Med trafikøer, nulemissionszoner. Med P-huse. Minimal gadeparkering. Og i stedet med gågader, cykelgader, torve, grønne områder etc. Det bliver en smuk by - en by, der er "Blød som en krop". Alle de absurd grimme monumenter over kapitalernes by, erstattes af spillevende rum for mennesker, der bor, lever og mødes med livskvalitet og trivsel.

Borgerforslag

1. En menneskevenlig by med lys, luft og grønt. Der er værdier, vi er nødt til at værne om:

- Byens smukke huse og byens nærhed til skov, natur, strand, bugt - dens DNA
- En byudvikling, der respekterer bykvarterernes identitet og fremhæver byen som del af landskabet
- Et Aarhus hvor borgerne er de reelle byplanlæggere ikke 'developerne', de fremmede kapitalejere
- Et Aarhus, hvor lys og luft, CO2-optag, natur og biodiversitet indtænkes i en grøn byudvikling

2. En klimavenlig by. Vi skal udvikle:

- Et bæredygtigt Aarhus indrettet efter planetens grænser. Al aktivitet og politik har denne præmis
- Som overholder FN's 17 verdensmål

3. En by og en kommune med biodiversitet.

- Et Aarhus med respekt for naturen, en by som er en del af den omgivende natur uden at ødelægge den
- Et Aarhus, som beskytter og fremmer biodiversiteten overalt, på land og i bugten
- Et Aarhus der efterligner naturens cirkulære økosystemer uden affald af nogen art, hverken CO2 eller plast

4. Aarhus gentænker forholdet by / land. Vi skal udvikle et Aarhus hvor:

- Kommunen rummer attraktive, aktive og levedygtige landområder
- Vi indretter nye bæredygtige bosætninger, gentænker hverdagslivet og skaber liv på landet med grønne jobs
- Lokalsamfundene bliver arnested for udvikling, bæredygtighed og iværksætteri med grønne jobs
- Et Aarhus, hvor by og land spiller sammen på nye, frugtbare og bæredygtige måder
- En kommune hvor vi ikke samler alle i en tætpakket storby, men spreder os, så vi får plads, natur og miljø

5. En by med social bæredygtighed. Vi skal udvikle:

- Et mangfoldigt Aarhus for alle, hvor alle kan deltage uanset etnicitet, religiøsitet, køn, rig-fattig, alder
- Et Aarhus der ikke kun er for rige og ikke kun for voksne
- Et 'fællesskabernes Aarhus'- et menneskevenligt Aarhus
- En by med grønne områder, parker, natur og økosystemer med plads til dyr

6. En by med grønne bykvarterer. Vi skal udvikle:

- Et Aarhus baseret på autonome, bæredygtige bykvarterer – 'by-landsbyer' eller 15-minutters bykvarterer
- Et Aarhus med selvstændige vedvarende energilaug for hvert bykvarter
- Et Aarhus, hvor bygningerne overholder maximum-målene for CO2-aftryk per areal, 2,5 kg. CO2e per m2

7. En by for grønne iværksættere. Vi skal udvikle:

- Et Aarhus med grønt iværksætteri og grønne jobs - genbrug, upcykling og reparationscafeer, værksteder, microproduktioner, butikker, medborgerhuse, fælleslokaler, kultursteder, kulturproduktioner, gavlmalerier
- Et Aarhus hvor bykvartererne skaber bæredygtige løsninger baseret på lokale fællesskaber
- Et Aarhus hvor hver enkelt virksomhed, værksted og butik tager ansvar for klima og miljø og hvor økonomisk overskud ikke længere er eneste eller vigtigste parameter. Et Aarhus med lokale, klimavenlige forsyningskæder
- Et Aarhus, der vækster i livskvalitet, trivsel og kvalitetsprodukter med lang holdbarhed og stor kloderespekt

8. En by med smukke huse og arkitektonisk kvalitet. Vi skal skabe:

- Et Aarhus, hvor bygningerne ikke kun er funktion, men er begrønnede og har æstetisk og miljømæssig kvalitet
- Et Aarhus, hvor markedskræfterne ikke er altafgørende eller definerende for byudviklingen
- Et Aarhus, hvor bygningerne giver liv til byen og rummer både handel og butik, produktion, genbrug og værksteder samt boliger og kultur, uddannelse - helt som det er målet med 15-minutters bykvarterer
- Et Aarhus, hvor der planlægges i fællesskab med og for borgerne
- Et Aarhus, hvor der udbygges med afsæt i en helhedsplan, som hele byen føler hjerte for

9. En by med bilfri bymidte og grøn mobilitet.

- Et Aarhus med bæredygtig transport og mobilitet
- Et Aarhus med velfungerende, gratis, højfrekvent og fleksibel offentlig transport
- En cykelby og et Aarhus for cykler og gående
- Et Aarhus uden fossilbiler og tung trafik i midtbyen - en nulemissions byzone
- Et Aarhus med Park & Ride-anlæg i periferien og med fartbegrænsning i forstæderne
- Et Aarhus med samkørsel, med deleordningerne for el-biler og el-dreven kollektiv trafik

10. En by og en kommune med blå og grønne kvaliteter. Vi skal udvikle:

- Et Aarhus, der ser sig selv som en del af landskabet, både det blå og det grønne
- Et Aarhus, hvor byggeriet respekterer byens geografi og topografi
- Et Aarhus, der indtænker klima og biodiversitet på alle niveauer, som genopbygger livet i bugten
- Et Aarhus, hvor skolerne underviser børn og unge i at respektere naturen og indgå aktivt i dyrkning af jorden

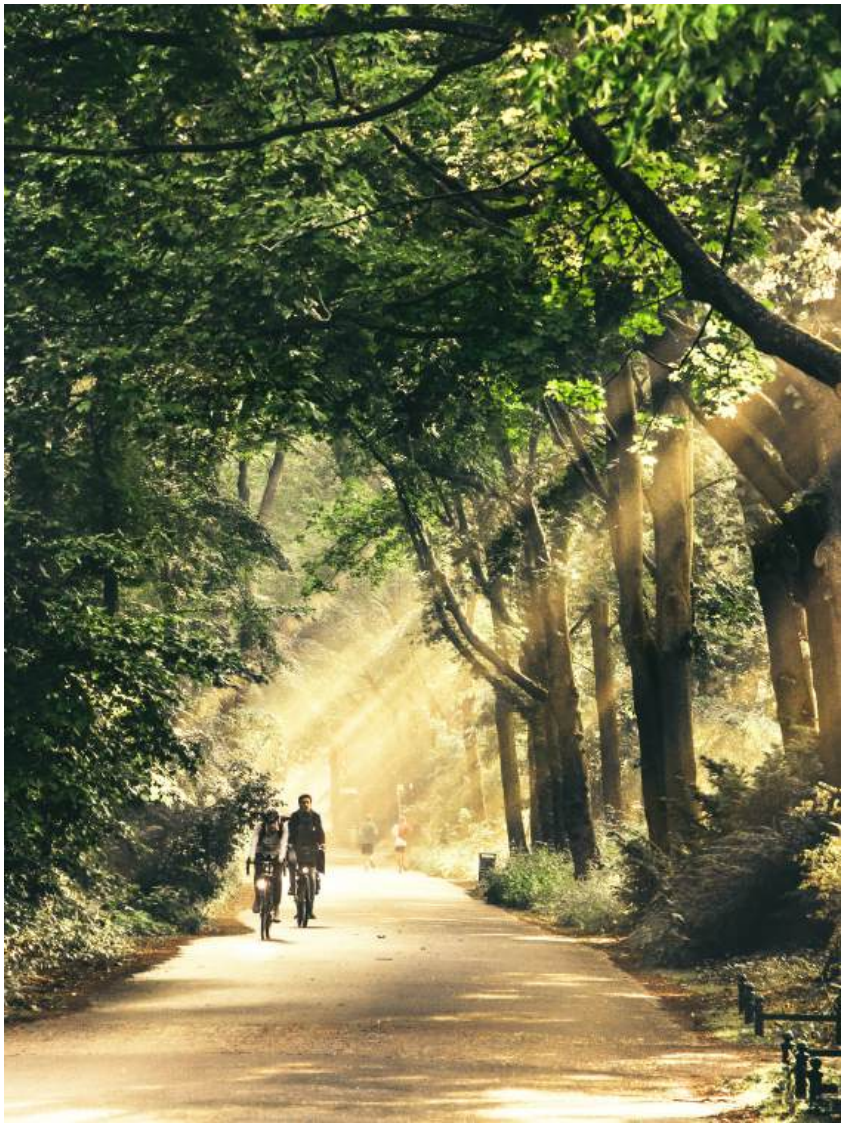
11. En by med aktive og engagerede borgere der planlægger fremtiden sammen med kommune og erhverv. Hvor vi udvikler:

- Et Aarhus baseret på tillid mellem politikere, forvaltning og borgere
- Et Aarhus med Borgerting, decentrale borgerdemokratier i alle bydele – uden Greenwashing
- Et Aarhus med borgerinvolvering, hvor kommune, erhvervsliv og borgere er inddraget på lige vilkår
- Et Aarhus med 'Fisken på disken' – med åbne og ærlige meldinger, hvor vi siger tingene ordentligt, men ligeud

Dette afsnit er oprindelig formuleret i "Alternative visioner for Aarhus af Det Fælles Bedste sammen med en række lokale borgere:

https://detfaellesbedste.dk/hvad-kan-det-faelles-bedste-goere/hoeringssvar-6-aarhus-som-groen-foregangsby-alternative-visioner-for-aarhus-4/

Tak fordi du læste med



Bilag

Fakta om biler og transport

- Transporten står for 30% af Danmarks samlede CO2 udledning (Klimaministeriet).
- Langt hovedparten - cirka 90% - stammer fra vejtransport, hvor bilerne står for langt den største del - 84% af al persontransport i 2019 (NOAH-Trafik)
- Danskerne kører i gennemsnit 1,05 person i hver bil i myldretiden (Transportvaneundersøgelsen)
- 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 (Energistyrelsen).
- Vi bruger bilen stærkt uøkonomisk, hvis man anskuer den som en ressource. Hver bil står ubrugt hen i 96,5% af tiden hvert døgn (DTU). Biler i deleordninger vil være i brug i store dele af døgnets timer.
- Vores transport ligger overvejende i fritiden (70%) og 30% er på under 3 km, dvs. over afstande, hvor vi kunne vælge at transportere os anderledes - cykle, gå osv. (Ingeniørforeningen IDA's Bæredygtig Mobilitetsplan)
- 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 gennem brug af delebiler, samkørsel etc. (IDA's Bæredygtig Mobilitetsplan)
- Transporten tilrettelægges som om alle har bil, men 38% af befolkningen har slet ikke bil (52% i Hovedstaden) (NOAH-Trafik)
- Ifølge Danmarks Statistik er der i 2024 ca. 130.000 biler indregistreret i Aarhus. Der er til sammenligning 307.874 borgere mellem 18-125 år i Aarhus (https://www.statistikbanken.dk/20021) Det er altså langt under halvdelen af borgerne i Aarhus, der har bil.
- Transporten tilrettelægges som alle problemer vil være løst, hvis man overgår til el-biler. Andelen af el-biler i Aarhus har rundet 10%. Men en el-bil udleder ifølge regeringens Klimarådet halvt så meget CO2 som en fossilbil i sin livstid og den kræver samme plads på veje, motorveje og til parkering. Dvs. el-biler stiller samme krav som fossilbiler til infrastruktur og plads. El-biler støjer mere end en fossilbil ved hastigheder over 30 km. Batterier til el-biler produceres under urimelige forhold med børnearbejde i miner i fx Congo.
- Andelen af familier, der ejer mere end én bil, er steget fra 13 pct. i 2011 til 18 pct. i 2021 (Danmarks Statistik). 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.
- Den konsekvente favorisering af bil-benyttelse, som beskatning, fysisk planlægning og udsultet kollektiv transport har skabt, afspejles i flere biler samlet set og i flere biler per familie. Eksempelvis er afgifterne på biler halveret siden 2007 som følge af en række Folketingsbeslutninger fra skiftende regeringer.
- 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 i gnsm. kræver 20% mere brændstof pga. større vægt og større luftmodstand.
- Infrastrukturaftalen fra 2021 rummer de største investeringer nogensinde i anlæg af nye veje til øget transport med motorveje, broer, lufthavne selvom man ved, at mere vej betyder flere biler. Anlægsprojekterne er så småt på vej til at blive implementeret. Folketinget har fx vedtaget anlægsprojektet for Egholmforbindelsen og senest Fyn-Als motorvejsforbindelsen.