

Aarhus d. 13. april 2025

Til
Aarhus Kommune
Teknik og Miljø
Klimasekretariatet

Høringssvar til *Grøn Mobilitetsplan 2025-2030*

Danmarks Naturfredningsforening i Aarhus (DN) takker for muligheden for at kommentere på Aarhus Kommunes "Grøn Mobilitetsplan 2025-2030" indeholdt i flg dokumenter:

- [Bilag 1 - Aftale-om-grøen-mobilitetsplan.pdf](#) (GMP)
- [Bilag 2 - Tillæg til aftalen efter samfundsdialog.pdf](#)
- [Bilag 3 - Indsatskatalog.pdf](#) (IKat)
- [Bilag 4 - Øvrigt materiale til indsatskatalog.pdf](#)

Vi vil i det følgende adressere de fire dokumenter som ét samlet kompleks under betegnelsen *Mobilitetsplanen*, og vil primært holde bemærkningerne på et overordnet tematisk/principielt niveau. I tilfælde af tekstnære, konkrete referencer, vil vi henvise til det specifikke dokument med ovenstående forkortelser og sidetal.

Generelt

DN går fuldt ud ind for borgerinddragelse så som denne høring og tidligere i processen Samfundsdialogen for 'Aftale om grøn mobilitetsplan'. De er vigtige. Vi ser dem som en måde at udpege fejl, mangler og uopdagede muligheder for politikerne, som jo så er i deres gode demokratiske ret til at fastholde eller ændre kurs.

DN hylder at lære af erfaringer – det har naturen bygget på i 3 milliarder år. Så det er fint med forsøg, pilot og test. Men det skal ikke være en spareøvelse – hvor man neddrogler for at spare. Pilotprojekter er for at høste erfaringer og skære vildskud af tidligt. Men så meget mere skal det stå lysende klart, at når en retning synes rigtig, så skal der fart på og økonomi til. Og det er også lovligt at lære af erfaringer fra andre byer. Så speciel er Aarhus nok ikke, at erfaringer ikke kan overføres. Der er måske mere forskel på forskellige steder i Aarhus, end der er mellem byer af samme størrelse. Så sæt mere i gang og overvåg resultaterne.

I februar 2025 forholdt DN sig ligeledes i et [høringssvar](#) til *Klimaplan 2025-2030*, som GMP udgør en udskudt del af dækkende 270.000 t CO₂e.

I DNS optik er der en klar sammenhæng – såvel i årsag, som i løsning – mellem klimakrisen og natur- og biodiversitetskrisen, og nødvendigheden af at imødegå dem i fællesskab, alt imens vi holder samfundsudviklingen indenfor de planetære grænser. Det handler med andre ord ikke bare om at afværge klimaforandringerne katastrofale konsekvenser for den menneskelige civilisation af i dag, men nok så meget om at fremtidssikre eksistensgrundlaget for alt levende.

Mobilitet rører ved os alle sammen hver dag, hvad enten vi skal på arbejde, til sport eller de utallige andre steder, vi skal transportere os hen eller have varer bragt til og fra.

Der er meget vane og magelighed i den enkeltes valg. Forandring kræver en ny stillingtagen – og i mobilitetssammenhæng kan vejen til en mere bæredygtig transport have mange bump: Der er så mange kabaler, der skal lægges, og som skal gå op for at mobiliteten i Aarhus kan lande et nyt og bedre sted – både mht. klima, natur og biodiversitet.

Sagt på en anden måde, så skal der graves en del. Både i lommen efter penge og i byens overflade for at danne en bedre by hvor folk trives – også mht. transport.

Veje og parkeringspladser reserveret til biler skal for en dels vedkommende erstattes af renere byrum reserveret mennesker med plads til trivsel, til ophold og til bløde trafikanter.

IKat er fyldt med vanebrud. Vi skal flytte vores transport fra private biler over i kollektiv trafik, til cykel eller til fods. Eller en kombination af det.

Aarhus er en ung og klog by. På en af kommunens [hjemmesider](#) står

”Med flere end 50.000 studerende har Aarhus landets højeste koncentration af studerende i forhold til indbyggere. ...”

Det er et kæmpestort segment af mennesker uden stor økonomi, som er et sted i livet, hvor de formes og former. Og mennesker, der helt konkret sidder og kigger ud på det isbjerg, der har revet sig løs, og som vi styrer imod.

Politikerne skal dreje voldsomt på roret – men det kræver mod at gå imod magelighed og vaner. Der er masser af mennesker i Aarhus, der vil tro på en ambitiøs plan, og som hellere vil se et kursskifte end høre på musik fra et kor af politikere, der pleaser økonomisk vækst over trivsel.

Kommunens embedsmænd udgav i sommeren 2024 beskrivelse af 35 mobilitetsindsatser, med hver sin beskrivelse, effektvurdering, anlægs- og driftsomkostninger. Tilsammen vurderes CO₂ (pr 5/8 2024) besparelsen på 202.000 - 337.500 t CO₂e.

DN anerkender det grundige arbejde, hvis resultat med lidt god vilje passer i det CO₂-hul, som klimaplanen havde givet i opdrag at udfylde.

Som med klimaplanen konstaterer DN helt overordnet, at klimadagsordenen fylder meget i Aarhus Kommune, og anerkender, at man i både Byrådet og Forvaltningen synes reelt optaget af at adressere én af vor tids allerstørste samfundsudfordringer. Men alligevel efterlades man med en foruroligende fornemmelse af, at det forbliver ”business as usual” og at indsatserne er utilstrækkelige til at indfri målsætningerne om rettidig og nødvendig aktion. I Mobilitetsplanen bilag 9 er det politisk vedtagne reduktionsmålsætning for transportområdet faldet til 214.000 t CO₂e.

Derfor skal nærværende høringssvar opfattes som indtrængende opfordring til at gøre mere, bedre og hurtigere. Ikke fordi de beskrevne initiativer ikke er gode eller relevante, men fordi de efter alt at dømme er utilstrækkelige til at nå målsætningerne, og fordi DN betragter klimamålene som en bunden opgave, der ikke kan udsættes og ikke må forsinkes. Det er en nødvendighed, der kalder på det højeste ambitionsniveau.

DN følger med interesse arbejdet rundt om i verden med 15-minuttersbyen (introduceret [her](#)). Den grundlæggende ide er, at man gennem planlægning sikrer, at alle borgere har adgang til hverdagens essentielle funktioner inden for en tidsmæssig radius på 15 minutter til fods eller på cykel fra deres bopæl.

En hovedpointe er, at bilen ikke, som vi ellers går og tænker, giver frihed: Det er bilens brug, der styrer familiens aktivitet og koordinering af aktiviteter i familien. Populært sagt, så kan vi indrette byområder, så en cykel, et buskort og et par gode sko giver det enkelte familiemedlem frihed. Så er man ikke bundet til at transport skal koordineres omkring bilen. Eller bilerne. En slags ”fri-kvarter”. Eller leveby – fordi den ideelt set rummer bolig, uddannelse, handel, sundhed og kultur.

Set i et større perspektiv handler det om at lave de levebyer, vi ønsker at bo i og samtidig få nogle ønskede sideeffekter, som fx mindre CO₂udledninger.

30-minutters territoriet er en udvidelse til det område, man kan nå fra sit hjem ved også at benytte kollektiv transport.

DN kæmper for natur, miljø og klima. De tre elementer hænger sammen og vi ser 15-minutters byen som en boform, hvor man i samarbejde med byens borgere kan adressere natur, miljø og klima.

Hvis man ønsker at fjerne det overforbrug af ressource, som danskerne næsten er verdensmestre i, så må transporten af ting langvejsfra begrænses. Der skal tænkes meget mere cirkulært og lokalt.

DN synes i det lys, at planer om [Tunnel under Marselis Boulevard](#) bør skrinlægges.

- Etablering: 7-9 år
- Pris: 4,1 mia fordelt mellem stat, kommune og havn
- CO₂ belastning: mellem 92.000 og 165.000 t CO₂e
- Bortskafning af 585.000 m³ overskudsjord. 12% forventes at være kraftigere forurenede.

Den er endnu et enormt langvarigt projekt, der ødelægger infrastrukturen i en hel bydel i mange år og beslaglægger enorme mængder råstoffer og arbejdskraft – og har et klimaaftryk halvt så stort, som hele mobilitetsplanen sigter efter at spare – og som ikke på nogen måde betales tilbage med tiden, som det er tilfældet med fx letbanens etape 2.

Brug i stedet elbiler, lydsvag vejbelægning og en tørhavn med forbindelse via jernbane. Med denne helt rimelige skrinlægning kan der blive økonomi til en meget mere aggressiv udbygning af infrastruktur til levesteder, cykler, gående og til kollektiv trafik!

Kollektiv trafik

Der rejste i 2023 over 6.300.000 passagerer med kollektiv trafik

Det er pænt meget mere, end hvad der besøger stadion – og folk rejser ikke for sjov. Det er fordi de skal noget – for det meste noget, som vi er afhængige af sker. Og som sker på daglig basis.

Derfor er det også rimeligt og rigtigt, at den kollektive trafik har stor fokus.

Der er dels nogle meget store og langvarige projekter, som først sent eller slet ikke kommer til at bidrage til reduktionsmålene i 2030, men så rigeligt til råstofbrug og udledninger. Det er, om man synes om det eller ej, ishockeystave. Og det er i orden. Det er nødvendigt og tager tid. Selv om vejen derhen er fyldt med råstofbrug og udledninger.

Så meget mere nødvendigt er det at lave andre ting, der på kort sigt kompenserer for denne underpræstation.

IKat har fine bud på det. fx

- opgradering af de A-busser, der betjener samme område som den kommende anden etape af letbanen. Både mht. frekvens og fremkommelighed (ITS).
- Busbaner på Ringvejen er valgt, frem for de ellers foreslåede BRT-busser, der først ville være færdige i 2035.
Busbaner andre steder – lidt forsigtigt for at lære
- Ny kollektiv infrastruktur
- Sammenknytning af kollektiv trafik og bil/cykel
- ITS "på udvalgte projekter"

Det virker bare, som om man ikke giver den gas. DN anerkender, at man ikke kan lave alt på en gang, men vi er sikre på, at hvis den økonomiske villighed var til stede i trafikken som i andre områder, så kunne der ske meget. Snart.

- Hvorfor er det kun to A-busser, der skal have speciel kærlighed?
- Hvorfor begynder man ikke med busbaner på Ringvejen før 2028? Hver gang man har lavet et stykke busbane, kan den jo tages i brug – uden at vente på resten.
- Sænk prisen på kollektiv trafik så den er ikke konkurrencedygtig med elbiler
- Opret og organiser små og store Park'n Ride pladser

I mange tilfælde er det markant dyrere at bruge kollektiv transport end egen bil. Det er dels socialt skævt, dels meget lidt motiverende til at omstille sig.

Hvis vejafgifter bliver en realitet, vil dette ændre sig.

DN anbefaler, at man i perioden indtil da sænker prisniveauet for kollektiv transport markant.

Det ligger bare en byrådsbeslutning væk.

Hurtigere afvikling og hyppige afgang kan også opnås hurtigt.

Fra Bilernes by

Elbiler er ikke løsningen på de trafikale problemer. At 37% af bilerne vil være elektriske i 2030 fjerner ikke behovet for veje eller parkeringspladser.

Det fjerner ikke mikroplastik fra accelererende og bremsende dæk. Og det giver ikke plads til blød trafik. Elbiler er en nødvendig erstatning for fossilbiler, men antallet af biler skal nedsæt-

tes.

Der er ingen grund til at tro, at vores transportbehov bliver mindre. Målt i antal ture. Måske ej heller i kilometer.

Så vi skal lære at bruge andre måder. Og det kommer ikke uden et pres. Økonomisk, praktisk, moralsk.

DN støtter fuldt ud, at biltrafikken struktureres i udbredelse og omfang. Selvfølgelig skal det være muligt at komme frem. Som bevægelsesbesvær. For pleje og sundhedsvæsenet. Som håndværker. Med varer. Men byen skal være menneskenes. Og gerne smilets.

I Ikat s. 3 er der under grupperingerne "Forbundne lokalmiljøer med plads til byliv" og "En midtby i en storby" nævnt en lang række indsatser for at nå derhen. Mange af dem er ikke individuelt CO₂-reduktionsvurderet, men cocktaileffekten af dem kan man håbe er substantiel.

Vejafgift, (IKat #50) (hvis det bliver tilladt af folkettinget) står for halvdelen af CO₂ reduktionen i Mobilitetsplanen. Der er netop afsluttet et nationalt pilotprojekt, hvis data skal analyseres – og der skal tages stilling til, hvor provenuet fra en vejafgift skal lande. Skal bilisterne holdes skadefrie – eller skal kommunerne kunne bruge pengene til det øvrige mobilitetsarbejde?

Tilladelse til vejafgift kan lade vente på sig, og der er ingen plan B.

DN opfordre til at byrådet, sammen med andre store byer, presser på for den nødvendige lovgivning.

Hjertezoner kan kun have DNS fulde opbakning. Ikke alene vil det give børn og unge en sundere start på dagen. Men måske er det også et lille tipping point i familien, jævnfør 15-minutters byen omtalt ovenfor: Ved at fjerne noget af kompleksiteten i at få familiens bil til at dække alle morgenens transportbehov, kan andre i familien starte turen hjemmefra på andre tidspunkter – og måske med andre midler. Og selvfølgelig vil der være lokal modstand. Det er der til al forandring.

Næsten 50% af kommunens husstande råder ikke over en bil. Lad det tal vokse.

Bløde trafikanter

Det er skuffende, at der i den grønne mobilitetsplan kun er afsat ca. 5% af beløbet til cykelområdet. Det virker, som om fantasien holder op, når det bare er sko og cykler, vi bevæger os rundt med. De bløde trafikanter har jo altid fundet deres vej frem, fordi det er mange menneskers eneste mulighed – men hvad hvis vi nu vendte det på hovedet: Planlagde efter de bløde, lette og klima- og miljøvenlige – og indpassede de hårde, tunge og belastende? At man saltede cykelstier før veje. At man dimensionerer cykelstier før antal vognbaner. At den korteste vej er til de langsomste. Anstændig cykelparkering hvor der er behov- og ikke bare plads til overs. Osv.

Elcykler har virkelig rykket cyklen ind som et billigt og relativt hurtigt bud på en transportform i en bakket by. Mixet af hurtige, brede, langsomme cykler med børn, voksne og ældre lægger endnu et lod i vægtskål for planlægning med plads på cykelstierne – også i bredden.

I GMP ønsker forligspartierne at Cykelhandlingsplanen fra 2017 realiseres i 2024-2026.

Cykelhandlingsplanen nævnes ikke ved navn i IKat, kun visse delelementer.

DN støtter fuldt ud Cykelhandlingsplanen snarlige realisering.

Multi

Vi kan betragte mobilitet ovenfra og ned. Regne i procenter og sandsynligheder. Men for det enkelte menneske er transport meget konkret. "Jeg bor her". "Jeg skal derhen". "Jeg har min økonomi". "Jeg har mine forpligtelser".

Derfor er det vigtigt, at den enkelte også kan overskue sine konkrete valgmuligheder.

Bilen er meget konkret, når rejselængden overstiger personens fysiske mulighed for blød transport. Den har ventet i nærheden af min hoveddør i 16 timer og bringer mig i nærheden af mit mål, hvor den så venter 8 timer på en parkeringsplads, til jeg skal hjem igen. Transporttiden kan variere.

Kollektiv trafik skal også være konkret.

DN ser gerne flere muligheder for at stykke en tur sammen. Der er mange mennesker, hvis behov kan dækkes med en cykeltur/biltur frem til kollektiv trafik. Eller omvendt med kollektiv transport til en ventende cykel. Måske med en rabat på billetten. I hvert fald skal ventetiden på den kollektive trafik være kort.

Verden er fuld af eksempler på velfungerende eksempler. Nogle er nævnt i IKAt. Ikke flere forsøg. Brug statistikken og sandsynligheden til at plukke de lavthængende frugter først – alt imens de tidskrævende tiltag udføres.

Blinde vinkler

Indsatser på tung trafik, fly og skibsfart er stort set ikke eksisterende i mobilitetsplanen. DN synes selvsagt at disse områder skal inddrages – med et tilsvarende løft af planens mål.

Med venlig hilsen

Kurt Søe, på vegne af Klimagruppen i DN Aarhus
Sebastian Jonshøj, formand