16.marts 2020

BÆREDYGTIG GRØN TRAFIK-LØSNING FOR ÅRHUS

Udarbejdet af tværpolitisk gruppe (UDKAST)

AARHUS SKAL VÆRE CO2 NEUTRAL I 2030 - TRAFIKKEN ER EN AFGØRENDE FAKTOR
Trafikken har store miljø- og trivselsmæssige effekter. Omkring 50% af CO_2-emissionerne i Århus stammer fra trafikken. Store områder i Århus belastes af støj og luftforurening fra trafikken, f.eks. dagligt 20.000 biler ind ad Frederiks Allé. Derfor er miljømæssigt bæredygtige transportløsninger en nødvendighed, så de skadelige effekter i form af CO_2-udledning, luft- og støjforurening og ophobning af biler i gademiljøet kan reduceres kraftigt.

Århus vokser voldsomt i antallet af beboere og arbejdspladser. Det skaber transportmæssige udfordringer for Århus som bysamfund med tilhørende oplandsområder. Den store udfordring er på en gang at servicere borgerne, pendlerne, erhvervsliv og de offentlige institutioner med effektive og miljømæssigt bæredygtige transportløsninger

Man skal gøre sig klart, at det er de valgte trafikløsninger, der styrer trafikstrømmene. Transportbrugerne bruger de muligheder, som stilles til rådighed for dem. En vigtig pointe er, at valgte transportløsninger skal kunne virke på længere sigt og ikke blot generere et nyt behov, f.eks. for vejudvidelser til de endnu flere pendler-biler.

VALGET STÅR IMELLEM TO HOVEDSTRATEGIER
Århus står følgeligt over for at træffe strategiske hovedvalg for de transportmæssige udfordringer. Pengene er ikke uendelige, så det kræver et hovedvalg af investeringsstrategi. Sammenhængende transportløsninger med god trafikservice kræver typisk store investeringer i sammenhængende transportløsninger. Der skal satses helhjertet, hvis det skal virke i form af god transportservice for borgere, pendlere m.fl.

Man må vælge – og valget står mellem 2 hovedretninger.

Rådmand Simseks strategi med kraftigt udvidet vejtrafiksystem med endnu flere privatbiler
Rådmand Simsek har med sit udspil, ”Mobilitet frem mod 2050 – Investeringsbehov og handlekatalog” bekendt sig som ensidig fortaler for at fremme privatbilismen som vejen til at løse Århus transportudfordringer. Med investeringer på i størrelsesordenen 12 (ud af 16) milliarder kr. i at udvide en række indfaldsveje og Ringvejen med flere vognbaner, udvide parkering i Midtbyen osv. Med andre ord Simseks ”Dubai-trafikvision” for Århus.

Gammelkendt ”medicin” med kendte effekter i form af massiv pendlings-privatbilisme med fortsat kødannelse selv efter vejudvidelsen, øgede CO2-emissioner, øget luft- og støjforurening for endnu flere mennesker langs indfaldsveje, trængsel og ophobning af biler i Midtbyen. Simsek foreslår

endog at etablere en ”Havnering” øst om Midtbyen. Et forslag som i tankegang ligner tilsvarende forslag fra 1960’erne, som afdøde borgmester Bernhard Jensen fik stoppet.

Simseks forslag sælges ganske smart som ”frit valg-løsning” – i praksis godt nok ikke omfattende cyklister, brugere af kollektiv trafik og dem, som ønsker et miljømæssigt bæredygtigt trafiksystem. Hvad valg har de, når der nærmest udelukkende storsatses på privatbilen? Miljø- og klimabæredygtighed synes udeladt.

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

Hvis Århus med den foreslåede vækst skal fungere som en dejlig by at leve og færdes i og med effektiv transport infrastruktur, så dur det ikke at øge antallet af pendlings-privatbiler, der skal ind i Midtbyen. En høj transportmæssig service til borgere, arbejdstagere, besøgende og erhvervsliv må altså tilvejebringes på en anden måde.

Som hovedstrategi for en ”Bæredygtig grøn trafik-løsning for Århus” foreslås inden for Ringvejen satsning på kollektiv el-transport med blanding af letbane/sporvogne, store og mindre el-busser (Bus Rapid Transit) BRT og cykling med et udbygget cykelstinet. Pendlings-privatbilerne parkeres i store P- og bilserviceanlæg uden for Ringvejen/indfaldsvejene fra motorvejene. Containere fra havnen transporteres på el-tog fra Havnen til Aarslev, hvor der laves en omladningscentral med containerne fra tog til lastbil. Her vil være ca. 800 meters kørsel til E45 eller transporten kan fortsætte på tog. Den samlede ”sidegevinst” ved den foreslåede strategi vil være kraftig reduktion af trafikdræbte og-tilskadekomne lige som i f.eks. Oslo.

Alle betydende transport-korridorer fra Ringvejen ind til Århus Midtby dækkes af ovennævnte løsninger. For de større indfaldsveje reserveres og omdannes dele af vejbanen til kollektiv el-transport og cykelstier og med bycykler ved indfaldsvejene, så man kan komme med el-bus ind mod byen og stå af tæt på sin arbejdsplads, og cykle resten af vejen. Disse transportkorridorer kan også servicere borgere m.fl., der bor inden for Ringvejen. Supplerende etableres tilsvarende tværgående løsninger for Ringvejen og Ringgaden.

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

For Århus Midtby skal antallet af privatbiler reduceres, herunder reducere parkering i gaderummene, så der bliver plads til kollektive el-transportformer, cykelforbindelser, gadetræer, og byliv. Den grønne trafikløsning, herunder etablering af cykelforbindelser i Midtbyen vil betyde, at mange beboere forventes at fravælge privatbilen. Parkering i Midtbyen foreslås reguleret, så den motiverer til ikke at parkere i gaderummet og i stedet anvende de eksisterende P-pladser/huse. Beboer-parkering skal omfatte hele Midtbyen. Der skal etableres tyverisikkert cykel-parkeringsanlæg. Miljø-zonernes miljøkrav skærpes.

For landsbyer og for landområderne, hvor det er svært at etablere en tilfredsstillende kollektiv transportservice vil privatbilerne fortsat være vigtige. Men disse områder skal tilgodeses med nye fleksible kollektive el-transportløsninger, cykelstier, samkørsels-ordninger, "by-cykelordningen" med gratis lejecykler kombineret med cykel-parkering o.l., der kan forbedre den trafikmæssige service.

BÆREDYGTIG GRØN TRAFIK-LØSNING FOR AARHUS –
Konkrete mål, virkemidler og handlinger

Først og fremmest skal man beslutte sig, om man målrettet vil gå efter den grønne løsning. Derefter foreslås det, at Byrådet (Teknisk udvalg) nedsætter en hurtigt-arbejdende arbejdsgruppe, der på et bundet ***stramt defineret mandat*** udarbejder retningslinjer for udarbejdelse af "Grøn trafikløsning for Århus". På grundlag af de definerede retningslinjer udarbejdes handlingsplanen. Planen igangsættes i 2021 med realisering frem til 2030.

Som grundlag for udarbejdelse af "Grøn trafikløsning for Århus" defineres konkrete målsætninger, som løsningen skal leve op til mht. årlig øgning/reduktion frem mod definerede mål i 2030:

- Kvalitetskriterier for pendlertrafik mht. tidsforbrug, transport-service mv.
- Omdannelse af hovedindfaldsveje fra primært biler til primært el-baseret kollektiv transport og super-cykelstier.
- Øgning af P-plads kapacitet ved indfaldsveje til Århus til opsamling af pendlerbiler.
- Øget antal af pendler-cyklister.
- Omdannelse af tværgående ringtrafiknet fra primært biler til primært el-baseret transport og cykelstier.
- Omdannelse af Midtby-områder med prioritering af cyklister, gående og mindre el-busser.
- Bilfri zoner i Midtbyen fx i Latinerkvarteret (undtagen handicap og varetransport)
- Reduktion af gadeparkering, herunder parkeringsfri zoner som grundlag for forbedret byliv.
- Inden for Ringvejen varetransport overgang til el-transport og kurértransport med overgang til primært cykeltransport.
- Forbedret trafiksikkerhed med reduktion af antallet af ulykker.
- Stop for anlæggelse af P-pladser indenfor Ringaden.
- Skærpede miljøkrav til lastbiler og personbiler.
- Handicappedes vilkår i trafikken skal tilgodeses.

Parallelt hermed igangsættes straks konkrete aktiviteter med at realisere dele af de grønne trafikløsninger, som en slags test af den grønne trafikløsnings hovedvirkemidler:

- Omdannelse af minimum en hovedindfaldsvej fra primært biltrafik til prioriteret el-baseret kollektiv trafik, etablering af P-plads ved indfaldsvejen og supercykelsti.
- Tværgående el-buslinjer.
- Afgrænset Midtby-område omdannes til prioritering af cykeltrafik og gående.

Afledte positive virkninger
Aarhus by vil blive en oplevelses-by der er fredeliggjort med grønne områder, spændende cafeer og restauranter. En by som folk får lyst til at handle i. Handelslivet vil få et byliv, som kan konkurrere med internethandlen og storcentre udenfor byen. Prøv f.eks. at se hvad der er sket efter fritlægningen af Aarhus Å. Kollektiv trafikpassagerer og cyklister lægger 50 % af omsætningen i Midtbyens butikker.

Aarhus by vil blive nemt og hurtig at komme ind i på cirka 10 min ude fra motorvejene med den kollektive trafik eller via super-cykelstierne. Både turister og folk fra oplandet vil søge ind til Midtbyen, når de skal på hyggelige indkøbsture. Man undgår at cirkle rundt efter parkeringspladser. Der er plads til de gående, cyklister og cykelparkering.

Med udvidelsen af den kollektive trafik behøver pendlere ikke at være nervøse for, om de f.eks. kan nå frem i tide til at hente børn fra institutioner. De bliver fri for at i at sidde i bilkø, som erfaringsmæssigt vil være der selv efter udvidelse af vejnettet. Et effektivt trafiksystem skal imødekommes ved at ”trykprøve” forventelige transporttider for typiske pendlermønstre.

Inspiration udefra
Århus skal lade sig inspirere og lære af, hvad der gøres andre steder, hvor der allerede er gang i omstilling til grønne trafikløsninger. Som eksempler kan nævnes f.eks. nævnes:

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

I **Oslo** er der ingen trafikdræbte cyklister eller gående, ved at man har lukket flere gader af for biltrafik, reduceret hastighedsgrænser og tilskyndet forældre til ikke at køre deres børn i skole. Alt sammen som del af at omstille byen til en kulstofneutral by.

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

Paris – borgmesteren har en plan om ”15 minutters efter-bil-æra-byen”, hvor man kan nå de vigtigste dagligdagsmål inden for 15 minutter på cykel eller gående.