

# Aarhus' nye aftale om en grøn mobilitetsplan

Målsætningerne i Aarhus kommunes nye, grønne mobilitetsplan evalueres hvert år frem til 2030 og det gør det muligt at justere tiltag, hvis målopfyldelsen ikke går som forventet. Og så er der med samme tidsperspektiv indbygget løbende dialog med erhvervsliv, interesseorganisationer og fællesråd.



Af chefkonsulent **Simon Wind** og projektlederne **Gustav Friis** og **Julie Overgaard Magelund**, Teknik og Miljø, Aarhus Kommune

**I** Teknik og Miljø i Aarhus Kommune har vi sværet ved at få armene ned. Den nye aftale om en grøn mobilitetsplan er ikke blot et teknisk dokument, men et resultat af omfattende politiske forhandlinger, hvor et bredt flertal i byrådet har påtaget sig ansvar for mobilitetssystemets fremtidige udvikling. Aftalen er en hjørnesten i Aarhus' strategi mod at opnå klimaneutralitet i 2030 og en grønnere by med mere plads til handels- og bylivet. Det politiske engagement er afgørende for at sikre implementeringen af de ambitiøse mål.

## Mål: reduktion af transportens CO<sub>2</sub>-udledning

Aftalen er resultatet af et bredt forlig blandt hovedparten af byrådets politikere, og den signalerer, at der er en stærk fælles forståelse af, at fremtidens mobilitet kræver handling nu. Byrådsflertallet, som står bag planen, har forpligtet sig til at reducere transportens CO<sub>2</sub>-udledning med 270.000 tons inden 2030. Dette skal ske ved en balanceret tilgang til at elektrificere bilbestanden, øge konkurrencedygtigheden af den kollektive trafik, cyklisme og gang og begrænse fossilbilsture.

Det har ikke været nemt at nå i mål med aftalen. Under forhandlingerne om mobilitetsplanen har det været nødvendigt at indgå kompromisser og finde den rette balance for at opnå bred enighed. Et af de centrale punkter har været beslutningen om opprioritering af kollektiv trafik og cykelinfrastruktur fremfor traditionelle bilbaserede løsninger. En markant opgradering af A-busnettet og den eksisterende letbane, nulemissionszone i den inderste midtby, udbygning af cykelnettet, trafikøer i bydele og hjertezoner ved skoler er nogle af de tiltag, der blev vedtaget som en del af denne prioritering.

## Politisk forankring

Det politiske ejerskab over planen sikrer også, at der årligt vil blive fulgt op på udviklingen og effekten af de implementerede tiltag. Forligsparterne har besluttet en mekanisme, hvor målsætningerne evalueres hvert år frem til 2030, hvilket gør det muligt at justere tiltag, hvis målopfyldelsen ikke går

som forventet. Dette dynamiske element i aftalen giver politikerne mulighed for at reagere hurtigt på nye udfordringer og tilpasse strategien i takt med udviklingen.

Aftalen har allerede vakt genklang mange steder. Der er stor debat lokalt i Aarhus om mobilitetssystemets udvikling. Flere organisationer har allerede været ude og tilkendegive deres holdning.



Dansk Industri har for eksempel meldt ud, at "Aarhus' grønne mobilitetsplan lægger fundamentet for en grønnere og mere effektiv transportstruktur, men vi kan ikke alene bygge os ud af den stigende trængsel. Det kræver en ændring af vores vaner og trafikale valg". Andre er mere kritiske, og mange er, forståeligt nok, interesserede i, hvad det betyder for deres hverdagsliv.

### Omfattende inddragelse

For at imødekomme dette og sikre, at planen forankres bredt i samfundet, har forligsparterne derfor også forpligtet sig til at indlede en omfattende inddragelse. Erhvervslivet, interesseorganisationer og fællesråd vil blive inddraget i en samfundsdialog, så der skabes en bred forståelse for de mange tiltag. Denne dialog opstartes nu med en række arrangementer og møder i løbet af efteråret, men skal også fortsætte frem mod 2030 for at sikre at tiltagene implementeres på den bedste vis.

Mens samfundsdialogen opstartes, skal Teknik og Miljø nu udarbejde et egentligt planforslag til den grønne mobilitetsplan. Det forventes, at dette sendes til politisk behandling i Aarhus Byråd i starten af 2025, hvor samfundsdialogen også afrapporteres. Herefter sendes mobilitetsplanen i offentlig høring, før den endeligt vedtages.

FOTO: AIDIN ESMAELI



### Aftalens overordnede indsatser

#### Kollektiv transport

A-busnet med høj frekvens, så køreplaner bliver overflødige i myldretiden. Forsat udbygning af den eksisterende letbane, ny etape med letbane (etape 2 til Brabrand) samt BRT på Ringvejen.

#### Cykelinfrastruktur

Udbygning og opgradering af hovedcykelstinet, sikre cykelruter og forbedret cykelparkering herunder opførelse af stort cykelparkeringshus ved Aarhus H.

#### Grønne vejafgifter

Roadpricing, der skal reducere trængsel og sprede trafikken udenfor myldretiden. Dette forudsætter, at der vedtages ny lovgivning i Folketinget.

#### Ladeinfrastruktur

Forventning om, at 37 procent af biler i 2030 vil være elbiler. Plan om udbygning af ladeinfrastrukturen, herunder flere lynladestationer.

#### Mobilitetsknudepunkter, samkørsel og flextrafik

Etablering af mobilitetsknudepunkter ved centrale indfaldsveje for at fremme kombination af bil og kollektiv transport (parkér-og-rejs faciliteter), fremme af samkørsel og flextrafik.

#### Trafikøer og hastighedszoner

Oprettelse af trafikøer hvor gennemkørende biltrafik fjernes, og nedsættelse af hastigheder i boligområder for at fremme tryghed og reducere støj.

#### Forsat fredeliggørelse af Midtbyen

Etablering af en ny trafikstruktur i Midtbyen, der begrænser gennemkørende biltrafik og skaber mere plads til byliv, grønne områder, butikker og bæredygtig mobilitet.

#### Nulemissionszone i det centrale Aarhus

Etablering af zone indenfor Allégaderingen, hvor der kun må køre nulemissionskøretøjer. Det forventes, at Folketinget vedtager lovgivning, der muliggør dette i løbet af 2024.

#### Stationsnær- og transportorienteret byudvikling

Fremtidig byudvikling skal ske tæt på letbanestop og de største buskorridorer. Dette princip løftes ind i den kommende nye kommuneplan.

Med aftale om ny mobilitetsplan i Aarhus vil Midtbyen få en ny trafikstruktur, der begrænser gennemkørende biltrafik og skaber mere plads til byliv.

FOTO: AIDIN ESMAELI/  
AARHUS KOMMUNE