

Mini-borgersamlingen om klimavenlig transport: 9 anbefalinger med tanke på byen vi ønsker



Bæredygtighedsudvalget, Aarhus Omstiller og
Mobilitet i Magistratsafdelingen for Teknik og Miljø:

”Vi har brug for din hjælp til at forestille os: Hvordan kan vi indrette byen bedst muligt, så vi halverer CO2 udledningen fra vores private transport?”

10.000 borgere inviteret gennem e-boks
380 ønskede at deltage
24 deltagere repræsentativt udvalgt gennem lodtrækning
4 møder på i alt 17 timer
Oplæg fra eksperter og interessenter
9 konkrete anbefalinger i enighed

Denne rapport formidler borgersamlingens anbefalinger og redegør for, hvordan de er blevet udarbejdet: Udvælgelsen og sammensætningen af deltagerne, mødeformen, eksperter og interessenter, der har bidraget samt vidnesbyrd fra oplevelsen af processen fortalt gennem en række artikler, der har været bragt i Aarhus Onsdag.

9 anbefalinger med tanke på byen, vi ønsker

#1 Prioritering af trafik - Gør det attraktivt at være fodgænger og cyklist i Aarhus by

Vi ønsker en by, hvor det er nemt at bevæge sig rundt på en bæredygtig måde. Det skal gøres praktisk og mere attraktivt at bevæge sig til fods, på cykel og med kollektiv transport. Derudover skal andelen af elbiler øges gennem en række fordele overfor fossilbiler.

#2 Parkering uden for byen - Parkér bilen og kør ind med shuttle-bus

Vi anbefaler at der laves store parkeringspladser uden for byen med god og hyppig mulighed for offentlig transport med shuttle-busser ind til centrum. Det skal være lige så hurtigt og nemt at komme ind til byen med shuttle-bus, som hvis vi kører i vores egen bil.

#3 Offentlig transport - Fremtidens offentlige transport: Grøn, bæredygtig og fleksibel

Vi ønsker en offentlig transport, som er et reelt alternativ til det at tage bilen selv, og som spiller godt sammen med de øvrige måder, vi bevæger os rundt i byen på, f.eks. når vi tager cyklen.

#4 Cykelstier - Cyklisternes paradis

Vi ønsker, at Aarhus bliver cyklisternes paradis. Det betyder, at vi i Aarhus tilrettelægger trafikken ud fra en fremtidsvision om at skabe en infrastruktur for cyklister, som tilgodeser en fremkommelig, sikker og effektiv måde at færdes rundt i Aarhus på. Det betyder, at der anlægges bedre, bredere og mere sikre cykelstier.

#5 Prioritering af plads til aktiviteter - Oplevelser, oaser og blomstrende butiksliv

Vi ønsker, at Aarhus skal være en by med liv. Det betyder, at der skal være en masse hyggelige grønne oaser, hvor et blomstrende butiksliv,

restaurations-, kultur- og fritidsliv bliver centrum for en god atmosfære og en oplevelsesrig bymidte med højt til loftet og plads til mange slags aktiviteter.

#6 Holdninger - Virksomheder som drivkraft til forandring

Vi skal skabe en fælles interesse for at udlede mindre CO2, og vi ønsker, at virksomheder i Aarhus Kommune skal være med til at ændre folks holdninger ved at opfordre medarbejderne til at tage cyklen eller gå på arbejde frem for at tage bilen.

#7 Trafikknudepunkter - Flere og synlige knudepunkter for offentlig transport

Vi ønsker en bedre sammenhæng mellem forskellige transportformer så det bliver lettere og mere fleksibelt i hverdagen at skifte mellem bus, bil, cykel, samkørsel m.v.

#8 Parkering til cykler - Bedre og smukkere plads til parkerede cykler

Vi ønsker som et led i en plan, der skal forbedre forholdene for cyklisterne, en langt bedre, mere effektiv og flottere mulighed for at parkere sin cykel, sit løbehjul og sin el-scooter. For at gøre byen mere sikker for fodgængere er der også behov for at holde fortove og stier fri for tilfældigt parkerede cykler og deslige.

#9 Eksperimenter og midlertidighed - Aarhus skal prøve sig frem

I takt med at vi gerne vil gøre Aarhus til en grønere og bedre by, vil vi gerne afprøve forskellige omfordelinger af pladsen i byen i tidsbegrænsede perioder. Formålet er at opnå "bilfri erfaringer" og blive klogere på, hvor man kan lave permanente ændringer, som kan give afgørende fordele for Aarhus som by.

Indhold

Indledning

En ny form for demokrati	5
--------------------------	---

Borgerne skal inddrages i omstillingen

Omstillingen af transportsektoren er en enorm udfordring	6
Borgerne kan få en aktiv rolle i at udvikle løsningerne	7

Byen vi ønsker

Aarhus for alle	9
Midtby for mennesker frem for biler	9
Erhvervsvenlig midtby	9
Et grønnere Aarhus	9
Modig, medskabende og moderne by	9
En by med puls	9
Ren luft, ren by - ren inspiration	9

Handlemulighederne vi ønsker, at der satses på

Gør det attraktivt at være cyklist i Aarhus by	11
Parkér bilen og kør ind med shuttle-bus	12
Fremtidens offentlige transport: Grøn, bæredygtig og fleksibel	13
Cyklisternes paradis	14
Oplevelser, oaser og et blomstrende butiksliv	15
Virksomheder som drivkraft til forandring	16
Flere synlige knudepunkter for offentlig transport	17
Bedre og smukkere plads til parkerede cykler	18
Aarhus skal prøve sig frem	19

Sådan er anbefalingerne blevet til

Anbefalingerne er lavet af 24 repræsentativt udvalgte borgere	20
Borgerne er udvalgt igennem repræsentativt lotteri	22
Løsninger skal fungere for alle Aarhusianere	22
Unge, oplandet og korte uddannelser	22
Fire møder med eksperter, interessenter og tid til drøftelser	24
Uafhængige eksperter og interessenter har bidraget med viden	26
Evaluerings	27

Aarhusianerne har fulgt borgersamlingen i Århus Onsdag

Sådan undgår du bilkøer og mangel på p-pladser i Aarhus	29
Cykelbyen Aarhus får baghjul af København	30
Tidligere taxachauffør er nu fodgænger	31
Bilkø gennem byen fik aarhusianer til at skifte job	32
Her kan du finde mere information	33

Holdet bag borgersamlingen

Et partnerskab mellem civilsamfund, kommune og medier	35
---	----

Indledning

Borgersamlingens anbefalinger består af to dele: Værdier for omstilling til klimavenlig transport i Aarhus Kommune og ni konkrete anbefalinger af handlemuligheder.

En ny form for demokrati

24 repræsentativt udvalgte aarhusianere har deltaget i en borgersamling, hvor de har studeret og diskuteret, hvordan Aarhus får en grønnere trafik.

Trods det forholdsvis lille antal er de rent faktisk nøje sammensat sådan, at de er et billede på borgerne i Aarhus, og netop derfor er deres holdninger yderst interessante – især for byrådspolitikerne, der får en klar pejling på, hvor langt borgerne er klar til at gå for et bedre klima. Ikke mindst fordi de ni anbefalinger opnåede fuldstændig enighed.

Spørgsmålet, der blev stillet af Aarhus Kommune var: ”Hvordan kan vi indrette byen bedst muligt, så vi halverer CO2 udledningen fra vores private transport?”

Over fire møder på i alt sytten timer i perioden fra januar til marts 2021 har de 24 borgere mødt uafhængige eksperter, fagmedarbejdere fra Aarhus Kommune, repræsentanter for forskellige borger- og erhvervsgrupper - og ikke mindst hinanden med den mangfoldighed af hverdagserfaringer, som de hver især bragte med sig.

Anbefalingerne, som borgersamlingen i enighed er nået frem til, handler kort fortalt om at reducere biltrafikken og skabe bymiljø for mennesker, gøre det attraktivt at være cyklist og fodgænger, om færre biler og om en bedre offentlig transport.

I sig selv er løsningerne ikke nødvendigvis hidtil usete eller overraskende. Det er til gengæld deltagernes evne til at sætte sig ind i borgernes mange forskellige behov og til at forstå kompleksiteten i øvelsen: At nedsætte byens CO2-aftryk.

Borgersamlingen blev ikke bedt om at tage ekspertrollen og for eksempel lave økonomiske eller tekniske beregninger på sine forslag. De fik til opgave at prioritere, hvad der er vigtigst for dem, hvad de er parate til at ændre på, og hvad der kan fungere i dagligdagen.

Det ses af evalueringen, som er foretaget efter afslutningen af borgersamlingens møderække, at deltagerne følte sig hørt, og at de gennem rækker af samtaler og ekspertinformationer har fået viden til at træffe valg og prioritere ikke bare på egne men på fællesskabets vegne.

Denne rapport formidler borgersamlingens anbefalinger og redegør for, hvordan de er blevet udarbejdet: Udvælgelsen og sammensætningen af deltagerne, mødeformen, eksperter og interessenter, der har bidraget samt vidnesbyrd fra oplevelsen af processen fortalt gennem en række artikler, der har været bragt i Aarhus Onsdag.

Borgerne skal inddrages i omstillingen

Omstillingen af transportsektoren er en enorm udfordring

Aarhus Kommune har et ambitiøst mål om at være CO₂-neutral i 2030. De sidste 10 år er det lykkedes at reducere CO₂-udledningen markant på tværs af en række sektorer. I transportsektoren er udledningen dog kun steget, og hvis ikke der bliver gjort noget aktivt for at ændre dette, så er det ikke muligt at indfri klimamålsætningen. Samtidig skal den grønne omstilling af transportsektoren spille sammen med mange andre politiske agendaer for byens transportområde såsom trængsel, trafiksikkerhed og tilgængelighed. Sidst men ikke mindst skal den også understøtte en forventet vækst i boliger og arbejdspladser i kombination med ønsker om mere grønt og flere opholdsmuligheder.

Kort sagt er det en enorm opgave, og det kommer til at kræve en indsats i alle grene af Aarhus som samfund. Der er allerede sat gang i store indsatser, der skal bringe udviklingen i den rigtige retning. Stationsnær byfortætning sikrer, at transportafstandene for mange bliver kortere end i dag. En udbygning af det højklassede kollektive net sikrer, at der på de længere afstande er et reelt alternativ til bilen. Etablering af ladeinfrastruktur sørger for, at man som bilejer trygt kan vælge en elbil, næste gang man skifter bil.

Med disse indsatser kommer vi et godt stykke vej. Det er dog slet ikke nok, hvis vi skal i mål med vores ambition om CO₂-neutralitet.

Aarhus Kommunes målsætning i 2030 er at reducere udledningen fra transportsektoren med ca. 20.000 ton om året, men med de planlagte indsatser og omstillingen til elbiler forventes reduktionen af udledningen ikke at kunne leve op til denne målsætning. Den ønskede reduktion kræver, at der på nogle områder gøres op med det transportsystem, som kendes i dag og, at transportområdet indrettes på en anden måde. Det stiller krav til aarhusianerne, og derfor er det også vigtigt, at aarhusianerne kan se sig selv ind i denne omstilling.

Borgersamlinger kan skabe større legitimitet omkring vanskelige beslutninger.

Borgerne kan få en aktiv rolle i at udvikle løsningerne

Der sker i disse år rigtigt meget omkring udviklingen af demokratiet i hele den vestlige verden som et modsvar på stigende polarisering, populisme og pessimisme. Det drejer sig især om borgersamlinger, der har været afholdt med virkelig gode resultater i bl.a. Canada, Irland, Polen, Belgien, Frankrig og Storbritannien.

Borgersamlinger går ud på, at en gruppe af tilfældigt men repræsentativt udvalgte borgere i en faciliteret proces tilegner sig viden og gennem drøftelser når frem til fælles anbefalinger til en demokratisk beslutning.

Ifølge OECD er der en række vigtige grunde til, at borgersamlinger er en god idé. De fører til bedre politikudvikling. De skaber større legitimitet omkring vanskelige beslutninger. De styrker borgernes tillid til politikerne og de demokratiske institutioner.

Der er tre afgørende principper for borgersamlinger:

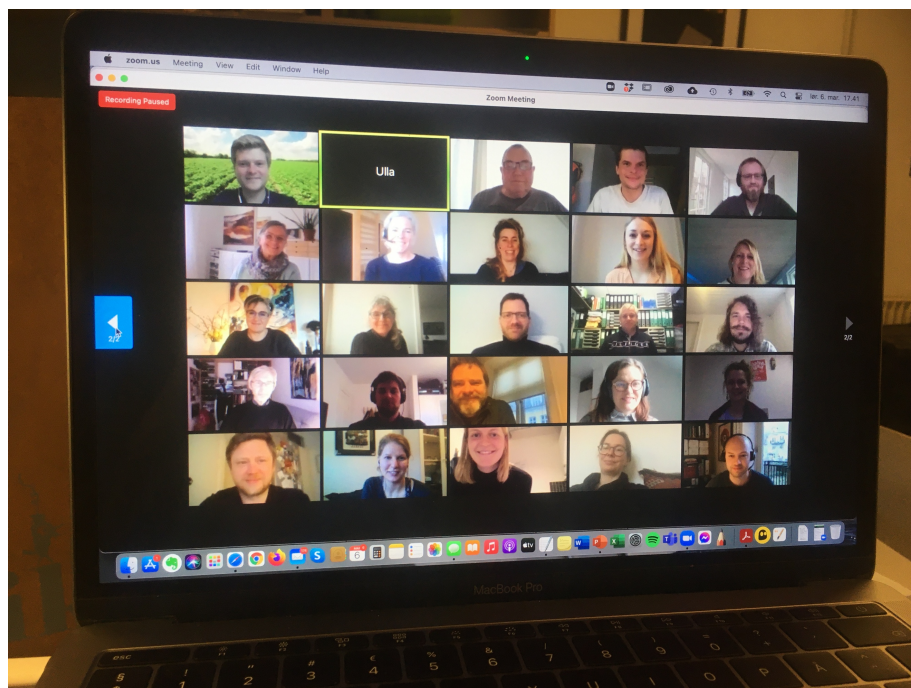
- **Indflydelse**
Borgersamlingens anbefalinger modtages af en offentlig institution, typisk et parlament eller byråd.
- **Repræsentativitet**
Deltagerne er tilfældigt udvalgt og repræsentativt mangfoldige (på demografiske kriterier ikke holdning).
- **Tid til drøftelse**
Der skal afsættes tid til at lytte til eksperter og til at drøfte indbyrdes.

I Danmark er formatet kendt fra samtalen om borgerting, der er beskrevet af forskerne Christoph Laumann og Andreas Mulvad. Med vedtagelsen af Klimaloven har Danmark nu også fået sit første borgerting, der netop er kommet med sine anbefalinger til den bæredygtige omstilling af samfundet.

De eneste konkrete erfaringer i Danmark derudover er fra Københavns Kommune, der i efteråret 2019 gennemførte den første borgersamling og fra Albertslund Kommune, der gennemførte en borgersamling i 2020.

Borgersamlinger, der hører under genren 'deliberativt demokrati' (deliberere = drøfte), er en meget lovende fornyelse af borgerinddragelse i Hal Kochs ånd om demokrati som samtale frem for demokrati som magt. Meget tyder på, at det kan blive en permanent udvidelse af folkestyret, men der er meget uvidenhed og mange myter omkring borgersamlinger, hvilket kan gøre debatten om en eventuel indførelse mudret.

Dette projekt går ud på at lave en mini-borgersamling som et konkret eksempel, hele byen kan være vidne til. Derved får både borgere, politikere og politiske interessenter indsigt i metoden og har et bedre udgangspunkt for at drøfte og eventuelt beslutte indførelse af borgersamlinger i Aarhus.



Alle møderne i borgersamlingen blev gennemført online. For nogle af deltagerne var det en helt ny erfaring. Ved fælles hjælp kom afviklingen til at fungere for alle.

Byen vi ønsker

Borgersamlingens drøftelser startede med en samtale om hvilke værdier, der skal ligge til grund for de løsninger, der prioriteres. Det første spørgsmål til borgersamlingen var: Hvad er det for en by, vi ønsker os?

Aarhus for alle

Aarhus skal være en tilgængelig by. Der skal være gode muligheder for at komme ind til byen, og man skal kunne komme rundt billigt. Det skal være en by for studerende, men også for alle andre. For man vil gerne kunne bruge byen, når man bor i kommunen. Aarhus skal være en by med bevægelsesfrihed og en by med en infrastruktur, som tilgodeser den kollektive trafik, cyklisme og fodgængere. Det skal være en økonomisk og praktisk fordel at lade bilen stå. Aarhus skal være en by, der prioriterer et trygt trafikmiljø, også for ældre og borgere med handicap. Det bidrager til færre biler, flere cykler, mere offentlig transport og flere fodgængere.

Midtby for mennesker frem for biler

Aarhus skal være en by med bilfri områder, som er spændende og tiltrækkende. Byen er ikke lavet til at have biler inde i centrum, derfor skal der ikke være gennemkørsel for gæster udefra, men beboere og varelevering skal naturligvis være tilladt. Aarhus skal være en by, der planlægger rundt om menneskene med byrum til bløde trafikanter og plads til fodgængere frem for biler. Midtbyen skal være for alle, ikke kun dem, som bor der. Men i stedet for trafik og stress om parkering skal der være oplevelser.

Erhvervsvenlig midtby

Aarhus skal være en by, der tilgodeser forretningslivet, virksomheder, butikker og alle dem, der sørger for at den kører rundt. Aarhus skal have effektiv adgang for erhverv, uden at det belaster byen.

Et grønnere Aarhus

Aarhus skal være en åben, ren, grøn og ikke-larmende by, som det er dejligt og smukt at befinde sig i. I Aarhus værner vi om de unikke grønne områder, vi har, og vi arbejder for øget biodiversitet.

Modig, medskabende og moderne by

Aarhus skal være en by, der indbyder sine indbyggere til at være aktive og skabende. Byens offentlige og åbne områder skal medskabes af dem, der bor der. De skal bestemme, hvad de vil have, fordi beslutninger skal være borgernære og nærdemokratiet styrket. Aarhus skal være en by i forandring - åen var engang en vej. Det skal være en by, der tør bryde vaner, skabe nye traditioner og gøre noget anderledes - både fra borgernes side og fra kommunens side. Aarhus skal være en by, der medtænker æstetik og historie, når der bygges.

En by med puls

Aarhus skal være en by med liv og puls, hvor det er hyggeligt at være. Det skal være en god kulturbymed skaber oplevelser og har plads til store begivenheder som eksempelvis festugen. Vi ved, at vi kan få meget mere ud af Aarhus udover forbedringer i forhold til miljø og klima.

Ren luft, ren by - ren inspiration

Aarhus skal være en klima- og miljøvenlig by, der også indbyder til at man kan leve mere bæredygtigt. Det skal være en renere by og en by, der indbyder til, at man gerne vil være med til at holde den ren. Aarhus bliver en inspirerende rollemodel, som italesætter de positive fordele ved at være en storby med en rigtig lav luftforurening.

Borgersamlingens anbefalinger

Handlemulighederne vi ønsker, at der skal satses på

Anbefalingerne er ikke en færdig plan for den nødvendige CO₂-reduktion på transportområdet. Det er stadig eksperternes og politikernes opgave at lave den. Anbefalingerne er en enstemmig tilkendegivelse fra borgersamlingen om, hvilke handlemuligheder de ønsker, at både eksperter og politikere prioriterer, når planen skal laves.

#1

Prioritering af trafik

Gør det attraktivt at være cyklist i Aarhus by

Vi ønsker en by, hvor det er nemt at bevæge sig rundt på en bæredygtig måde. Det skal gøres praktisk og mere attraktivt at bevæge sig til fods, på cykel og med kollektiv transport. Derudover skal andelen af elbiler øges gennem en række fordele overfor fossilbiler.

Giv mere plads til cyklister og fodgængere - mindre plads til biler

Den tilgængelige vejplads skal prioriteres sådan, at der er mere plads til cykler og fodgængere og mindre plads til personbiler. Det kan f.eks. ske ved at ensrette veje eller prioritere vejareal til busser og cykler.

- Prioriteringen skal ske under hensyntagen til erhvervsmæssig kørsel, flex-trafik og udrykningskørsel. Dog skal varetransport planlægges på en måde, så den ikke fylder for meget.
- Der skal tages hensyn til personer med handicap og andre særlige behov sådan, at de kan færdes trygt og sikkert.
- Flere afgrænsede områder skal lukkes for alle personbiler.

Antallet af biler i midtbyen skal nedbringes

Det skal være mindre attraktivt at køre i bil i midtbyen. Det kan ske ved, at:

- Offentlig transport gøres billigere og mere fleksibel, så den bliver et mere attraktivt valg. Det er beskrevet nærmere i Anbefaling #3.
- Det bliver væsentligt dyrere at parkere i midtbyen.

Flere elbiler - færre fossilbiler

Elbiler løser ikke trængselsproblemet, men de bidrager til at reducere udledningen af CO₂. Derfor skal det være attraktivt at vælge en elbil frem for en fossilbil. Det kan ske ved, at:

- Kommunens parkeringspladser inden for Ringgaden gøres gratis for elbiler. Desuden kan en væsentlig del af parkeringspladserne udelukkende forbeholdes elbiler.
- Der etableres ladestandere for elbiler.
- Taxaer, flex-transport og busser skal være eldrevne i hele kommunen.

#2

Parkering uden for byen

Parkér bilen og kør ind med shuttle-bus

Vi anbefaler at der laves store parkeringspladser uden for byen med god og hyppig mulighed for offentlig transport med shuttle-busser ind til centrum. Det skal være lige så hurtigt og nemt at komme ind til byen med shuttle-bus, som hvis man kørte i sin egen bil.

Vores konkrete anbefalinger er:

- Etablering af parkeringspladser ved de store indfaldsveje et sted uden for Ringvejen, hvor der er plads til store parkeringsanlæg, og hvor behovet er størst: f.eks. Grenåvej, Randersvej, Viborgvej, Silkeborgvej, Skanderborgvej og Oddervej.
- Parkering skal være gratis.
- Der skal være plads til både cykler og biler, så der er mulighed for at cykle ind til byen.
- Der etableres ladestandere til elbiler og elcykler ved disse parkeringspladser.

#3

Offentlig transport

Fremtidens offentlige transport: Grøn, bæredygtig og fleksibel

Vi ønsker en offentlig transport, som er et reelt alternativ til selv at tage bilen, og som spiller godt sammen med de øvrige måder, vi bevæger os rundt i byen på f.eks. når vi tager cyklen.

Nem, omkostningsvenlig transport for alle

Den offentlige transport skal være billigere og have en højere frekvens.

- Vi foreslår en billetordning med et årskort, der giver mulighed for en fast, lav årspris for at benytte bus, tog og letbane indenfor kommunen. Eventuelt kan offentlig transport gøres gratis for visse grupper.
- Hvis efterspørgslen for offentlig transport øges, skal udbuddet tilpasses herefter.
- Det er vigtigt, at den offentlige transport er fleksibel, så man kan få et familie- og arbejdsliv til at hænge sammen og også kan få lov til at blive til sidste nummer af koncerten.
- Oplandet skal prioriteres, således at det også bliver attraktivt at benytte den faste årspris, selvom man bor 15-20 km fra Aarhus C.
- Der skal etableres regionale løsninger for pendlere, som ofte mangler gode alternativer til bilen, når de skal pendle til andre byer.

Færre personbiler i midtbyen

For at mindske personbiltrafikken bør flere gennemgående gader forbeholdes busser, cyklister, handicap transport samt taxaer, nødvendig erhvervsmæssig varetransport og renovation.

Fleksible omstigningsmuligheder

Den offentlige transport skal være mere agil. Der skal være mulighed for at "koble sig på" fra andre transportformer, så det er nemt at skifte fra bil, tog, letbane og mellem buslinjer. Dette skaber en mere fleksibel mulighed for at kombinere transportformer. Eksempelvis skal der være plads til at medbringe sin cykel i letbane og bus. Dette punkt rummer en selvstændig anbefaling og bliver uddybet i beskrivelsen af anbefaling #7: "Flere og synlige knudepunkter for offentlig transport".

Eldre og hurtigere offentlig transport

Den offentlige transport skal være eldrevet eller benytte andre CO₂-neutrale fremdriftsteknologier.

#4

Cykelstier

Cyklisterne paradys

Vi ønsker, at Aarhus bliver cyklisterne paradys. Det betyder, at vi i Aarhus tilrettelægger trafikken ud fra en fremtidsvision om at skabe en infrastruktur for cyklister, som tilgodeser en fremkommelig, sikker og effektiv måde at færdes rundt i Aarhus på. Det betyder, at der anlægges bedre, bredere og mere sikre cykelstier. Erfaringer fra f.eks. København viser, at det er en bæredygtig og langsigtet investering både økonomisk, for folkesundheden og for miljøet.

Vores konkrete anbefalinger er:

- Flere og bredere cykelstier
- Tydelig adskillelse i forhold til anvendelse af trafikareal, så man ikke er i tvivl om, hvor cykelsti, fortov og vej starter og stopper.
- Øgede markeringer på kørebaner af hensyn til øget sikkerhed
- Mere skiltning til cykler på niveau med skiltningen til biler
- Flere oplyste cykelstier, hvor der er dårlige lysforhold

#5

Prioritering af plads til aktiviteter

Oplevelser, oaser og et blomstrende butiksliv

Vi ønsker at Aarhus skal være en by med liv. Det betyder, at der er en masse hyggelige grønne oaser, hvor et blomstrende butiksliv-, restaurations-, kultur- og fritidsliv bliver centrum for en god atmosfære og en oplevelsesrig bymidte med højt til loftet og plads til mange slags aktiviteter.

Vores konkrete anbefalinger er:

- Færre parkeringspladser og flere lukkede veje. Pladsen kan i stedet anvendes til mere butiksliv og byliv samt flere grønne områder. Det har desuden mange fordele i forhold til bedre temperaturregulering og klimasikring ved skybrud.
- Eksperimentér med at lukke veje i midtbyen midlertidigt for biler i sommerhalvåret. Det kunne f.eks. være: Frederiks Allé, Nørreallé, Havnegade og Jægergårdsgade. Eksperimenterne gennemføres under hensyn til nødvendig erhvervsmæssig transport og renovation samt særlige behov ved handicapkørsel.

#6

Holdninger

Virksomheder som drivkraft til forandring

Vi skal skabe en fælles interesse i at udlede mindre CO2 og vi ønsker, at virksomheder i Aarhus Kommune skal være med til at ændre folks holdninger ved at opfordre deres medarbejdere til at tage cyklen eller gå på arbejde frem for at tage bilen.

Vores konkrete anbefaling er:

- Aarhus Kommune skal understøtte virksomheder i at lave en mobilitetsplan for deres medarbejdere. Mobilitetsplanen indeholder ordninger for de ansatte, der promoverer gode cykelvaner og gør det nemt og attraktivt at tage cyklen - også i regnvejr.

#7

Trafikknudepunkter

Flere synlige knudepunkter for offentlig transport

Vi ønsker en bedre sammenhæng mellem forskellige transportformer så det bliver lettere og mere fleksibelt i hverdagen at skifte mellem bus, bil, cykel, samkørsel, m.v.

Vores konkrete anbefalinger er:

- Flere knudepunkter for den offentlige transport, så man slipper for at skulle helt ind i midtbyen for at skifte buslinje.
- Et bedre overblik for brugerne af den offentlige transport gennem bedre oversigtskort med bedre visualisering af omstigningsmuligheder. Vi ønsker både bedre information ved stoppesteder og bedre overblik ved brug af digitale løsninger. Det skal være lettere at se, hvilke transportmuligheder man har, når man skal fra A til B.
- Herudover ønsker vi også, at det skal være lettere at kombinere forskellige transportformer f.eks. at have mulighed for omstigning fra samkørsel og cykel til offentlig transport.

#8

Parkering til cykler

Bedre og smukkere plads til parkerede cykler

Vi ønsker som et led i en plan, der skal forbedre forholdene for cyklisterne, en langt bedre, mere effektiv og flottere mulighed for at parkere sin cykel, sit løbehjul og sin el-scooter. For at gøre byen mere sikker for fodgængere, er der også behov for at holde fortove og stier fri for tilfældigt parkerede cykler og deslige.

Vores konkrete anbefalinger er:

- Flere og bedre cykelparkeringsmuligheder med mulighed for opladning, aflåsning, overvågning og generelt høj sikkerhed. Parkeringen skal kunne benyttes af alle, både beboere såvel som besøgende.
- Etablér underjordiske cykelparkeringsanlæg og langtids-cykelparkering.
- Vigtigt med bedre parkeringsmuligheder for cykler ved den offentlige transport.
- Prioritering af flottere og mere æstetiske løsninger på cykelparkering.

#9

Ekspirimeter og midlertidighed **Aarhus skal prøve sig frem**

I takt med at vi gerne vil gøre Aarhus til en grønnere og bedre by, vil vi gerne afprøve forskellige omfordelinger af pladsen i byen i tidsbegrænsede perioder. Formålet er at opnå "bilfri erfaringer" og blive klogere på, hvor man kan lave permanente ændringer, som kan give afgørende fordele for Aarhus som by.

Vores konkrete anbefalinger er:

- Midlertidig lukning af gader for bilister i sommerhalvåret
- Afprøvning af midlertidig delvis nedlukning af større veje, f.eks. Frederiks Allé, så de lukkes for privat biltrafik, men holdes åbne for cyklister, fodgængere og nødvendig erhvervstransport.

Sådan er anbefalingerne blevet til

Anbefalingerne er lavet af 24 repræsentativt udvalgte borgere

Tine Lykkegaard Nielsen, 29, Midtbyen

Jeg interesserer mig for klima og synes personligt at der er al for meget trafik i Aarhus og områder hvor der ikke er taget nok højde for plads til cyklister og deres sikkerhed. Jeg ville ønske, der var mere fokus på offentlig transport generelt og at det var både billigere og mere favorabelt (bl.a. i forhold til tid) at benytte sig af offentlig transport. Hvis der var færre biler på vejene, ville der blive mere plads til busserne og cyklerne. Det kunne være fantastisk!

Lykke Laursen, 48 år, Åbyhøj

Jeg vil gerne være med på "holdet" frem for at være den, der sidder og brokker mig over hvad der bliver taget af beslutninger.

Mikkel Lorenz, 29 år, Midtbyen

Jeg syntes, det er vigtigt med en ambitiøs plan for klima- og transportpolitik i Aarhus. Der skal ske en ændring i transportsektoren i storbyerne, hvis vi skal nå de nationale klimamål for 2030 og 2050.

Klaus Krienke, 55 år, Charlottenhøj

For det første fordi klimadagsordenen er et af de vigtigste punkter på tidens dagsorden. For det andet fordi cyklisme og kollektiv transport betyder meget for mig. Fordi jeg er interesseret i demokratiudvikling og er overbevist om at det repræsentative valgsystem med dets partier IKKE er den bedste måde at organisere borgernes ret til at blive hørt og påvirke deres hverdag på.

Søren Rønn Smidt, 28 år, midtbyen,

Jeg syntes først og fremmest, at det er et rigtig godt initiativ, hvor man har muligheden for at komme med indflydelse på, hvordan vores by skal være fremadrettet, samt at jeg syntes, at når nu det er noget, man går op i, så er det også en form for pligt at gøre sin del af arbejdet, og dette var en mulighed man ikke kunne springe over.

Ib Hauge Mathiassen, 67 år, Beder

Arbejde for at reducere bilismen i midtbyen, og i stedet styrke den kollektive el-trafik (Busser og

Letbane/BRT). Dermed gives bedre plads til cyklisterne og fodgængere samt mulighed for yderligere omlægning af visse vejafsnit i midtbyen til opholdsrum.

Lea Jans, 47 år, Brabrand

Det er et relevant og vigtigt tema. Som cyklist, der aldrig har haft et kørekort, var det interessant at få mulighed for at byde ind med mine egne erfaringer på dette emne, men også at møde folk med andre erfaringer samt at få noget ekspertviden, som man kunne sætte disse erfaringer op imod. Og så håber jeg jo, at de endelige beslutningsdeltagere tager borgersamlingens input til efterretning.

Milad Khakpour, 18 år, Tranbjerg

Jeg ønskede at få et større indblik i de initiativer, som vil tilgodese klimavenlig transport i Aarhus, hvor jeg bor.

Christina Voigt, 49 år, Sabro

Vi bor i en storby, hvor mange transporterer sig meget. Det er afgørende, at vi finder mere bæredygtige måder at gøre det på og samtidigt tilbyder fremtidige generationer bedre muligheder for at overtage en bæredygtig transportsektor. Og så må vi som private aktører tage et medansvar for de lokale politiske beslutninger som træffes.

Erland Sørensen, 55, Stautrup

Var negativ over letbanen ikke kører optimal, kunne måske være med til at borgernes skattekrone bliver brugt bedre.

Malene Selch Sønnichsen, 32 år, Beder

Først og fremmest synes jeg selvfølgelig at det er en spændende debat! Jeg så mini-borgersamlingen som en fantastisk mulighed for at blive klogere, at involvere mig og at præge fremskridtet i en klimavenlige retning, i en by jeg holder utroligt meget af.

Sanne, 21 år, Aarhus N

Jeg synes, det er en fin måde at inkludere byens borgere på - jeg vil gerne være med til at handle på de udfordringer, vi tydeligvis står overfor, og en deltagelse i borgersamlingen gjorde det muligt at få både indsigt og en følelse af i det mindste at gøre noget.

Ulla Ehrenskjöld, 87 år, Højbjerg

Jeg hørte gennem medierne om borgersamlingen i København. Da muligheden så bød sig i Aarhus, valgte jeg at melde mig til et så meningsfyldt projekt.

Kristina Jungdal Nielsen, 25 år, Aarhus N

Det var vigtigt for mig at deltage i borgersamlingen, fordi klima og miljø er de vigtigste faktorer, vi bør måle alle politiske beslutninger op imod. Det fik jeg mulighed for at diskutere med andre og formidle her.

Rune Friis Kristensen, 27 år, Lyngby (Tilst)

For at få oplandets synspunkter med i spil - og så synes jeg lidt, det er en borgerpligt ind i mellem at bidrage til vores alles demokrati.

Ulrich Holstein, 46, Risskov

Jeg havde et ønske om at få en større viden om emnet, samt indflydelse på brugen af Aarhus C. både for bilister, cyklister og fodgængere. Derudover fandt jeg formatet med borgersamlingen interessant.

Tine Hind, 68 år, Brabrand

Jeg var begejstret for at blive inviteret til mini-borgersamlingen om klimavenlig transport. Jeg fik invitationen, og jeg ville rigtig gerne med fordi det betyder meget for mig, at vi tager vare på kloden. Mit personlige motto er "flyene ned på jorden og bilerne ud af verden". Vi må finde andre metoder, hvis vi mennesker vil være her på jorden.

Martin Sangill, 38 år, midtbyen

Føler at det er min pligt som borger at deltage og ser det som en mulighed for mig, til at bidrage til debatten. Jeg er ikke altid enig i de beslutninger der bliver taget af politikerne.

Bente Elleby, Højbjerg

Marianne Helstrup, midtbyen

Marianne Maria Larsen, Hasselager

Michael Hauge Lavendt, Brabrand

Niels Kristian Jensen, Solbjerg

Borgerne er udvalgt igennem repræsentativt lotteri

Hvad ville du gøre, hvis du blev spurgt, om du ville deltage som borger i lokaldemokratiet? Erfaringer viser, at rigtig mange gerne vil deltage, hvis de bliver spurgt personligt. Et ord, der bliver brugt blandt borgerne, er borgerpligt.

Borgerlotterier er en tilgang, der udvælger tilfældige borgere til at kunne deltage på vegne af hele byen. Borgerne bliver bedt om at lægge deres egne personlige interesser på hylden og tænke over, hvad der er bedst for hele byen.

I tilfældet med grøn trafik blev borgerne spurgt: Vi har brug for din hjælp til at forestille os: Hvordan kan vi halvere CO₂-udledningen fra transportområdet frem mod 2030?

Ikke nok med, at de blev spurgt om en stor og kompliceret opgave, de blev også spurgt, om de ville bruge 17 timer af deres fritid på at hjælpe med at løse den.

Invitationen blev sendt med Digital Post til 10.000 tilfældige borgere. Ud af 380 tilmeldinger, blev 24 borgere udvalgt med endnu en lodtrækning, så de afspejlede befolkningen i Aarhus Kommune.

Løsninger skal fungere for alle Aarhusianere

Det er vigtigt, at borgersamlingen afspejler kommunens befolkning, da det fremmer, at flere holdninger og behov indgår i samtalen om nye trafikløsninger. F.eks. har alder og bopæl stor betydning for, hvilke vaner, trafikbehov og holdninger borgerne har som udgangspunkt. Det kan eksempelvis være, at du bor i en oplandsby uden gode kollektive trafikforbindelser. Eller at du er i

en alder, hvor mange typisk har små børn, der skal afleveres i børnehaven inden arbejde. Du kan også være ung i midtbyen, der gerne vil have bedre muligheder for nemt og trygt at kunne cykle frem og tilbage mellem uddannelse og hjem.

Unge, oplandet og korte uddannelser

Fordi borgerne blev udvalgt på baggrund af data for, hvordan Aarhus befolkning er skruet sammen – fremfor hvem der tilmeldte sig – betød det, at forskellige borgertyper kom til at fylde det samme som de gør ude i kommunen.

Lodtrækningen sikrede en repræsentativ sammensætning af borgersamlingen ud fra alder, køn, højest opnåede uddannelse, bopæl og adgang til bil.

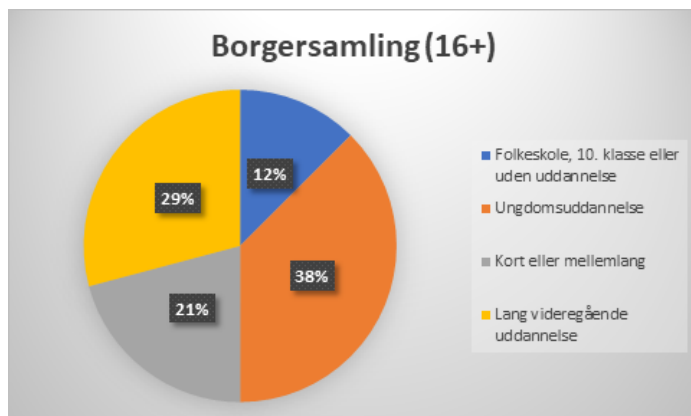
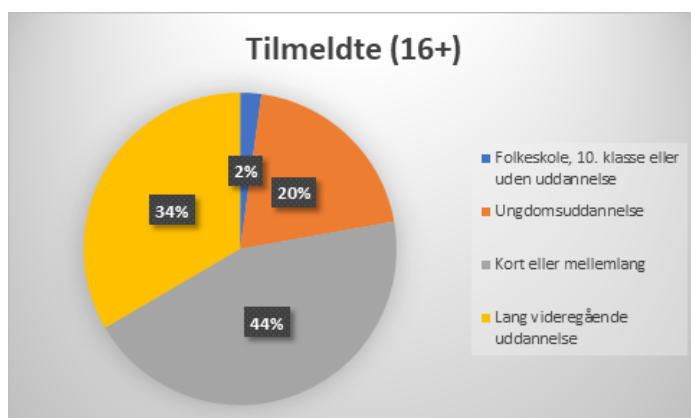
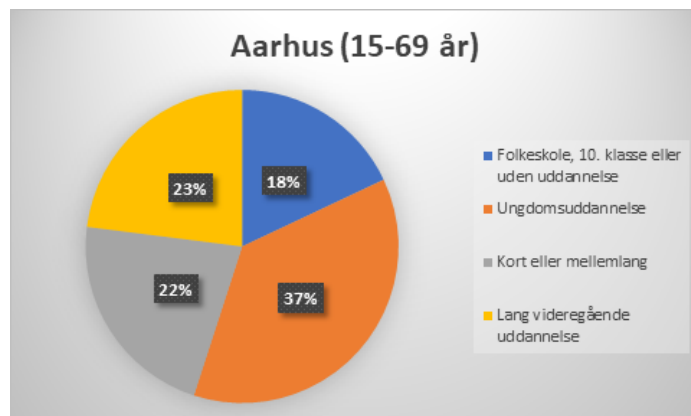
Her er tre udvalgte tal, der viser, hvordan lotteriet korrigerede gruppen i forhold til tilmeldinger.

Aarhus er en ung kommune, når det handler om befolkningens gennemsnitsalder. Hele 30 % af borgerne i Aarhus er mellem 16-29 år. Alligevel var det kun 18 % af tilmeldingerne der kom fra unge. Ved at lave målrettet lodtrækning endte borgergruppen med at bestå af 29 % unge fremfor 18 %.

I Aarhus Kommune har mange borgere en folkeskoleuddannelse eller en ungdomsuddannelse som senest gennemførte uddannelse. Faktisk er det 55 %. Alligevel var det blandt tilmeldinger kun 22 %. I lodtrækningen blev det korrigeret til 50%.

Omkring 39 % af borgerne i Aarhus Kommune bor udenfor Ringvejen. Alligevel var de i tilmeldingerne underrepræsenteret. Her var det blot 29 %. Efter korrigeret endte borgergruppen med at bestå af 37 % borgere udenfor Ringvejen.

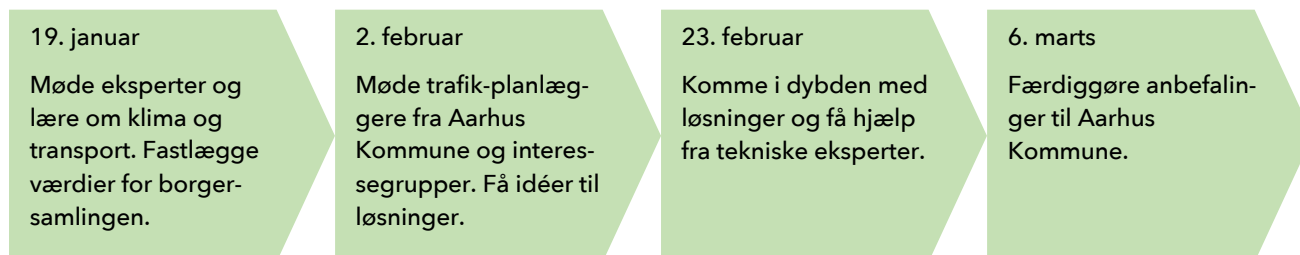
Borgerlotteriet sikrer en repræsentativ sammensætning af borgersamlingen ud fra en række demografiske kriterier og korrigerer for skævheder i tilmeldingen. Figurerne viser "Højest opnåede uddannelse".



Fire møder med eksperter, interessenter og tid til drøftelser

Møderne i borgersamlingen er tilrettelagt som en læreproces. Den begynder med input fra eksperter og interessenter og den slutter med tid til at skrive konkrete anbefalinger til kommunen. Undervejs er der sat god tid af til drøftelser mellem borgersamlingens medlemmer.

Borgersamlingen forløb over fire dialogmøder henover knap to måneder:



Forløbet afsluttes med et borgermøde møde den 19. juni kl. 13.30 til 15.30 på Dokk1, hvor borgersamlingens anbefalinger bliver præsenteret og sat til debat blandt politikere, fagpersoner og borgere.

Møde 1

På det første møde fik borgersamlingen officielt overdraget opgaven med at give anbefalinger omkring klimavenlig transport i Aarhus af Anders Winnerskjold, byrådsmedlem (S) og formand for bæredygtighedsudvalget, Morten Skou Nicolaisen, specialkonsulent fra Mobilitet i Magistratsafdelingen for Teknik og Miljø, samt Liv la Cour, programchef for Aarhus Omstiller.

Mødet indeholdt desuden en gennemgang af arbejdsmåden omkring borgersamlingen og deltagerne mødte uafhængige eksperter, der gav en indføring i problemstillingen omkring klima og transport. Henrik Gudmundsson fra tænketanken CONCITO forklarede, hvordan transport bidrager til CO₂-udledningen og hvilke erfaringer, der kan bygges på, når udledningen skal reduceres. Marianne Weinreich fra konsulentfirmaet Rambøll gav en introduktion til, hvad der har indflydelse på vores transportadfærd og -vaner, og hvilke håndtag vi har i forhold til at ændre og påvirke vores valg af transportmidler.

På mødet drøftede deltagerne i borgersamlingen desuden de vigtigste værdier, de vil værne om i deres arbejde med tanke på byen, de ønsker.

Møde 2

På det andet møde kom borgersamlingen ind i kommunens "maskinrum". Specialkonsulent Morten Skou Nicolaisen fortalte om, hvilke handlemuligheder kommunens egne eksperter ser, når det drejer sig om at reducere CO₂-udslippet fra transport i Aarhus Kommune. Deltagerne mødte desuden Torben Kudsk fra FDM, Peter Holm Nielsen fra Cyklistforbundet samt Marc Perera Christensen fra Erhverv Aarhus, der som interessenter delte deres perspektiver på problemstillingen.

På mødet begyndte borgersamlingen at identificere de første handlemuligheder, som deltagerne tror er de bedste med tanke på klima og den by, de ønsker.

Møde 3

På tredje møde var formålet at komme mere i dybden og begynde at prioritere borgersamlingens bud på løsninger, der kan halvere CO₂-udslippet fra persontransport i Aarhus Kommune. Som eksperter bidrog Susanne Krawack, tidligere mobilitetschef i Aarhus Kommune og nuværende seniorkonsulent i tænketanken CONCITO og Morten Kabell, tidligere teknik- og miljøborgmester i Københavns Kommune og nuværende leder

af afdelingen for smart mobilitet i Rambøll A/S. Begge havde fokus på at fortælle om konkrete erfaringer og gode eksempler fra andre byer, som på et eller flere områder er foran Aarhus i deres udvikling af klimavenlig transport.

Borgersamlingen mødte desuden Peter Bach/Helle Kaas Schmidt med et interessant indlæg fra Danske Handicaporganisationer, der gav en vigtig og levende indføring i de særlige behov for mennesker med forskellige former for handicap. Lotte Mygind fra Forenede Danske Elbilister bidrog med erfaringer og behov fra elbilejernes perspektiv.

Møde 4

Fjerde og sidste møde havde fokus på at færdiggøre anbefalingerne fra borgersamlingen. Tiden var prioriteret til skrivearbejde i grupper og gennemgang af materialet således at alle deltagerne kunne bakke op om de endelige værdier og anbefalinger. For at blive skarpe i kommunikationen delte ekspert i politisk kommunikation Thøger Lund-Sørensen sine erfaringer omkring formidling.

Program for møderne og optagelser af ekspertoplæg kan findes på borgersamlingens hjemmeside:

<https://www.sammenomaarhus.dk/mobilitet>.

Uafhængige eksperter og interessenter har bidraget med deres viden

Eksperternes rolle er at give borgersamlingen en forståelse af problemstillingerne omkring klima og transport, så de bliver i stand til at anbefale handlemuligheder.

Henrik Gudmundsson
Seniorkonsulent, CONCITO

Arbejder primært med byernes rolle i den grønne omstilling. Henrik er medforfatter til videnskabelige artikler, bøger og rapporter om bæredygtig transport. Han har tidligere arbejdet som tekniker i miljøstyrelsen og forsker ved Danmarks miljøundersøgelser.

Marianne Weinreich
Market Manager, Smart Mobility, Rambøll

Har arbejdet i 20 år med smart mobilitet. Rådgiver byer om mobilitet og transportadfærd. Hun arbejder med strategisk mobilitetsplanlægning og helhedstækning og med barriere og potentialer i forhold til at ændre vaner.

Morten Skou Nicolaisen
Programleder, Grøn Mobilitet, Aarhus Kommune,

Morten har de seneste 5 år været med til at udarbejde en række strategiske planer og anlægsindsatser for trafikale infrastruktur i Aarhus Kommune. Tidligere har han arbejdet som forsker på danske og udenlandske universiteter med fokus på bæredygtig transportplanlægning.

Susanne Krawack
Seniorkonsulent, CONCITO

Har lang tids erfaring fra arbejdet med kommuner, rådgivning og andre vidensinstitutioner. Hun beskæftiger sig med mobilitet, planlægning og konsekvenserne for miljø og klima. Har tidligere været mobilitetschef i Aarhus Kommune og var med til at stifte tænketanken CONCITO i 2008.

Morten Kabell
Afdelingsleder, Smart Mobility, Rambøll

Morten har 20 års erfaring med byudvikling og grøn omstilling i transportsektoren. I sin tidligere stilling som borgmester for Teknik og miljø i København var han med til at fremme bæredygtig udvikling og styrke Københavns stærke brand som førende cykelby i Danmark og internationalt.

Thøger Lund-Sørensen
Politisk rådgiver

Arbejder primært i forhold til klima-, miljø-, natur- og fødevarepolitik. Har erfaring som bl.a. specialkonsulent i Miljø- og Fødevarerministeriet og i Klimaministeriet.

Interessenternes rolle er at bidrage med viden om særlige gruppers ønsker og behov, så de kan indgå i borgersamlingens arbejde.

Torben Lund-Kudsk
Afdelingschef, økonomisk/politisk sekretariat, FDM

Peter Holm-Nielsen
Cyklistforbundet, lokalafdeling Aarhus

Marc Perera Christensen
Direktør, Erhverv Aarhus

Peter Bach Nielsen
Formand, Danske Handicaporganisationer

Helle Kaas Schmidt
Kredsformand, Dansk Blindesamfund Østjylland

Lotte Mygind
Bestyrelsesmedlem, Foreningen af Danske Elbil-ejere, FDEL

Evaluering

Gennemførelsen af mini-borgersamlingen for klimavenlig transport har fulgt principperne for god praksis, som OECD er nået frem til ved at undersøge erfaringerne fra borgersamlinger og borgerting i en lang række lande over de seneste 30 år. Disse principper drejer sig blandt andet om, hvordan møderne afvikles, herunder om deltagerne får adgang til tilstrækkelig viden og information og om drøftelserne i borgersamlingen foregår på en tryk og ordentlig måde.

Deltagernes evaluering af processen i mini-borgersamlingen har således to formål. Dels giver den vigtig viden om tilrettelæggelsen, som kan bruges ved fremtidige processer. Men endnu vigtigere, så er den en indikator for i hvor høj grad gennemførelsen har levet op til de høje standarder, der skal gælde for borgersamlinger og borgerting, og som giver dem en særlig legitimitet.

Evalueringen viste, at:

- 100% af deltagerne følte, at de i høj eller meget høj grad i løbet af mini-borgersamlingen fik en bedre forståelse af problemstillingerne omkring klimavenlig transport.
- 75% af deltagerne følte, at de i høj eller meget høj grad i løbet af mini-borgersamlingen fik nok information til at kunne anbefale handlingsmuligheder omkring klimavenlig transport.
- 75% af deltagerne følte, at de gennem dialogerne med hinanden i høj eller meget høj grad fandt frem til en bred række af mulige handlemuligheder, som kunne indgå i anbefalingerne
- 56% af deltagerne oplevede, at der i gruppedialogerne generelt i høj eller meget høj grad var en diskussion af fordele og ulemper ved forskellige handlemuligheder, som kunne indgå i anbefalingerne. 31% oplevede, at det skete i nogen grad.
- 94% af deltagerne følte i høj eller meget høj grad, at de generelt havde mulighed for at komme til orde i gruppedialogerne.
- 88% af deltagerne følte, at de i høj eller meget høj grad forstod hinandens idéer og holdninger.
- 81% af deltagerne følte, at de i høj eller meget høj grad var åbne for hinandens idéer og holdninger.
- 94% af deltagerne følte, at der i høj eller meget høj grad var respekt mellem deltagerne i mini-borgersamlingen.
- 87% af deltagerne følte, at udvælgelsen af de endelige anbefalinger i høj eller meget høj grad skete på en retfærdig og ordentlig måde.
- 94% af deltagerne følte, at de i høj eller meget høj grad fik tilstrækkelig information før og mellem møderne.

Samlet set giver evalueringen et billede af, at mini-borgersamlingen er lykkedes med at skabe et trykt og tillidsfuldt rum, hvor deltagerne har haft mulighed for at komme til orde. Den viser også, at deltagerne overordnet set har fået adgang til de nødvendige informationer. Evalueringen giver derudover et indtryk af, at det ville have været gavnligt med mere tid til at modtage og bearbejde informationen fra eksperter og interessenter undervejs.

Aarhusianerne har fulgt borgersamlingen i Århus Onsdag

Borgersamlingen er et demokratisk eksperiment, der afprøver en ny måde at inddrage borgerne i en politisk proces. Gennem en lang række artikler i Århus Onsdag har aarhusianerne kunne følge med i arbejdet og ikke mindst oplevelsen af at deltage.



Sådan undgår du bilkøer og mangel på p-pladser i Aarhus



Christina Voigt sparer tid og bliver frisk mellem sine møder ved at cykle. Hun har fundet flade og smukke ruter hele byen rundt.

Af Bente Tahmasbi Hansen, 4. marts 2021

Aarhus Christina Voigts arbejdsdag består af masser af møder rundt omkring på de aarhusianske folkeskoler. Det er vigtigt for PPR-konsulenten at komme til tiden og at være skarp, når hun bliver indkaldt for at hjælpe med at løse udfordringer. Derfor tager hun cyklen.

"Det er allernemtest at beregne transporttid, når man er cyklist. For man skal ikke holde i bilkø eller lede efter en parkeringsplads. Samtidig får jeg frisk luft og en pause mellem møderne, så jeg kan være skarp, når vi sidder der," siger den 49-årige fagrådgiver, der har ekspertise i læsning og matematik.

Cykler langs vandet

De mange aarhusianske bakker, kan ikke stoppe hende. Hun har efterhånden et godt overblik over byens cykelruter og kan altid finde en, der er stort set flad. Det er ikke nødvendigvis den korteste rute, i stedet går hun efter den smukkeste og den mest flade.

"Når jeg cykler fra kontoret på Grøndalsvej og til Risskov, tager jeg ikke bakken op ad ringvejen. Jeg kører ind til byen ad cykelstien langs Skanderborgvej og ud langs vandet til

Risskov," forklarer hun, der er en af 24 deltagere i borgersamlingen, som arbejder med grøn trafik.

På borgersamlingens første tre møder har hun mødt repræsentanter fra Cyklistforbundet, FDM, Forenede Danske Elbilister, Erhverv Aarhus og Danske Handicaporganisationer blandt mange andre.

"Det er gået op for mig, at one size does not fit all. Der er mange forskellige behov og perspektiver at tage hensyn til," siger Christina Voigt.

"Det er ikke et spørgsmål om Aarhus skal være bilfri eller ej, for den kan ikke blive helt bilfri, når for eksempel de handicappede og varetransporten skal tilgodeses. Der skal være forskellige løsninger, som tilgodeser forskellige grupper i forskellige områder," mener hun.

Kort over lokale smutveje

Rent faktisk holder der to biler i garagen hjemme hos Christina Voigt, der bor i Sabro. Så hun er også bilist - især når hun skal noget sammen med sin familie, der rummer tre børn.

Hendes mand bruger den ene bil i sit job, og hun skal have adgang til en bil som et led i hendes arbejde. Derfor har de bilnummer to, men hun bruger den i begrænset omfang.

"Jeg kommer virkelig langt med et sæt regntøj. Det sker ikke ret tit, at vejret forhindrer mig i at cykle, og når det sker, er jeg nødt til at planlægge min bilkørsel, fordi vores søn også er bilist. Cyklen er meget nemmere," mener Christina Voigt.

Christina Voigt møder flere og flere cyklister på sine ture rundt i byen. Hvis man forbedrer cykelstierne og giver folk et overblik over dem, vil der blive endnu flere cyklister, tror hun.

"Hvis folk kendte de lokale smutveje, ville flere cykle. Vi kan med en app skabe overblik over cykelstinet, hvor man også bør kunne læse afstandene. Stierne er desuden i en kummerlig forfatning. Der mangler lys, der er ujævn belægning, og der mangler skiltning," fastslår hun.

Cyklisten ser forbedrede cykelstier og skiltning som et af mange tiltag, der kan mindske det aarhusianske CO₂-aftryk.

Cykelbyen Aarhus får baghjul af København



I København har de verdens bredeste og mest travle cykelstier, færre biler og bedre miljø. Hvorfor halter Aarhus bagefter?

Af Bente Tahmasbi Hansen, 4. marts 2021

Det står nu klart for nogle deltagerne i den aarhusianske borgersamling om grøn trafik, at byer som København og Amsterdam har gjort erfaringer med cyklisme, som Aarhus kan trække på.

"Det overrasker mig, hvor lidt fremme vi er i Aarhus i forhold til København og Amsterdam. Hvorfor har vi ikke trukket på de andres erfaringer? Vores byudvikling halter bagud. Jeg er glad for at bo i Aarhus, men det her skal vi da rykke på," siger Tine Lykkegaard Nielsen.

Langt efter København

Hun takket ja til at være med i byens første borgersamling, der nu har gennemført tre af fire møder med oplæg og diskussioner om hvordan vi kan nedbringe CO₂-aftrykket og skabe en by, det er rart at være i.

Den 29-årige universitetsstuderende håber, at borgersamlingen kan være med til at skabe forandringer. Det samme gør 49-årige Christina Voigt, der også deltager i borgersamlingen.

Hun undrer sig over, at en ung by som Aarhus er langt efter København, der har gjort erfaringer med at etablere vejstrækninger, som giver bedre plads til cyklister og fodgængere.

"Jeg kan forstå, at man i København erfarer, at det er rentabelt at anlægge brede cykelstier og fortove, som er meget billigere end anlægning af veje. Den nye pladsfordeling betyder oveni købet også, at bilisterne bliver til cyklister og fodgængere, så CO₂-aftrykket bliver lavere, byen bliver hyggeligere og sundheden bedre," siger hun.

Billigere og bedre

Københavns tidligere miljøborgmester, Morten Kabell, har i et oplæg på borgersamlingen fortalt, at man i hovedstaden har brugt 2,1 milliarder kroner på tre kilometer tunnel under

Nordhavnsvej, og at man for præcis samme beløb har fået 10 cykelbroer og 500 kilometer cykelsti i årene 2005-2021.

Flere cyklister og fodgængere skaber ikke kun en bedre økonomi på grund af en billigere infrastruktur. De er også billigere for sundhedsvæsenet.

"Transportministeriet har beregnet, at samfundet taber syv kroner per kilometer, vi tilbagelægger i bil, og at vi tjener 5,5 kroner per person for hver cyklede kilometer. Simpelthen fordi vi får færre livsstilssygdomme, får mindre luftforurening og så også fordi ombygning af infrastrukturen er billigere," sagde Morten Kabell.

Han fremhævede Dronning Louises Bro og Nørrebrogade, som et godt eksempel på, at man kan skabe en bedre by ved at omfordele pladsen til transport.

Der var to-tre kørebaner til biler og busser i begge retninger. Nu er der kun en bilbane og en busbane i hver retning. Cykelstierne er til gengæld 5,5 meter brede og er dermed blandt verdens bredeste. De er også blevet verdens travleste. Desuden er der plads til promenader, der flittigt bliver brugt.

"Antallet af fodgængere er steget med 165 procent, cyklisterne er steget med 60 procent og antallet af bilister er faldet med 57 procent. Og der er et dejligt miljø," sagde Morten Kabell.

"Nørrebrogade er blevet et bedre sted at være og så er den blevet mere effektiv, fordi flere mennesker kan transportere sig på samme plads. Cykler og fodgængere fylder simpelthen mindre end biler," uddybede han.

Det er farligt at cykle

Det har gjort indtryk på Tine Lykkegaard Nielsen, som ønsker sig bredere cykelstier i Aarhus.

"Jeg cykler tit ad Silkeborgvej til Vesterbro Torv og videre hen ad Nørre Allé. Der er utroligt smalt og jeg har oplevet flere farlige situationer. Jeg har i det hele taget været ved at blive kørt ned flere gange i Aarhus," siger hun.

I København eksperimenterede man med at anbringe betonklodser og lave afmærkninger på Nørrebrogade, før de omfordelte pladsen permanent.

"Det er da en god idé, som Aarhus bør tage til sig," mener begge borgersamlingsdeltagerne.

De ser frem til det afsluttende møde, hvor samlingen skal nå frem til en række anbefalinger til byens politikere. Det finder sted lørdag 6. marts.

"Vi har hørt rigtig mange gode bud på, hvad man kan gøre, og det er fedt at diskutere det i grupperne, som hele tiden sammensættes på nye måder. Der er stor diversitet, så alle slags borgere er repræsenterede og det virker demokratisk," mener Tine Lykkegaard Nielsen.

"Jeg bliver skarpere på, hvad jeg selv synes og får øjnene op for andres behov og udfordringer," fastslår hun.

Tidligere taxachauffør er nu fodgænger



Først skiftede han til natkørsel, fordi der er bedre plads på vejene, så forlod han taxa-jobbet. Nu går han ind for en delvis bilfri midtby og stiller sin erfaring til rådighed i mini-borgersamlingen.

Af Bente Tahmasbi Hansen, 27. januar 2021

54-årige Michael Hauge Lavendt fragter i dag sig selv på gåben eller med offentlige transportmidler, selv om han nærer stor kærlighed til biler – især gamle biler, for der er ikke noget som lyden af en benzinmotor, der snurrer.

"Mange betragter det som en stor frihed at kunne fragte sig selv rundt i egen bil. Det har jeg forståelse for, men de benzindrevne biler er bare ikke gode for miljøet. Jeg siger det med stor smerte, for jeg elsker biler. Der er ikke noget mere lækkert end en benzinmotor, der snurrer i en gammel bil," ler den tidligere taxachauffør.

Flere og flere biler

Han har sammenlagt kørt på kryds og tværs af Aarhus i knap 10 år. I den tid har han oplevet, at der bliver flere og flere

biler og længere og længere kø på vejene. Han tog konsekvensen og valgte at arbejde om natten, fordi der er bedre plads på vejene, men de skæve arbejdstider var opslidende, så han stoppede og er lige nu i jobskifte.

"Jeg er paradoksalt nok umiddelbart positiv overfor idéen om en form for bilfri bymidte - der skal være nogle undtagelser for taxa og den kollektive trafik til handicappede, gå-hæmmede og vareleveringer. Vi har jo allerede i dag pullerter, der stopper trafikken og som sænkes nogle timer om formiddagen, så der kan være varekørsel," siger Michael Hauge Lavendt, der glæder sig til at blive klogere på alle dilemmaerne og udfordringerne ved en klimavenlig trafik.

Han var ikke et øjeblik i tvivl om, at han gerne ville deltage, da han blev inviteret med i mini-borgersamlingen, fordi han mener, at han kan bidrage med sine erfaringer med byens trafik. Samtidig er han overbevist om, at vi bliver nødt til at gøre noget for at forbedre klimaet.

Klimaet kalder

"Et bedre klima er en af min kæpheste. Jeg blev ikke overrasket, da effekten af vores store CO2 aftryk blev belyst på vores første onlinemøde i borgersamlingen. Jeg ved godt, at statistikker kan læses på mange måder og at eksperterne hver især kan have deres vinkler, men det er ikke nogen overraskelse, at CO2 udledningen er for stor, når vi alle sammen gerne vil have en bil," fastslår han.

Selv savner han sin, når han besøger familien på Fyn og skal huske at nå det sidste tog hjem. Men han mener nu alligevel, at han godt kan klare sig med en eldrevet ladcykel. Gerne en af de norske modeller, der er udstyret med en lille container, hvori man kan fragte temmelig meget.

"Jeg har tidligere arbejdet som håndværker ude i alt slags vejr - også frostvejr. Jeg har det godt med at være ude, så længe at jeg er klædt rigtigt på. Og jeg tror helt sikkert på, at vi kan mindske biltrafikken i byen, hvis bare vi vil. Og hvis vi udtænker det på den rigtige måde," siger Michael Hauge Lavendt.

Det næste onlinemøde i mini-borgersamlingen finder sted i uge fem.

ONSDAG
Århus

Bilkø gennem byen fik aarhusianer til at skifte job



45 minutters daglig transport i kø fra Ris-skov til Skåde fik Ulrich Holstein til at skifte job og blive cyklist. Han er nu med i mini-borgersamlingen om grønnere trafik.

Af Bente Tahmasbi Hansen, 27. januar 2021

Aarhus 46-årige Ulrich Holstein er en af de 24 aarhusianere, der har sagt ja til at bruge omkring 20 timer af sin fritid på at deltage i mini-borgersamlingen om mere grøn trafik i Aarhus.

"Jeg var bare klar til at være med i projektet, da jeg fik invitationen i e-Boks, fordi trafikken i byen ikke hænger sammen. Det er blevet besværligt at være bilist, men der er ikke udviklet gode alternativer til det," mener han.

"De mange biler og lange køer får måske andre end mig til at undgå biltransport i myldretiden. Men der er stadig kø, og det kan ikke være godt for klimaet, at så mange biler holder næsten stille på vejene. Det må kunne gøres bedre, og jeg glæder mig til at høre mere om det fra de eksperter, der skal klæde borgersamlingen på," fortsætter han.

Dobbelt så lang tid

Ulrich Holstein har kørt i bil gennem Aarhus dagligt i 10 år for at komme på arbejde. De første år tog det 25 minutter at

køre de 13 kilometer, men siden voksede transporttiden til 45 minutter.

Han har afprøvet alle ruter, efter at han har siddet i kø dagligt fra Nørreport til Strandvejen. Hans erfaring med at tage Ringgaderne i stedet er, at de også er voldsomt belastede af trafik. Bussen var heller ikke et alternativ, for forbindelserne var alt for dårlige og turen alt for lang.

"Da jeg fik børn, blev min tid meget kostbar. Jeg skulle nå at hente og bringe dem i daginstitutionerne og skiftede derfor job. I dag bor jeg under en kilometer fra min arbejdsplads og cykler derhen," siger den pædagogiske leder, som nu arbejder i to daginstitutioner i Ris-skov, Børnehaven Jasminvej og Vuggestuen Forteleddet.

Alternativer til bilen

Han er stadig bilist, når han skal noget sammen med familien. Men han synes faktisk, at det godt må være lidt mere besværligt at komme ind til byen i bil. Men hvorfor er det så ikke nemmere at komme derind på andre måder? Spørger han.

"Hvorfor har busserne ikke deres egne baner, så de ikke sidder i kø? Hvorfor er der ikke flere cykelstier? Letbanen fungerer godt, når der ikke lige er blade på skinnerne eller frost, men der mangler et mere smidigt system," mener dag-institutionslederen, der for eksempel har svært ved at få børnehavebørnene med bussen.

Tidligere kunne en gruppe børn komme med, hvis de kørte udenfor myldretiden. Nu skal turen planlægges på klokkeslæt en uge i forvejen, bestilles og forudbetales.

"Lige nu kører vi ingen steder på grund af Corona, men før det skulle vi købe en billet på forhånd og bestille plads fra et aftalt stoppested på et præcist tidspunkt. Det er meget stift og temmelig håbløst, når man har med 10-15 børnehavebørn at gøre," siger han som et eksempel på mangler i den offentlige transport.

Det første møde i mini-borgersamlingen blev afviklet online i sidste uge, og Ulrich Holstein synes, at gruppens sammensætningen virkede velovervejet og at den kom godt fra start.

"Min viden er basal og stammer fra nyhedsudsendelser, så jeg glæder mig til at få flere vinformationer. Jeg vil også gerne kende politikernes overordnede planer, hvis der er nogle. Det er spild af tid at foreslå noget, som slet ikke passer ind i dem," påpeger han.

ONSDAG
Århus

Her kan du finde mere information

- Dokumentation om mini-borgersamlingen med link til program for møderne og optagelse af ekspertoplæg:
<https://www.sammenomaarhus.dk/mobilitet>
- Rapport fra OECD Innovative Citizen Participation med undersøgelse af borgersamlinger i medlemslande og EU de seneste 30 år:
<https://www.oecd.org/gov/innovative-citizen-participation-and-new-democratic-institutions-339306da-en.htm>



Borgersamlingen er blevet til i et samarbejde mellem Sager der Samler, Aarhus Bibliotekerne, Borgerservice, FO-Aarhus og Århus Onsdag.

Opgavestiller og modtager af anbefalingerne er Bæredygtighedsudvalget i Aarhus Kommune, Aarhus Omstillere og Grøn Mobilitet i Magistratsafdelingen for Teknik og Miljø.

Partnergruppe

Paul Natorp, Sager der Samler
Lisbeth Overgaard Nielsen, Aarhus Bibliotekerne
Bente Tahmasbi Hansen, Århus Onsdag
Frederik Ingvarth Petersen, Borgerservice
Torben Dreier, FO-Aarhus

Udvikling, design og proces

Paul Natorp, Sager der Samler - projektleder
Pernille Bertram, Grøn Mobilitet - research
Frederik Ingvarth Petersen, Borgerservice - borgerlotteri
Asmund Hejlskov Bertelsen, Aarhus Bibliotekerne - koordinator
Maya Bjerrum Trinkjær, Sager der Samler - koordinator

Facilitering og gennemførelse

Paul Natorp, Sager der Samler - hovedfacilitator
Maya Bjerrum Trinkjær, Sager der Samler - afvikling
Pernille Bertram, Grøn Mobilitet - gruppevært
Lisbeth Overgaard, Aarhus Bibliotekerne - gruppevært
Merete Jensen, Klima-X - gruppevært
Asmund Hejlskov Bertelsen, Aarhus Bibliotekerne - gruppevært
Frederik Ingvarth Pedersen, Borgerservice - gruppevært
Jessica Baier, Aarhus Omstillere - gruppevært

