

Referat fra møde med Teknik & Miljø angående;

” Aftale om Grøn Mobilitetsplan ”

Onsdag, den 23. oktober 2024 var alle Fællesråd i Århus inviteret til aftenmøde på Århus Rådhus. Dette dels mhp. at skabe input til Teknik & Miljø på hvorledes en succesfuld implementering af de mange planlagte grønne mobilitetsindsatser. Dels – fornemmede jeg – havde mødet også til formål at tage en temperaturmåling på hvorledes de mange planlagte tiltag ville blive modtaget blandt byens borgere.

Inden mødet gik i gang, talte jeg med Martin Pape, afdelingsleder for Mobilitet, som var med på vores vejvandring tidligere på året. Han fortalte at de pt. arbejder målrettet på at komme i mål med et overblik over økonomien på den ønskede indsats i Skæring. ” Når vi er helt klar, forventeligt i slutningen af året, så vil Mette Sahlertz invitere sig selv på besøg ude hos jer. ” Virkelig positivt.

Dagens agenda lød;

1. Velkomst ved Nicolaj Bang, rådmand Teknik & Miljø
2. Introduktion til mobilitetsaftalen, afdelingsleder Mobilitet Morten Skou Nicolaisen
3. Viden om... de forskellige tiltag (15. minutters præsentation ved tema øer)
4. Sandwich
5. Hverdagsscenarier, og ideer og input fra fællesråds medlemmer

Den grønne mobilitetsaftale blev stemt igennem i byrådet med et bredt flertal. 25 ud af 31 stemte for. De eneste der stod udenfor, var Venstre (Gert Bjerregaard) og Henrik Arens (tidligere Nye Borgerlige, nu Liberal Alliance). Så der er tale om en bredt politisk forlig.

Ad. 1. Det er rigtig mange trafikale forandringer som Århus har i sigte. Men som Nikolaj Bang udtrykte det indledningsvist, så er hensigten klar: Alle folk, alle steder i kommunen, skal kunne få deres hverdag til at hænge sammen.

Ad. 2. Vi bliver hele tiden flere århusianere. Så vi har brug for mere kapacitet i trafikken, mere plads til byens borgere samt og den grønne attraktive by.

Det er en ambitiøs plan;

- Der skal stadig være mulighed for at kapaciteten kan øges
- Reduktion i CO2 med minimum 270.000 ton i 2030
- Mål for århusianernes transportvalg (- skal se anderledes ud i fremtiden) cykel, gang, kollektiv trafik og samkørsel

På dagens møde ønskes at påbegynde samfundsdialogen med de kritiske influenter (bl.a. fællesrådene). Fra disse ønskes input, bl.a. i forhold til om noget skal justeres i den politiske aftale.

Dette så aftalen kan blive klar til behandling i byrådet primo 2025. Og så man kan gå i gang med at realisere de ambitiøse målsætninger.

5 overordnede punkter i aftalen, den hovedtræk;

1. Et effektivt mobilitetssystem.

Her fylder de gule busser en del.

Der tales om Trappemodellen, der indikerer de tidsmæssige 3 faser i processen:

Trin 1: 2025 – 2028 (driftsmidler ind i bussystemet)

Trin 2: 2028 - 2030

Trin 3: (nåede jeg ikke at fange, inden Morten var videre...)

Det nævnes at målet er øget busfremkommelighed i stor skala, for at kunne håndtere 60% flere passagerer.

Parker og Rejs anlæg etableres udenfor for byen. Bilister kører dertil, parkerer bilen og tager kollektiv transport indtil centrum. Der forventes en prøveperiode på dette hvor den kollektive trafik er gratis i myldretiden.

2. Et trygt og cykelvenligt Århus

En opgradering af eksisterende cykelstier.

Etablering af et cykelparkeringshus ved Århus H.

Lån en elcykel.

3. Forbundne lokalmiljøer med plads til byliv

Trygge områder – man skal kunne bevæge sig trygt i alle lokalområder

Trafik-øer: fredelige bykvarterer (reducere kørsel på tværs i kvarterene, biler skal køre ud af område, i stedet køre på de store omkringgående veje, og så køre ind igen hvor de har ærinde)

Etablering af Hjerte-zoner: et område med begrænset indkørselsmulighed ved bl.a. skole, dette for at tilsikre sikker skolevej. Så børn selv kan gå og cykle i skole.
Reducering af bilkørsel af børn til skole.

4. En midtby i en storby

Etablering af Sommergådager, i bl.a. Vestergade og Graven.

Reduktion af gennemkørende biltrafik i centrum.

De biler der har et ærinde i C skal fortsat kunne køre ind.

Ændringer i Frederiks Alle første i 2030.

Nulemissionszone ønskes indført: ingen fossilbiler i indre by. (- der findes dog ikke lovhjemmel for dette pt, men der er udsigt til at kommunerne må anvende dette). Dog vil der fortsat være korridor for fossilbiler ind til parkeringsanlæg.

5. Århus understøtter regional vækst og udvikling.

Udvikling af E45, ligger under staten.

Derpå var der spisepause.

Efterfølgende var der workshop arbejde, som medarbejderne fra Teknik & Miljø faciliterede.

Overskriften på work-shoppen var: " Mindre transport i bil ".

I den arbejdsgruppe som forstadsbyer som Skæring var med i, blev der taget udgangspunkt i en case bestående i en familie fra Skødstrup. 2 voksne med arbejde i hhv. Lisbjerg og Skejby, 2 børn i institution og med 2 fossilbiler. Efter at have kigget på deres eksisterende benyttelse af bil, fik vi præsenteret hvordan de havde lagt deres bilisme om til en mere grøn en af slagsen.

Familien havde solgt deres 2 fossilbiler, og i stedet købt en elbil. Og nu fulgtes hele familien ad ud om morgenen, og hjem om eftermiddagen.

Efter at have haft en dialog om denne families valg ift. grøn omlægning, så havde vi en dialog om hvilke tanker, ideer og forslag vi havde ift. at få byens borgere til at lade bilen stå.

Følgende forslag kom på bordet;

- Det skal være gratis at benytte kollektiv transport
- Hvis ikke den kollektiv transport er gratis, skal billetprisen var lav – og varigheden af billetten forlænges til fx 6 timer
- Afstanden til kollektiv transportmulighed bør max være 600 m

- I lokalsamfundene kan der arbejdes med lokale tiltag, som fx et blaffer-punkt. Dvs. at der udpeges et sted til opsamling af personer som gerne vil køre med i biler der kører ind til centrum
- Der kan aftales samkørsel på cykel, når man efter mørkets frembrud skal retur til Skæring inde fra centrum
- Hurtige og direkte buslinjer ind til centrum ønskes
- Brede og oplyste cykelstier

Referat ved Sussie Bahn, Skæring Fællesråd, den 28. okt. 2024