



Liv Gro Jensen
Socialistisk Folkeparti

27. oktober 2025
Side 1 af 3

Svar på 10-dages forespørgsel fra Socialistisk Folkeparti om alternativ mobilitetsplan

Liv Gro Jensen (SF) har den 16. oktober 2025 fremsendt en 10-dages forespørgsel til Teknik og Miljø vedrørende alternativ mobilitetsplan. Spørgsmålene besvares i det følgende.

Spørgsmål 1a

I Venstres plan er det med reference til besvarelse af en ældre 10 dages forespørgsel oplyst, at Vesterbro Torv har forårsaget 15 minutters øget rejsetid i myldretiden.

Er det stadig forvaltningens vurdering, at rejsetiden er øget med 15 minutter i myldretiden?

Svar

De 15 minutters rejsetidsforøgelse er et samlet gennemsnit for 11 vejstrækninger (se nedenstående kort), der er analyseret – i alt 17,6 km vej fordelt på ikke-sammenhængende strækninger eller ruter. Det betyder, at hvis alle 11 ruter formålsløst skule køres i den angivne retning i myldretiden, vil den gennemsnitlige rejsetid være omkring 15 minutter længere end i en situation uden ensretningen af Vester Allé og Hjortensgade.

Den enkelte bilist vil aldrig køre hele ruten, og derfor vil den fulde rejsetidsforøgelse ikke opleves af én person. Typisk vil en bilist kun berøre 1-2 af de berørte strækninger, hvilket svarer til en gennemsnitlig ekstra rejsetid på op imod 50 sekunder pr. kørt kilometer i myldretiden – dog med betydelige variationer på tværs af vejnettet.

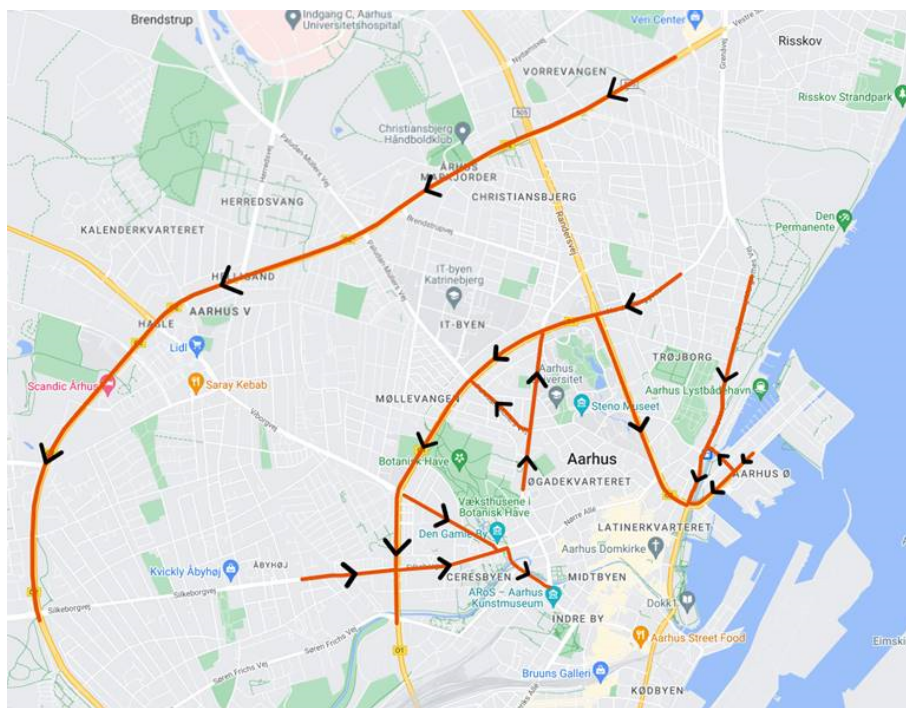
TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Direkte e-mail:
post@mtm.aarhus.dk

Sag: EMN-2025-011842



27. oktober 2025
Side 2 af 3

Spørgsmål 1b

Er den øgede rejsetid alene et resultat af restriktionerne ved Vesterbro Torv, eller er det også andre aktuelle restriktioner som lukningerne af Værkmestergade, Sønder Allé, mv, der har resulteret i øget rejsetid?

Svar

Det er vanskeligt at pege entydigt på de præcise årsags- og virkningssammenhænge i en dynamisk bytrafik, hvor alt-andet-lige-betragtninger i før-efteranalyser sjældent kan opretholdes. Det må dog antages, at restriktionerne ved Værkmestergade og Sønder Allé også har – og har haft – en vis indflydelse.

Flere observationer peger på, at ensretningen ved Vesterbro Torv er den primære årsag til den observerede begrænsede forøgelse i rejsetiden.

Det berørte vejnet viser således en ændring i belastningsniveau netop i forbindelse med ensretningen af Hjortensgade og Vester Allé. Et tilsvarende mønster blev registreret under den midlertidige ensretning af de samme strækninger i 2024.

Det samme rejsetidsmønster genfindes, uanset om sammenligningen foretages med perioden umiddelbart før ensretningen (uge 14–23 i 2025 vs. uge 24–38 i 2025) eller med samme periode året før (uge 24–38 i 2024 vs.



uge 24–38 i 2025). Sønder Allé har været spærret i hele perioden fra uge 14–38 i 2025, mens Værkmestergade har været spærret i uge 22–34 i 2025.

27. oktober 2025
Side 3 af 3

Det bemærkes, at der foreløbigt fra uge 38/39 ses en faldende tendens i rejsetiden i eftermiddagsmyldretiden, mens morgenmyldretiden fortsat ligger på samme niveau frem til skolernes efterårsferie.

Spørgsmål 2

I Venstres plan argumenteres der for, at en mobilitetsplan kun skal reducere udledningerne med 14.000 ton årligt for at opnå CO₂ neutralitet i 2030. Beregningen lyder på, at det opdaterede klimaregnskab fra august 2025, kun efterlader en manko på 109.000 ton og at Grøn Mobilitetsplan skyder over målet med 95.000 ton.

Er det forvaltningens vurdering, at ovenstående metode er retvisende og at reduktionsmålet for mobilitetsområdet kun er 14.000 ton?

Svar

Nej, det er ikke forvaltningens vurdering, at målet for reduktionen indeholdt i Grøn Mobilitetsplan (GMP) er 14.000 tons CO₂e i 2030. Der er i GMP et mål at reducere udledningerne fra vejtransporten med 270.000 tons CO₂e i 2030. Målet stammer fra klimaforlig 'Klimaneutralt Aarhus 2030' fra april 2024.

På baggrund af den ny klimaregnskabsmetode er det korrekt, at GMP er genberegnet til at kunne reducere CO₂e emissionen med ca. 109.000 tons. Det fordrer en politisk beslutning hvor vidt de 109.000 tons CO₂e skal være den nye målsætning for GMP.

Det er korrekt, at mankoen i 2030 ifølge den nye reduktionssti fra august 2025 er opgjort til ca. –95.000 tons CO₂e i forhold til at ramme klimaneutralitet. Der er dog betydelige usikkerheder forbundet med 2030 fremskrivningen, herunder forudsatte gevinster fra Carbon Capture mv.

Forvaltningen kan således ikke anbefale at hele 2030 bufferen anvendes til at reducere ambitionsniveauet i Den Grønne Mobilitetsplan.

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang
Rådmand

/

Henrik Seiding
Direktør