

BILAGSKATALOG

# DEN GRØNNE MOBILITETSPLAN

2026



En del af  
løsningen

TEKNIK OG MILJØ  
Aarhus Kommune



## INTRODUKTION

Bilagsrapporten indeholder oplæg til politisk behandling, og materialet omfatter analyser, projektforslag, samt øvrigt relevant materiale.

Hvert oplæg indledes med én A4-sides opsummering, der giver et kort resumé og beskriver baggrund for oplæg, indhold og den politiske handling, som oplægget lægger op til – fx orientering, drøftelse eller stillingtagen til prioritering eller finansiering.

Enkelte oplæg kan bestå af flere dele, fx både analyser og projektforslag.

## INDHOLD

### **BILAG A OPLÆG TIL INDSATS 1**

‘LETBANENS ETAPE 2 MELLEM SPANIEN OG BRABRAND’

### **BILAG B OPLÆG TIL INDSATS 8**

‘FORSØGSORDNING MED GRATIS KOLLEKTIV TRAFIK FRA MOBILITETSKNUDEPUNKTER MED PARKER OG REJS-FACILITETER’

### **BILAG C OPLÆG TIL INDSATS 14**

‘GRØN MOBILITET TIL KONGELUNDEN’

### **BILAG D OPLÆG TIL INDSATS 24**

‘INTERESSEVARETAGELSE’

### **BILAG E OPLÆG TIL INDSATS 25**

‘TRAFIK-ØER’

### **BILAG F OPLÆG TIL INDSATS 32**

‘BUSBANER PÅ RINGVEJEN’

### **BILAG G OPLÆG TIL INDSATS 36**

‘MOBILITETSKNUDEPUNKTER MED PARKÉR OG REJS’

### **BILAG H OPLÆG TIL INDSATS 39**

‘PARKERING VED EKSISTERENDE LETBANESTOP OG KNUDEPUNKTER’

### **BILAG I OPLÆG TIL INDSATS 41**

‘TRAFIKSIKKERHED OG SIKRE CYKELRUTER’

### **BILAG J OPLÆG TIL INDSATS 42**

‘FORBEDRET CYKLISTFREMKOMMELIGHED’

### **BILAG K OPLÆG TIL INDSATS 43**

‘KLIMATILPASNING AF CYKEL- OG FODGÆNGERINFRASTRUKTUR’

### **BILAG L OPLÆG TIL INDSATS 44**

‘BEDRE RAMMER FOR CYKELPARKERING’

### **BILAG M OPLÆG TIL INDSATS 46**

‘BYUDVIKLING OG PARKÉR OG REJS VED HOVMARKEN STATION’

### **BILAG N OPLÆG TIL INDSATS 48**

‘TILGÆNGELIGHEDSRUTER I MIDTBYEN’

### **BILAG O OPLÆG TIL INDSATS 49**

‘GRØNT PARKERINGSOPLÆG’

### **BILAG P OPLÆG TIL INDSATS 53**

‘TRÆNGSELSFRI BUSFORBINDELSE MELLEM FAVRSKOV KOMMUNE OG AARHUS KOMMUNE’

## OPLÆG TIL INDSATS 1 'LETBANENS ETAPE 2 MELLEM SPANIEN OG BRABRAND'

### Resume

Oplægget fremlægger de nyeste økonomioverslag for letbanens etape 2. Opsparingen til etape 2 er i 2034 813 mio. kr. Med antagelse om en 50 % statslig medfinansiering på anlæg, udestår finansiering på 1.724-1.849 mio. kr. fordelt på manko for anlæg på 237 mio. kr. og manko på driftsrelaterede investeringer på ml. 1.487-1.612 mio. kr.

### Baggrund

MTM er i gang med et genbesøg af miljøkonsekvensvurdering (MKV) og lokalplan for letbane etape 2 fra Spanien til Brabrand bestilt af byrådet i 2025. Baggrunden er ændret naturlovgivning samt byrådets vedtagne trafikale ændringer i Aarhus midtby (med GMP). De nyeste økonomioverslag viser, at projektet er blevet fordyret.

### Indhold

Anlægsskøn for projektet er stort set uændret siden 2024, hvor byrådet blev forelagt overslag i forbindelse med forliget om Grøn Mobilitetsplan. Der er imidlertid sket en fordyrelse af de driftsrelaterede investeringer (depot og togkøb). Det har tidligere været forudsat i etape 2-projektet, at de nødvendige depotfaciliteter kunne etableres udenom etape 2-projektet, som en del af indsatsen for udvidelse af etape 1 og indkøb af nye tog (GMP-indsats 3). I 2025 (d. 29. oktober) besluttede byrådet udelukkende at etablere depotfaciliteter til etape 1-udvidelsen. Som konsekvens af den beslutning skal etape 2 depotbehovet særskilt håndteres gennem etape 2-projektet. Der er i 2026 blevet udarbejdet prisoverslag for et særskilt etape 2-depot på ml. 590-715 mio. kr. Derudover er det blevet afklaret i 2025, i processen om indkøb af tog til udvidelse af etape 1, at prisen for indkøb af tog til etape 2 er ca. 897 mio. kr.

### Handling

Med oplægget ønskes det at orientere forligskredsen om finansieringsbehovet for etape 2-projektet med henblik på stillingtagen til politisk håndtering af finansieringsmankoen.



## Oplæg til indsats 1 'Letbanens etape 2'

### Økonomioverblik for letbanens etape 2

De nyeste økonomioverslag for etape 2 viser, at projektet er blevet fordyret. Samlet udestår finansiering på 1.724-1.849 mio. kr. fordelt på manko for anlæg på 237 mio. kr. og manko på driftsrelaterede investeringer på ml. 1.487-1.612 mio. kr. Finansieringen skal bruges i anlægsperioden frem mod 2037 hvor letbanen sættes i drift. De driftsrelaterede investeringer kan lånefinansieres og tilbagebetales over en 30-årig periode.

Med Budget 2025 har byrådet aftalt at der løbende spares op til etape 2 og i 2034 vil opsparingen udgøre 813 mio. kr.

#### Omkostninger til anlæg (anlæg af skinner, perroner, kørestrøm mv.)

Tabel 1: Omkostninger til anlæg i etape 2 projektet

Mio. kroner	I GMP (2024)	Ny beregning (2026)
Anlæg	2.073	2.100
Statstilskud*	-1.037	-1.050
Opsparing i 2034	-813	-813
Restfinansiering	224	237

\*Forudsætter at Folketingets Transportudvalg beslutter statslig medfinansiering fra pulje til højklasset kollektiv trafik i Infrastrukturplan 2035 svarende til 50 pct. af anlægssummen for etape 2.

Tabel 1 viser at behov for anlægsinvestering kun har flyttet sig lidt med det nyeste anlægsoverslag siden 2024, hvor GMP blev forhandlet. Der er endnu ikke tilvejebragt tilstrækkelig finansiering. Den nuværende finansieringsmanko, forudsat 50 pct. medfinansiering fra staten, er 237 mio. kr.

#### Omkostninger til driftsinvesteringer (etablering af depotfaciliteter og indkøb af tog)

Tabel 2: Omkostninger til driftsinvesteringer for etape 2 projektet

Mio. kroner	I GMP (2024)	Ny beregning (2026)
Depotfaciliteter til etape 2	Antaget håndteret i udvidelse af etape 1 projekt	590-715
Togindkøb til etape 2	Ikke tidligere opgjort	897
Restfinansiering	-	1.487-1.612

Det har tidligere været forudsat i etape 2-projektet, at de nødvendige depotfaciliteter kunne etableres udenom etape 2-projektet, som en del af projektet for udvidelse af etape 1 og indkøb af nye tog. I 2025 (d. 29. oktober) besluttede Byrådet udelukkende at etablere depotfaciliteter til etape 1 udvidelsen. Som konsekvens af den beslutning skal etape 2 depotbehovet særskilt håndteres gennem etape 2-projektet. Der er i 2026 blevet udarbejdet prisoverslag for et særskilt etape 2 depot på ml. 590-715 mio. kr.

Derudover, med projektet om udvidelse af etape 1 og indkøb af flere tog, er der samtidig indgået aftale om pris for indkøb af tog til etape 2. Samlet vil det koste 891 mio. kr. at købe de nødvendige tog til driften af etape 2.

21. april 2026  
Side 1 af 2

**Teknik og Miljø  
Fælles Stabe  
Aarhus Kommune**

Rådmandssekretariatet  
Rådhuset  
Postboks Pboks 36  
8100 Aarhus C



Indkøbsprisen for tog er fastsat med aftale om indkøb af 8 Stadler-tog til udvidelse af etape 1 (indgået i 2025). Købskontrakten giver mulighed for køb af yderligere 12 tog som en option. Hvis denne option ikke udnyttes inden marts 2028 skal der betales 102 mio. kr. i kompensation til Stadler. Der er allerede afsat tilstrækkelige reservemidler i projektet om udvidelse af etape 1 til at dække denne udgift hvis etape 2 projektet ikke gennemføres.

21. april 2026  
Side 2 af 2

Samlet er finansieringsmankoen for de driftsrelaterede investeringer i etape 2 på 1.487-1.612 mio. kr.

## **OPLÆG TIL INDSATS 8**

### **‘FORSØGSORDNING MED GRATIS KOLLEKTIV TRAFIK FRA MOBILITETSKNUDEPUNKTER MED PARKER OG REJS-FACILITETER’**

#### **Resume**

Oplægget er til orientering til forligskredsen og præsenterer foreløbige resultater fra forsøget med gratis kollektiv trafik fra Klokhøjen. Resultaterne viser en markant stigning i passagertallet og indikationer på, at flere tidligere bilpendlere benytter Letbanen.

#### **Baggrund**

Oplægget har til formål at præsentere foreløbige resultater fra forsøget med gratis kollektiv trafik fra Klokhøjen, eftersom der politisk er stor fokus på billetpriser for kollektiv trafik.

#### **Indhold**

Midttrafiks data viser, at der er sket en markant stigning i brugen af Klokhøjen under forsøget. Antallet af passagerer i morgenmyldretiden er steget fra ca. 34 til ca. 133 daglige påstigere, svarende til en stigning på ca. 290 %. Samtidig er der trukket flere gratis billetter end det faktiske antal påstigere, hvilket indikerer, at ikke alle billetter anvendes.

Spørgeskemaundersøgelser viser, at en væsentlig del af passagererne er nye brugere, og at mange tidligere har pendlet i bil. Andelen af hyppige brugere af Letbanen er steget markant under forsøget, og en stor del af de adspurgte angiver, at de benytter Letbanen oftere end før.

Trafiktællinger viser, at antallet af parkerede biler ved Klokhøjen er steget, men ikke i samme omfang som passagertallet. Det indikerer, at en del passagerer ankommer på andre måder end i egen bil. Samlet vurderes det, at omkring halvdelen af passagererne benytter parkér og rejs-anlægget.

Resultaterne peger på, at pris har stor betydning for valg af transportmiddel. En stor andel af de adspurgte angiver, at gratis eller billigere kollektiv trafik er afgørende, ligesom også gratis parkering og mindre trængsel er vigtige faktorer. Samtidig svarer over halvdelen, at de forventer at fortsætte med at bruge Letbanen efter forsøgets ophør, selv uden gratis billet.

#### **Handling**

Oplægget om de foreløbige resultater er til orientering.



## Oplæg til indsats 8 'Forsøgsordning med gratis kollektiv trafik fra mobilitetsknudepunkter med parker og rejs-faciliteter'

4. februar 2026  
Side 1 af 2

### Foreløbige resultater for gratis billet fra Klokhøjen

290 % stigning i passagerer fra Klokhøjen efter start af forsøg med gratis billet

**Teknik og Miljø**  
By og Natur  
Aarhus Kommune

Midttrafiks data for antal påstigere på Klokhøjen station viser følgende:

5 måneder inde i forsøget har der i gennemsnit for månederne, hvor forsøget har kørt været ca. **133** passager om dagen fra Klokhøjen i hverdagen ml. 6 og 9. Sammenlignet med passagertallene fra de samme måneder året før, hvor der i gennemsnit var ca. 34 passagerer, er der en stigning på ca. **290 %**.

**Mobilitet**  
Karen Blixens Boulevard 7  
8220 Brabrand

Midttrafiks tal for trukkede billetter viser, at der siden forsøgets start i uge 38 i september 2025 og til uge 10 i marts 2026 er trukket ca. **21.400 Gratis-billetter**. Det er et dagligt gennemsnit på ca. 178 trukkede billetter, hvilket er højere end antal påstigere. Det kan betyde, at der er trukket billetter, som ikke er brugt inden for det gyldige tidsrum og lokation.

Sagsbehandler:  
Emil Axel Størner

### Nye passagerer

Data viser, at det stigende antal passagerer i høj grad er nye passagerer, og at mange pendlede før i bil.

Teknik og Miljø har foretaget en spørgeskemaundersøgelse bl.a. ca. 120 passagerer fra Klokhøjen (ikke alle svarede på alle spørgsmål). Mindst **22%** af respondenterne havde aldrig, eller en sjælden gang, pendlet med Letbanen FØR gratis-billetten. **81 %** af respondenterne svarer, at de benytter Letbanen oftere under forsøget, end før.

**20 %** af respondenterne pendlede 3-7 gange om ugen med Letbanen FØR Gratis-billetten. UNDER forsøget med gratis-billet er det **68%**, der pendler med Letbanen 3-7 gange om ugen.

**59 %** af respondenterne svarer, at de FØR forsøget med gratis-billet kørte med bil.

### Ca. halvdelen af passagererne benytter parkering ved Klokhøjen Parker og Rejsanlæg

Teknik og Miljø har foretaget målinger af indkørende og udkørende biler til parkeringspladsen på Klokhøjen før forsøget i uge 37 i september 2025, samt under forsøget i uge 41 i oktober 2025, uge 45 i november 2025 og i



uge 11 i marts 2026. Udkørende biler om morgenen kan indikere at bilen har kørt ind til stationen og sat en passager af, og kørt ud igen uden at parkere. Så tallet for formodede parkerede biler er indkørende biler fratrukket udkørende biler.

Før forsøget i uge 38 i september 2025 registreredes dagligt gennemsnitlig **29 biler**, som ikke kørte ud igen om morgen 06.00 – 09.00 i hverdagene. Gennemsnitligt af de 3 målinger under forsøget er der ca. **63 biler**, som ikke kørte ud igen om morgen. Det kan indikere en stigning i parkerede biler i løbet af arbejdsdagen på ca. **117 %**. Dermed er stigningen ikke lige så stor som stigningen i passagerer under forsøget, som er ca. 290 %.

Andelen af passagerer der parkerer bilen, kan der kommes et bud på, ved at sammenligne det gennemsnitlige antal passagerer under forsøget med det gennemsnitlige antal biler om morgenen, som ikke kørte ud igen. Af de gennemsnitlig 133 passagerer i Letbanen om morgen svarer det til ca. **47 %**, som parkerer bilen og kører videre med Letbanen.

Spørgeskemaundersøgelsen viser et lidt højere tal. **63%** af de adspurgte svarede, at de på dagen for besvarelsen af spørgeskemaundersøgelsen ankom til Klokhøjen med bil, som de parkerede på parkeringspladsen. **13%** blev sat af af en bil, der kørte videre. **13%** var gået til Klokhøjen. **8%** ankom på cykel.

#### Perspektiver for Parker og Rejs fra Klokhøjen

Det tyder på, at parker og rejs fra Klokhøjen, fortsat ville kunne få flere fra bil over i Letbane, hvis prisen reduceres, så den er konkurrencedygtig med parkeringspriserne.

**55 %** procent af respondenterne svarer, at de også vil pendle med Letbanen efter gratis-forsøgets slutning, selv om det ikke er gratis. Det kan indikere, at forsøget i sig selv har fået pendlere op for muligheden for at køre for Letbane.

**82 %** af de adspurgte svarede at gratisbillet/reduceret pris er vigtigt for valg af Letbanen. **53 %** svarer at mulighed for gratis parkering er vigtigt for valg af Letbanen og **57 %** svarer at slippe for bilkø er vigtigt for valg af Letbanen.

Rigtig mange kommenterer at prisen er afgørende. Flere skriver, at hvis omkostningerne med Letbanen er mindre end omkostningerne ved parkering, vil de tage Letbanen.

Det indikerer at disse forhold, er brugbare at tænke ind i forhold til fremtidige parker og rejs-anlæg.

## OPLÆG TIL INDSATS 14 'GRØN MOBILITET TIL KONGELUNDEN'

### Resume

Oplægget er udarbejdet som led i Grøn Mobilitetsplan og præsenterer mulige tiltag til at forbedre trafikafvikling og parkering i Kongelunden frem mod åbningen af nyt stadion i 2027.

Der peges på en række løsninger, men der er ikke finansiering til hovedparten. Det foreslås at arbejde videre med løsning D, som kan gennemføres inden for eksisterende midler, samtidig med at der lægges op til politisk drøftelse af ambitionsniveau og finansiering af de øvrige tiltag.

### Baggrund

Indsatsen er en del af Grøn Mobilitetsplan og vedrører trafik og parkering i Kongelunden i forbindelse med udbygningen af stadionområdet. Forvaltningen vurderer, at der ikke er tilstrækkelig finansiering til at realisere det forudsatte ambitionsniveau. På den baggrund er der udarbejdet et oplæg, som synliggør mulige løsninger og økonomi, og som skal danne grundlag for politisk prioritering af indsats og finansiering.

### Indhold

Tiltagene adresserer det forventede pres på trafikafvikling og parkering – særligt i forbindelse med større arrangementer i Kongelunden.

Oplægget præsenterer en række trafikale tiltag, herunder busvendeplads, cykelparkering, parkering, ændringer i vejstruktur (bl.a. ensretninger) og forbedret wayfinding. Tiltagene skal samlet set bidrage til en mere robust trafikafvikling og håndtering af parkeringspresset.

Der er opstillet flere løsningsscenarier med tilhørende vurderinger af trafik, miljø og økonomi.

En central del er løsning D (tiltag 4.1), som indebærer ensretning af Kongevejen fra Skovbrynet til Marselisborg Grønnevej samt etablering af ca. 66 parkeringspladser. Løsning D har et anlægsoverslag på op til ca. 12 mio. kr., men forventes at kunne gennemføres for ca. 10 mio. kr. via synergier med andre projekter. Det vil sige, at løsningen kan gennemføres inden for eksisterende midler og forbedrer parkeringssituationen på kort sigt.

Samtidig realiserer løsning D kun delvist ambitionerne i Grøn Mobilitetsplan, idet den ikke i fuldt omfang understøtter at realisere det forudsatte ambitionsniveau for en mere robust trafikafvikling og håndtering af parkeringspresset. Øvrige løsninger rummer et højere ambitionsniveau, men kræver finansiering.

### Handling

Der lægges op til, at der politisk tages stilling til, hvilke løsningsscenarier, der skal arbejdes videre med, og hvordan de skal prioriteres. Det anbefales, at løsning D igangsættes som første skridt, da den kan realiseres inden for eksisterende midler og samtidig bidrager til at forbedre forholdene i området på kort sigt. Øvrige tiltag kræver finansiering i kommende budgetforhandlinger.



TEKNIK OG MILJØ  
Aarhus Kommune



# Oplæg til indsats 14 'Grøn mobilitet til Kongelunden'

*Vi gør plads til mere liv i byen*

# Indhold

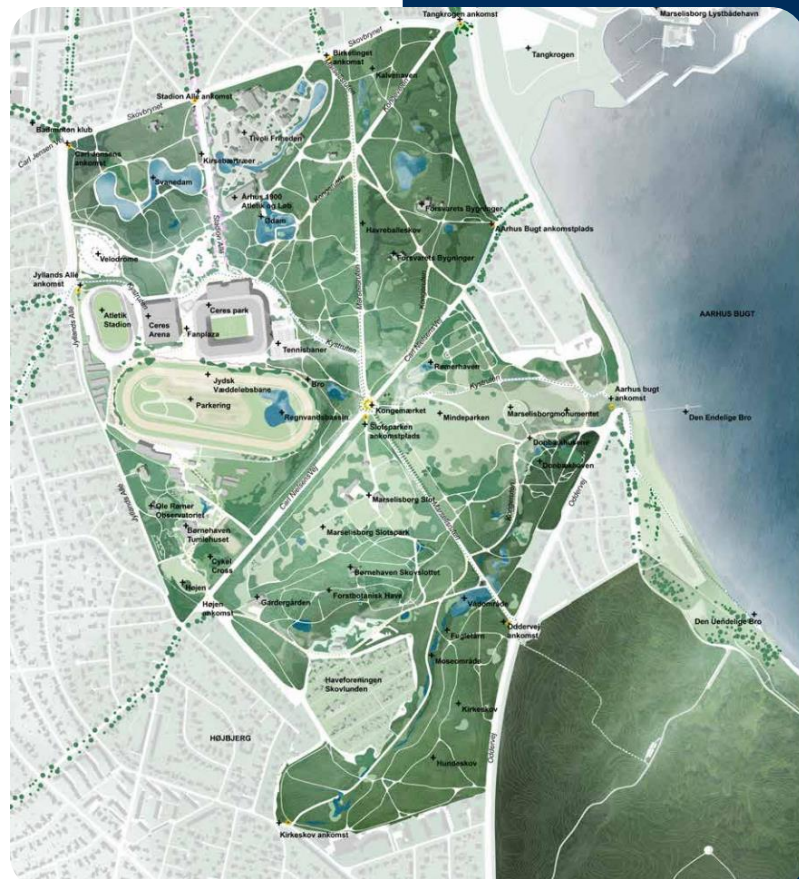
1. Formål
2. Baggrund
3. Præsentation af trafikale tiltag
  1. Anlæggelse af busvendeplads ved Jyllands Allé
  2. Etablering af cykelparkeringspladser på P1
  3. Ensretning af Stadion Allé/Marselisborg Grønnevej fra Havreballe Skovvej til Kongevejen
  4. Ensretning af Kongevejen og etablering af permanent skråparkeringspladser fra Skovbrynet til Marselisborg Grønnevej
    - 4.1 Ensretning af Kongevejen og etablering af permanent skråparkeringspladser fra Havreballe Skovvej til Marselisborg Grønnevej
  5. Wayfinding
4. Trafikale konsekvenser og miljøforhold ved tiltag 3 + 4 (+4.1)
5. Økonomiske overslag over de enkelte indsatser
6. Relation til andre indsatser på trafikområdet i kommunen
7. Løsningsscenarier



# Formål

Dette oplæg har fire formål:

1. at informere forligskredsen om de løsningsforslag MTM har udarbejdet for at komme i mål med indsatsen.
2. at informere forligskredsen om, at der ikke er tilstrækkelig finansiering til forslagene, og at disse derfor skal findes i kommende budgetforhandlinger.
3. at informere om, at MTM foreslår at anvende midlerne afsat i GMP til tiltag 4.1/løsning D.
4. at lægge op til politisk drøftelse af hvilke løsningsmodeller forligskredsen ønsker, at MTM skal arbejde videre med, og hvordan der findes finansiering hertil.



# Baggrund

Nyt Aarhus Stadion forventes at åbne i foråret 2027 og Atletikstadion i efteråret 2027. Derfor er der behov for at finde løsninger på trafikafvikling og parkering i Kongelunden, da dette for nuværende udestår. Der var oprindeligt afsat 50 mio. kr. til trafik- og parkeringsforholdene i området, men disse blev omprioriteret i forbindelse med vedtagelsen af Budget 2024 i september 2023.

Der er i de senere år arbejdet med mange projekter, som alle øger mobiliteten i området. Byrådet har bl.a. besluttet, at et nyt fodboldstadion skulle placeres i Kongelunden. Allerede før Tivoli øgede deres aktiviteter i området med en ny scene til 1700 mennesker, var der for lidt bilparkering i området. Det er både areal- og naturmæssigt vanskeligt at skabe plads til nok bilparkering, hvorfor der i stedet må arbejdes på løsninger for kollektiv trafik, cyklister og fodgængere.

Udviklingsplanen opstillede forskellige faser for mobilitetstiltag i forbindelse med den fremtidige udvikling af området. Det er disse tiltag, som MTM har arbejdet videre med sideløbende med lokalplanerne for Stadion og Atletikstadion.

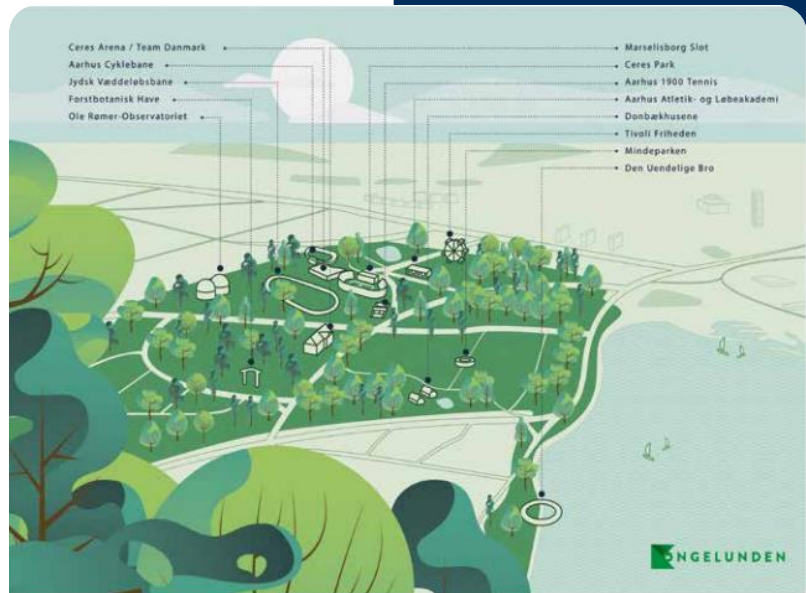


Illustration af Kongelunden  
(fra konkurrenceprogrammet til udviklingsplanen)

# Præsentation af trafikale tiltag

1. Anlæggelse af en busvendeplads v. Jyllands Allé
2. Etablering af cykelparkeringspladser på P1
3. Ensretning af Stadion Allé/Marselisborg Grønnevej, fra Havreballe Skovvej til Kongevejen
4. Ensretning af Kongevejen og etablering af permanent skråparkering fra Havreballe Skovvej til Marselisborg Grønnevej
- 4.1 Ensretning af Kongevejen og etablering af permanent skråparkering fra Skovbrynet til Havreballe Skovvej
5. Wayfinding

### KONSLAG TIL ANLÆG/REGULERINGER FOR TRAFIK OG PARKERING

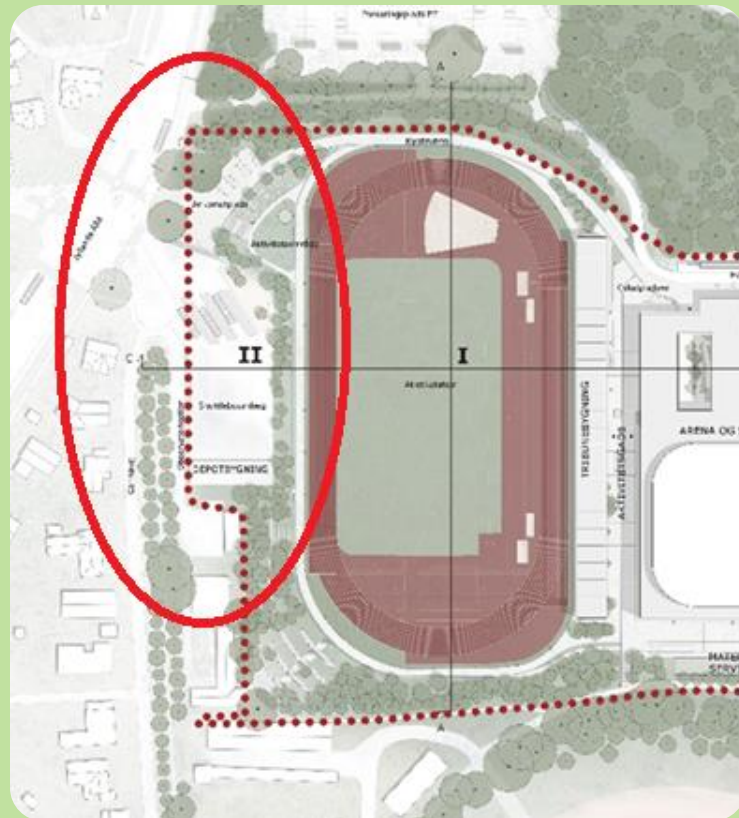


## 1. Anlæggelse af busvendepads ved Jyllands Allé

Anlæggelsen af et shuttlebusanlæg – eller nærmere bestemt en busvendepads med plads til tre holdende busser – på Jyllands Allé vil kunne forbedre den kollektive trafikbetjening til Kongelunden ved events, f.eks. fodboldkampe. Det vil særligt være området ved Stadion, der vil opleve en forbedring. Der er i GMP afsat 5 mio. kr. til en busvendepads. Vendepadsen foreslås etableret ved det signalregulerede kryds Jyllands Allé/Vilhelm Becks Vej og på den side, hvor der er adgang til det fremtidige atletikstadion. Arealet er sikret i lokalplan nr. 1238.

Projektet kan blive et knudepunkt, hvor der samles passagerer op, og kan samtidig spare busserne for en stor omkørsel. Desuden harmonerer anlæggelsen af et shuttlebusanlæg også med gratis arrangementskørsel.

Rambøll har foretaget et skøn over økonomien, som lyder på 17,4 mio. kr. inkl. uforudsete udgifter på 40%. Derudover skal der etableres nye skure for Sport og Fritid, som er prissat til knap 3 mio. kr. Det vil sige, at et groft anlægsoverslag til shuttlebusanlægget er ca. 20 mio. kr. ekskl. evt. reguleringer i krydset ved Vilhelm Becks Vej.



Figur 1. Udsnit af situationsplan fra Lokalplan 1238. Viser det fremtidige område ved arenaen og atletikstadion med angivelse af holdepladser og vendeplads til busser. Delområde II er arealreservation til busvendepads.



### 3. Ensretning af Stadion Allé/Marselisborg Grønnevej, fra Havreballe Skovvej - Kongevejen

Det er besluttet med GMP, at trafikstrukturen i Kongelunden skal basere sig på trafikø-princippet. Det vil kort sige at forbedre områdets miljø og trafikikkerhed ved en reduktion af den gennemkørende biltrafik samt en prioritering af bløde trafikanter. En af de centrale veje for uvedkommende biltrafik i området er Stadion Allé/Marselisborg Grønnevej, og da den samtidig ved arrangementer anvendes af et stort antal fodgængere som sti og til ophold, er det oplagt at trafikregulere den, f.eks. ved ensretning af denne på strækningen Kongevejen samt nedsætte hastigheden. Adgangsforholdene til det kommende stadion skal indtænkes i projektet. Der kører i dag ca. 5-6.000 biler i døgnet på Stadion Allé.

MTM forslår, at projektet starter som et forsøg. Ensretningen af Stadion Allé indebærer oprettelsen af et midlertidigt bump ved Havreballe Skovvej samt oprettelsen af cykelbaner på Marselisborg Grønnevej. Samtidig skal hastigheden skiltes ned til 30 km/t.

Det forventes, at løsningen skaber en øget belastning på det omkringliggende vejnet, herunder Jyllands Allé og Strandvejen, men at vejene vil kunne afvikle den ekstra trafik. Et forsøg vil vise i hvilken grad trafikafviklingen og trafikforholdene på det omkringliggende vejnet påvirkes.

Udgiften til projektet skønnes at være ca. 1,5 mio. kr. etableret som forsøg.



Figur 3. Oversigtskort, der viser strækningen Stadion Allé fra Havreballe Skovvej og Marselisborg Grønnevej til Kongevejen, som man forsøgsvis kan ensrette i retning nord->syd med reduceret hastighed.

## 4. Ensretning af Kongevejen og etablering af permanent skråparkering fra Skovbrynet til Marselisborg Grønnevej

Der har i flere år, ved større arrangementer, været etableret midlertidig ensretning og parkering på Kongevejen mellem Skovbrynet og Marselisborg Grønnevej. Vejen er beliggende i et område omgivet af fredskov, men det fulde vejudlæg har hidtil ikke været udnyttet.

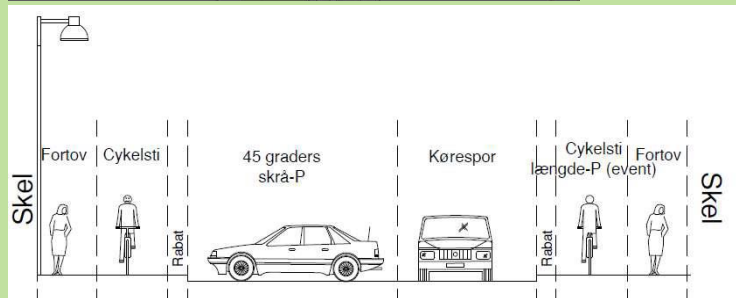
I en permanent løsning foreslår MTM at etablere fortov og cykelstier i begge sider af vejen, samt skråparkering i vestlig side. Projektet anslås at koste ca. 23 mio. kr.

Udover at understøtte tanken om at reducere den gennemkørende biltrafik, vil projektet samtidig understøtte parkeringskapaciteten i området og ikke forringe forholdene for de lette trafikanter. Parkeringen vil kunne anvendes i forbindelse med arrangementer ved Tivoli og fodboldkampe samt til rekreative formål, herunder skovbesøg.

En permanent ensretning forventes at medføre en øget trafikbelastning på det omkringliggende vejnet, herunder Strandvejen (se slide 11).



Figur 4. Oversigtskort med markering af Kongevejen fra Skovbrynet til Marselisborg Grønnevej.



Figur 5. Forslag til principiel udformning af nyt tværprofil Kongevejen



## 4.1: Ensretning af Kongevejen og etablering af permanent skråparkering fra Skovbrynet til Havreballe Skovvej

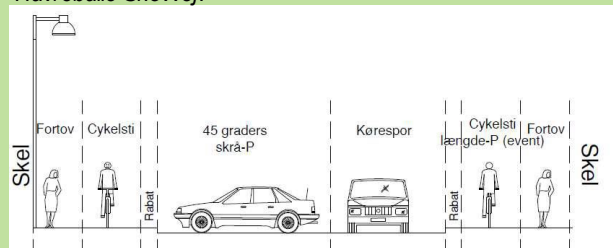
Kredsløb og Aarhus Vand har planlagt anlægsarbejde i og omkring Kongevejen i 2025-2027. De graver specifikt i Kongevejen fra Skovbrynet til Havreballe Skovvej i foråret og sommeren 2026. Derfor foreslår MTM at gå videre med en delstrækning af projektet, netop på denne strækning, for at udnytte synergien mellem de to projekter, tidsmæssigt og anlægsøkonomisk. Økonomien foreslås taget fra GMP-midlerne.

Etablering af permanent parkering fra Skovbrynet til Havreballe Skovvej samt ensretning af Kongevejen fra Skovbrynet til Marselisborg Grønnevej indfrier ikke fuldt ud intentionen om etablering af en trafik-ø, som besluttet i GMP.

Men med løsningen igangsættes første skridt til en trafik-ø i Kongelunden samtidig med at der etableres mere parkering. Anlægsprisen for denne delstrækning er anslået til ca. 12 mio. kr., men i kraft af synergien, forventes det at omkostningerne kan holdes under de 2x5 mio.kr., der er afsat i GMP.



Figur 6. Oversigtskort, med markering af trækningen fra Skovbrynet til Havreballe Skovvej.



Figur 7. Forslag til principiel udformning af nyt tværprofil Kongevejen



## 5. Wayfinding

MTM har opgaven med at sikre wayfinding fra de omkringliggende knudepunkter, hhv. Tangkrogen, Kongsvang letbane station, Stadion Allé, Marselis Boulevard, Mindeparken m.v. ind til selve Kongelundsområdet, herunder de offentlige faciliteter.

Formålet er bl.a. at synliggøre de korte gang- og cykelafstande og tilskynde besøgende til at bruge kollektiv trafik, og parkere uden for området.

Der er i dag allerede et eksisterende wayfindingpunkt ved Tangkroen, hvor evt. nye lokaliteter kan tilføjes.

Projektmodning af dette tiltag er ikke igangsat, og derfor er der heller ikke et økonomisk overslag på indsatsen.

Kongelundssekretariatet står for at lave wayfinding inde i skovområdet i forbindelse med synliggørelse af de rekreative forbindelser, Kongeruten og Kystruten. Dette forventes etableret i 2026.



Figur 8. Eksisterende wayfinding placeret ved Tangkrogen, på hjørnet af Sumatravej og Strandvejen



Figur 9. Visualisering, wayfinding, Kongelundssekretariatet, Sport og Fritid, Aarhus Kommune



## Trafikale konsekvenser og miljøforhold ved tiltag 3 + 4 (+4.1)

### Ensretning af Kongevejen fra Skovbrynet til Marselisborg Grønnevej

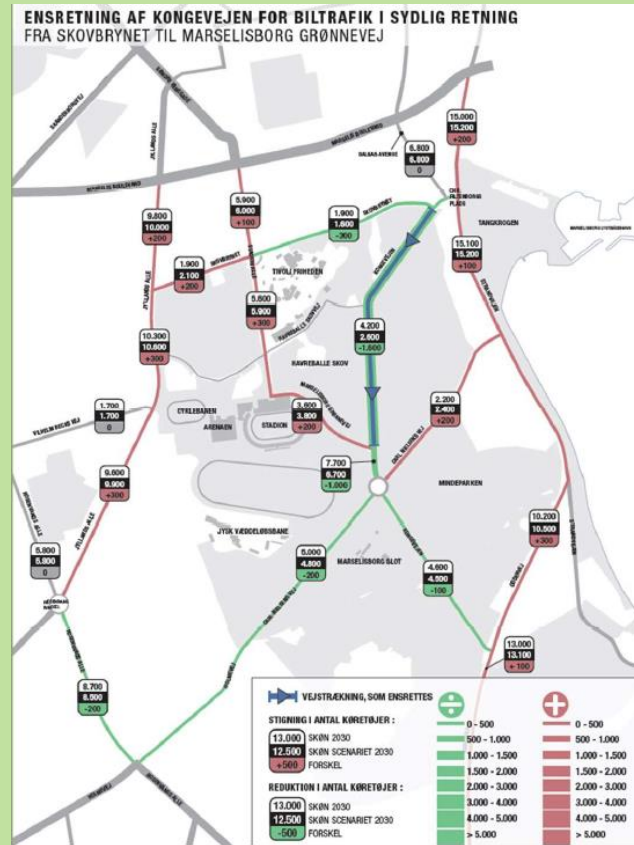
Kongevejen har det meste af 2025 været ensrettet midlertidigt og derfor har MTM analyser, der viser, at der kørte ca. 1/3 færre biler på Kongevejen end ved dobbeltrettet trafik. Nogle af bilisterne har i stedet anvendt Stadion Allé, Jyllands Allé eller Strandvejen. Analyserne viser dog, at det har resulteret i meget begrænset mertrafik på disse veje, og at de centrale signalanlæg på det omkringliggende vejnet, f. eks. Stadion Allé/Skovbrynet ikke har været påvirket af de marginale ændringer, som ensretningen har resulteret i. Se figur 8.

### Ensretning af Stadion Allé/Marselisborg Grønnevej fra Havreballe Skovvej til Kongevejen

En ensretning af Stadion Allé vil også flytte biltrafik ud på det omkringliggende vejnet og naturligvis påvirke de centrale kryds. Det er vanskeligt at vurdere, i hvilken grad det vil påvirke krydsene, hvorfor det foreslås, at denne ensretning foretages som forsøg. Det vil så være muligt at følge udviklingen både i dagligdagen og ved events.

### Miljøforhold

Det gælder for disse tiltag, at der med stor sandsynlighed skal screenes for miljøvurdering for de enkelte konkrete projekter, især pga. ændringer i trafikmønteret, samt undersøges de naturmæssige forhold, der gør sig gældende i og omkring vejudlæggene. Derudover skal det undersøges om tiltagene tilsammen skal screenes for miljøvurdering som en 'trafikplan'.



Figur 8. Prognoser for de trafikale konsekvenser ved ensretning af Kongevejen, beregnet ved hjælp af Aarhus Kommunes trafikmodel





# Økonomisk overslag over tiltag

	TRAFIKELEMENT / PROJEKT	BESKRIVELSE	ØKONOMI / UDGIFT
1	KOLLEKTIV TRAFIK VED JYLLANDS ALLE/VILHELM BECKS VEJ KRYDSET AT ETABLERE EN VENDEPLADS TIL SUPPLERENDE BUSSETER ARRANGEMENTER	Der etableres en vendeplads til tre busser til brug for events. Vendepladsen er kun til brug for supplerende busser ved events.	20 MIO. KR.
2	CYKELPARKERING CYKELPARKERING I TILKNYTNING TIL STADION	1000 cykelparkeringspladser anlægges tæt på Stadion, evt. på P1, hvor det indpasses i eksisterende og ny beplantning, evt. i en ny indretning af P1.	11 MIO. KR.
3	ENSRETNING LUKNING AF STADION ALLE - MARSELISBORG GRØNNEVEJ FOR GENNEMKØRENDE TRAFIK	I forbindelse med en reduktion af biltrafikken i Kongelundsområdet kunne en lukning være mulig – evt. starte som forsøg. Alternativ hastighedsdæmpning. Evt. midlertidig løsning.	1,5 MIO. KR. GÆLDER KUN FOR FORSØG.
4 + 4.1	ENSRETNING AF VEJ OG BILPARKERING ENSRETNING AF KONGEVEJEN I RETNING FRA SKOVBRYNET TIL MARSELISBORG GRØNNEVEJ MED SKRÅPARKERING TIL BILER I VESTLIG SIDE	Permanent ensretning af Kongevejen og skråparkeringspladser. Giver ca. 185 parkeringspladser evt. suppleres med længdeparkeringspladser, bortset fra ved fodboldkampe. Cykelstier skal opretholdes.	23 MIO. KR.
5	WAY-FINDING SKILTNING, INFORMATION M.M. FRA VEJE OG KOLLEKTIVE TRAFIKKNUDEPUNKTER, SOM VISER DEN DIREKTE VEJ. (HELE KONGELUNDSOMRÅDET)	En ensartet skiltning til alle funktioner i området fra knudepunkterne for kollektiv trafik. evt. med afstandsangivelse. Kunne suppleres med informationstavler ved de udpegede ankomstcentre.	Udgift ikke afklaret



## Relation til andre indsatser på trafikområdet i kommunen

Trafik- og parkeringsplanlægningen i området hænger nøje sammen med andre indsatser i kommunen, bl.a. følgende:

### 1. GMP-indsats 7: Forsøg med gratis arrangementskørsel til Kongelunden

- Forsøget er påbegyndt i samarbejde med Midttrafik i forbindelse med AGFs kampe på det midlertidige stadion i Vejlbj. Det er endnu ikke afklaret, hvilken udformning projektet får, når Aarhus Stadion åbner. Indsatsen i Tivoli Friheden, til fredags- og lørdagskoncerter startes op i april 2026. Forsøget kører frem til udgangen af 2027.

### 2. Fremkommelighed på vejnettet

- Der ses generelt på fremkommeligheden på det overordnede vejnet, herunder også vejene omkring Kongelunden.

### 3. Øvrige trafik indsatser

- MTM arbejder også andre steder i byen med trafik-ø begrebet om at mindske gennemkørende trafik. Disse er ikke igangsat endnu, men erfaringer vil blive delt mellem indsatserne.

### 4. Overvejelser om kollektiv trafikstruktur i området

- Projekterne skal koordineres med projekter om kollektiv trafikstruktur og busfremkommelighed i området.



# Løsningsscenarier



# Løsning A

Indebærer alle fire projektforslag, hhv.

- anlæggelse af et busvendeplads ved Jyllands Allé (1)
- etablering af cykelparkering på P1 (2)
- ensretning af Stadion Allé fra Havreballe Skovvej og Marselisborg Grønnevej til Kongevejen (3)
- ensretning af Kongevejen fra Skovbrynet til Marselisborg Grønnevej og etablering af permanent skråparkering i vestlig side (4)

De fire projektforslag koster samlet set ca. 55,5 mio. kr.

Denne løsning indfrier intentionen om etablering af en trafik-ø, som er i GMP.

# Løsning B

Indebærer to ud af de fire projektforslag, hhv.

- anlæggelse af et shuttlebusanlæg (1)
- ensretning af Kongevejen fra Skovbrynet til Marselisborg Grønnevej og etablering af permanent skråparkering i vestlig side (4)

De to projektforslag koster samlet set ca. 43 mio. kr.

Denne løsning indfrier ikke intentionen om etablering af en trafik-ø, som er i GMP. Med denne løsning igangsættes første skridt til en trafik-ø i Kongelunden samt mere parkering.

# Løsning C

Indebærer ét ud af de fire projektforslag

- ensretning af Kongevejen fra Skovbrynet til Marselisborg Grønnevej og etablering af permanent skråparkering i vestlig side (4)

Dette projektforslag koster samlet set ca. 23 mio. kr.

Denne løsning indfrier ikke intentionen om etablering af en trafik-ø, som er i GMP, men kan igangsættes som første skridt til en trafik-ø i Kongelunden samt få skabt mere parkering i området.

# Løsning D – MTM foreslår denne løsning

Denne løsning indebærer ét ud af de fire projektforslag (4.1):

- ensretning af Kongevejen fra Skovbrynet til Marselisborg Grønnevej og etablering af permanent skråparkering (ca. 66 pladser) i vestlig side fra Skovbrynet til Havreballe Skovvej.

Denne løsning koster samlet set op til 12 mio. kr., men i kraft af synergi med Kredsløb og Aarhus Vand, forventes det at omkostningerne kan holdes under de 2x5 mio. kr., der er afsat i GMP.

Løsningen indfrier ikke intentionen om etablering af en trafik-ø, som er i GMP. Men med løsningen igangsættes første skridt til en trafik-ø i Kongelunden, samtidig med at der etableres flere parkeringspladser.



## OPLÆG TIL INDSATS 24 'INTERESSEVARETAGELSE'

### Resume

Oplægget beskriver Teknik og Miljø's forslag til interessevaretagelsesprojekter på cykelområdet for 2026. Vejdirektoratet tildeler hvert år støtte til kommunale anlægsprojekter, der fremmer cyklisme. Sagen er til orientering i forbindelse med den årlige status på Grøn Mobilitetsplan.

### Baggrund

Oplægget udspringer af aftalen om Grøn Mobilitetsplan, herunder indsats 24 'Interessevaretagelse', som bl.a. har til formål at understøtte cyklisme og fremme sikker, attraktiv og sammenhængende cykelinfrastruktur i Aarhus gennem statslig medfinansiering til kommunale cykelstiprojekter.

### Indhold

Vejdirektoratet udmønter årligt midler til kommunale cykelprojekter, der fremmer cyklisme. I 2026 er puljen reduceret til ca. 135 mio. kr., hvilket er lavere end tidligere år.

På den baggrund anlægges en tilbageholdende ansøgningsstrategi med fokus på få, prioriterede projekter med høj sandsynlighed for støtte og lavere administrativt ressourceforbrug. Teknik og Miljø foreslår at ansøge den statslige cykelpulje 2026 om støtte til ét anlægsprojekt og ét vidensprojekt.

### Forslag til anlægsprojekt:

- *Cykelstier på Hørgårdsvej*
  - Etablering af cykelstier på strækningen mellem Grenåvej og Hørgårdsvej
  - Indgår i supercykelstien Hornsletruten og er samtidig skolerute
  - Prioriteret i Grøn Mobilitetsplan, men uden afsat finansiering
  - Samlet budget: ca. 6,5 mio. kr.
  - Ansøgt støtte: ca. 3,2 mio. kr. (50 %)

### Forslag til videns- og innovationsprojekt:

- *Højresvingsulykker – sikkerhed vs. fremkommelighed*
  - Undersøgelse af effekten af krydsombygning, hvor fremkommelighed reduceres for at øge sikkerheden
  - Fokus på cyklisters sikkerhed i højresvingssituationer i byzone
  - Samlet budget: ca. 225.000 kr.
  - Ansøgt støtte: ca. 225.000 kr. (100 %)

### Øvrig orientering:

- *Rekreativt knudepunktsnetværk for cyklisme*
  - Tværkommunalt initiativ i samarbejde med nabokommuner
  - Omfatter skiltning af rekreative cykelruter fysisk og digitalt
  - Forvaltningen forventer at søge puljemidler i kommende år
  - Forventet budget (Aarhus Kommunes andel): ca. 2 mio. kr.

### Handling

Oplægget er til orientering. Teknik og Miljø fremsender ansøgningerne til cykelpuljen inden ansøgningsfristen i marts 2026.



## Oplæg til indsats 24 'Interessevaretagelse' - Cykelprojekter til cykelpuljen 2026

Med dette notat beskrives Teknik og Miljø's forslag til interessevaretagelsesprojekter på cykelområdet for 2026. Vejdirektoratet tildeler hvert år støtte til kommunale anlægsprojekter, der fremmer cyklisme. Sagen er til orientering i forbindelse med den årlige status på Grøn Mobilitetsplan.

Teknik og Miljø foreslår at søge støtte til 1 anlægsprojekt og 1 vidensprojekt. Ansøgninger skal fremsendes senest ved udgangen af marts 2026. Vejdirektoratet indstiller projekter i maj 2026, og Infrastrukturplanens forligskreds udvælger projekter juni 2026. Nedenfor uddybes detaljer om de 2 projekter. Desuden orienteres om et igangværende rekreativt initiativ, som forvaltningen vil søge puljemidler til i fremtidige år sammen med nabokommunerne.

### Forslag til anlægsprojekt

Der tildeles i 2026 ca. 135 mio. kr. til landets kommuner, hvilket er et relativt lavt beløb i forhold til foregående år (226 mio. kr. i 2024 og 327 mio. kr. i 2025).

Derfor foreslår Teknik og Miljø, at der i år gøres brug af en tilbageholdende tilgang og søges om tilskud til få, udvalgte projekter. Dette for at øge sandsynligheden for støttemidler til de udvalgte projekter, dels for at begrænse ressourceforbruget i forbindelse med puljeansøgninger, som kan være administrativt tungt.

Gennem supercykelstisamarbejdet med nabokommunerne har Teknik og Miljø erfaret, at andre midtjyske kommuner har valgt samme tilgang.

Teknik og Miljø foreslår følgende anlægsprojekter:

- Cykelstier på Hørgårdsvej  
Projektet omfatter cykelstier på Hørgårdsvej mellem Grenåvej og Hørgårdsvej. Dette projekt prioriteres, da det er besluttet i forlig om Grøn Mobilitetsplan, dog uden anvist finansiering. Strækningen er både en del af supercykelsti Hornsletruten og er beliggende på en skolerute og har derfor stort potentiale for medfinansiering jf. Transportministeriets 'Udmøntnings- og administrationsgrundlag for cykelpuljen 2026'.

Samlet budget: ca. 6,5 mio. kr.

Ansøgt støtte: ca. 3,2 mio. kr. (50%)

### Forslag til videns- og innovationsprojekt

Teknik og Miljø foreslår følgende vidensprojekt:

- Vidensprojekt om højresvingsulykker – sikkerhed vs. fremkommelighed  
Udformning af cykelinfrastruktur i kryds er afgørende for cyklisters fremkommelighed og sikkerhed, men uheldsanalyser viser at

13. marts 2026

Side 1 af 3

**Teknik og Miljø**

By og Natur

Aarhus Kommune

**Mobilitet**

Karen Blixens Boulevard 7

8220 Brabrand



cyklister især er udsat ved højresving i byzone. Det er generelt vanskeligt at opnå både sikkerhed, tryghed og fremkommelighed på samme samtidig. Derfor undersøges effekten af en krydsombygning, hvor cyklisters fremkommelighed nedsættes mod øget sikkerhed i et centralt beliggende kryds i Aarhus.

13. marts 2026  
Side 2 af 3

Samlet budget: ca. 225.000 kr.  
Ansøgt støtte: ca. 225.000 kr. (100%)

### Tidsplan

Transportministeriets årlige tidsplan for cykelpuljeansøgninger er følgende:

- Januar 2026: Der åbnes op for kommunale ansøgninger
- Ultimo marts 2026: Deadline for kommunale ansøgninger
- Maj 2026: Vejdirektoratet indstiller kommunale cykelstiprojekter
- Juni 2026: Udmøntning af den kommunale og statslige pulje. Infrastrukturplanens forligskreds udvælger projekter i cykelpuljen
- August/september 2026: Den endelige udmøntning af puljen sker via aktstykke i Finansudvalget, sådan at projekterne kan nå at indgå i den kommunale budgetproces i efteråret.

### Det rekreative knudepunktsnetværk

I det følgende beskrives et igangværende initiativ til orientering, som forvaltningen forventer at søge midler til i kommende år.

I Regeringens turismestrategi peges på en national udrulning af det rekreative knudepunktsnetværk, som Dansk Kyst- og Naturturisme har udviklet baseret på gode, hollandske erfaringer. Initiativet går på en bred skiltning af cykelruter både fysisk og digitalt. Rekreativ cyklisme indgår også som et centralt tema i Vejdirektoratets forarbejde til den kommende, nationale cykelstrategi. Teknik og Miljø arbejder i samarbejde med nabokommunerne på en fælles tværkommunal ansøgning, som skal bidrage til at finansiere projektet delvist. Det afsøges også, om private aktører vil bidrage til finansiering.

Forventning budget for Aarhus Kommunes del af skiltningen: ca. 2 mio.

*Udsnit fra Regeringens turismestrategi "Veje til bæredygtige turismevækst – National strategi for bæredygtig vækst i dansk turisme"*

**"Initiativ 3.4 - Knudepunktsnetværk for cykelturismen udrulles i hele landet**

*Med Dansk Kyst- og Naturturisme i spidsen og i samarbejde med en række kommuner og Dansk Cykelturisme er der de seneste år skabt rammerne for en række lokale cykelknudepunktsnetværk, der giver cyklisterne mulighed for at planlægge lige netop den cykeltur, de ønsker. Netværket skal også give destinationsselskaberne og andre turismeaktører mulighed for at lave skræddersyede ruteforslag tilpasset bestemte sæsoner eller målgrupper og er dermed et vigtigt kommercielt aktiv. Vejdirektoratet har i april 2024 godkendt skiltningen, der anvendes til knudepunktsnetværket, og Dansk Kyst- og*



*Naturturisme vil nu understøtte, at knudepunktsnetværket udrulles til hele landet med henblik på at udnytte efterspørgslen på cykeloplevelser i og uden for højsæsonen.”*

13. marts 2026  
Side 3 af 3

## OPLÆG TIL INDSATS 25 'TRAFIK-ØER'

### Resume

Oplægget præsenterer to løsningsforslag for etablering af trafikøer i Hasle og Åbyhøj.

Forslagene har forskellig effekt på gennemkørende trafik og det overordnede vejnet. MTM foreslår, at der arbejdes videre med projektmodning af løsning B.

### Baggrund

Oplægget udspringer af Grøn Mobilitetsplan, herunder indsats 25 'Trafikøer', som skal reducere gennemkørende trafik i boligområder. Teknik og Miljø har udarbejdet forslag til trafikøer i Hasle og Åbyhøj øst for Ringvejen med henblik på anlæg primo 2027. Arbejdet skal ses i sammenhæng med den politiske bestilling om en fremkom-melighedsplan og hensynet til det overordnede vejnet.

### Indhold

Formålet med trafikøer er at reducere gennemkørende trafik ved at lede trafikken over på det overordnede vejnet.

### Oplægget indeholder to hovedforslag:

#### Løsning A

- Ensretning af centrale vejstrækninger (bl.a. Herredsvej og Haslegårdsvej)
- Bryder gennemkørende ruter
- Markant reduktion af gennemkørende trafik i områderne
- Øget trafik og trængsel på det overordnede vejnet (Ringgaden og Ringvejen)
- Kan gennemføres som forsøg

#### Løsning B

- Etablering af hastighedsdæmpende tiltag (fx bump)
- Begrænset effekt på gennemkørende trafik
- Mindre påvirkning af det overordnede vejnet
- Kan ikke gennemføres som forsøg

Der er endnu ikke udarbejdet detaljeret anlægsøkonomi for de konkrete løsninger.

I forbindelse med spærringer på Herredsvej grundet ledningsarbejder i april-august 2026 udfører forvaltningen tællinger i udvalgte kryds på Ringvejen og inde i boligom-råderne, som kan være med til at give et billede af de trafikale konsekvenser af løsning A og B.

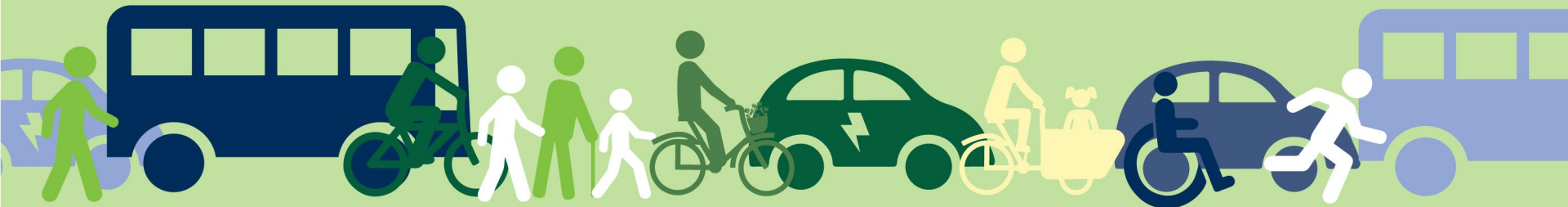
### Handling

Der lægges op til, at der politisk tages stilling til, hvilken løsning, der skal arbejdes vi-dere med. Det foreslås, at der arbejdes videre med projektmodning af løsning B som et muligt første skridt i fredeliggørelse af boligområderne.



# Oplæg til indsats 25 'Trafik-øer'

GMP Status oplæg Q2 2026



# Indhold

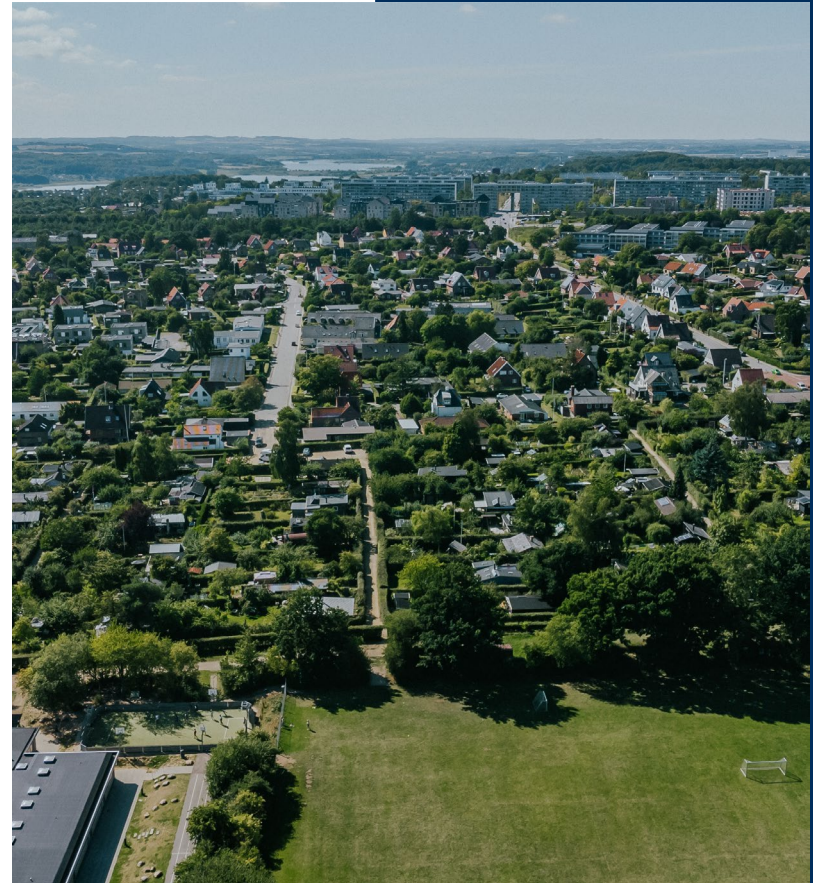
1. Formål med oplæg
2. Baggrund
3. Tidsplan
4. Borgerinvolvering
5. Kommunikation
6. Løsninger
  - 6.1 Løsning A
  - 6.2 Løsning B
7. Økonomi
8. Videre proces



# 1. Formål med oplæg

Dette oplæg har tre formål:

1. at informere forligskredsen om de løsningsforslag, MTM har udarbejdet for at komme i mål med indsatsen.
2. at informere forligskredsen om, at den mest effektive løsning i forhold til at mindske den gennemkørende trafik også forventes at få konsekvenser på det overordnede vejnet, herunder Ringgaden og Ringvejen.
3. at informere om, at MTM foreslår, at der arbejdes videre med projektmodning af løsning B, som et muligt første skridt i fredeliggørelse af boligområderne.



## 2. Baggrund

### Formål med trafik-øer

- Trafik-øer har til formål at reducere eller fjerne gennemkørende biltrafik i boligområder, blandt andet for at skabe tryggere forhold for fodgængere og cyklister.
- På længere sigt forventes dette at medføre en ændret transportmiddelfordeling, hvor flere vælger gang og cykel, samtidig med at bilister med ærinde i området oplever bedre fremkommelighed.
- På kort sigt vil tiltag som ensretninger, bussluser og hastighedsdæmpning dog betyde, at en del af den gennemkørende trafik ledes ud på det overordnede vejnet, som er indrettet til at håndtere større trafikmængder.

### Arbejdet indtil nu

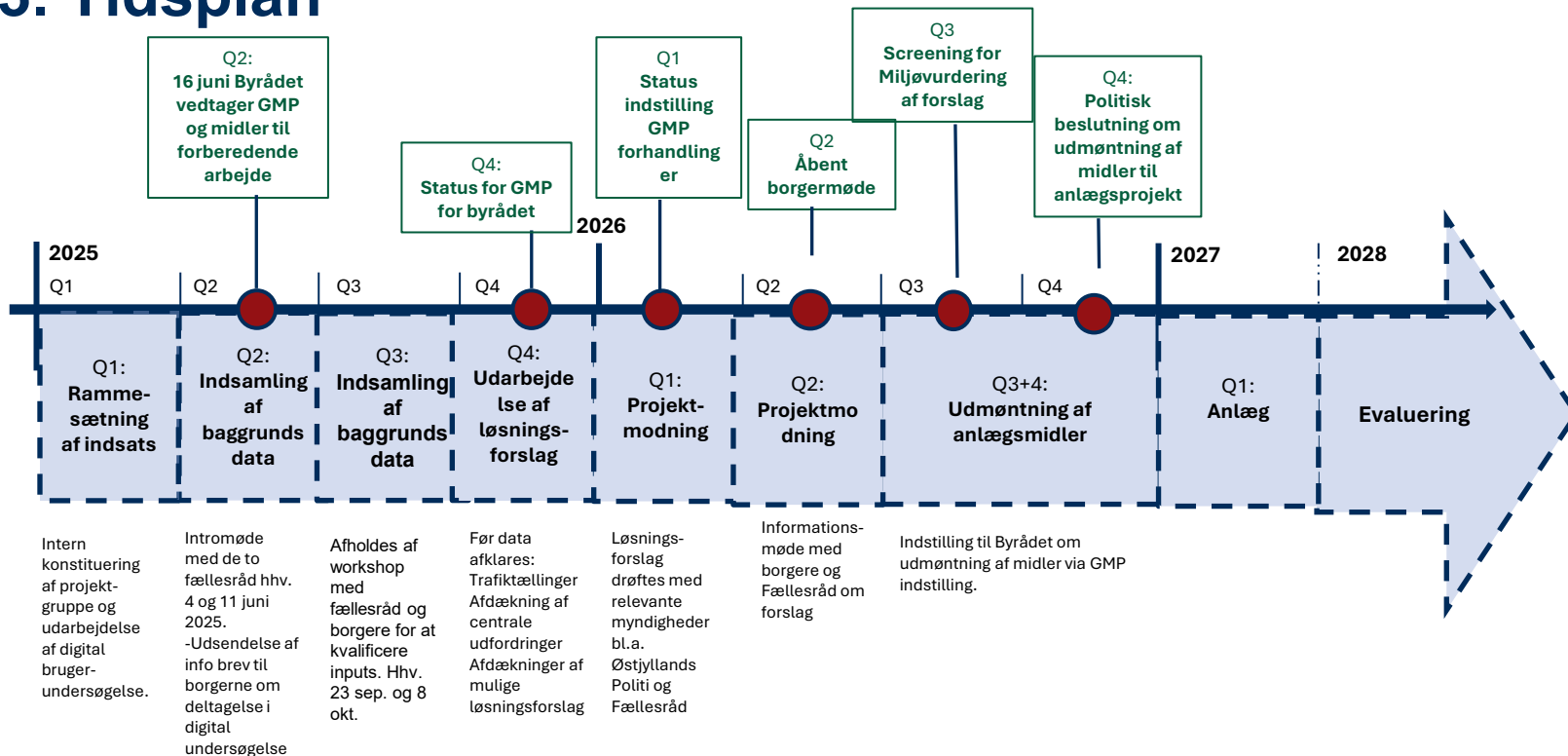
- Forvaltningen har påbegyndt arbejdet med trafik-øer i Hasle og Åbyhøj øst for Ringvejen i overensstemmelse med GMP aftalen.
- Efter en omfattende borgerinvolvering i sommeren og efteråret 2025 foreligger der nu to løsningsforslag, som har til formål at reducere den gennemkørende trafik i boligområderne.
- Løsningsforslagene er endnu ikke færdiganalyseret i forhold til trafikale konsekvenser, men er indledningsvis drøftet med politi og fællesråd.

### Trafik-ø: En ø i trafikken

- Afgrænset område, hvor det er trygt at færdes til fods og på cykel
- Biler kan komme fra én trafik-ø til anden via det overordnede vejnet
- Færdsel i bil i trafik-øen er lokal
- Cyklister, gående og kollektiv transport kan bevæge sig på tværs



# 3. Tidsplan



## 4. Borgerinvolvering

Forslagene til trafik-ø bygger på omfattende borgerinddragelse foretaget i to trin i sommeren og efteråret 2025.

### Digital inputplatform

- Første del var en digital input-platform, hvor alle beboere inden for områderne blev inviteret via brev samt opfordret til at deltage via fysiske skilte med information på centrale steder i lokalområderne.
- Efter to måneder samlede forvaltningen alle input og kategoriserede dem i fire overordnede temaer.

### Arbejds møder

- Temaerne blev efterfølgende indgående behandlet og nuanceret af borgerne på to arbejds møder med ca. 40 aktive deltagere fra hvert boligområde.
- Temaerne vævede sig ind i hinanden, men opdelingen gav forvaltningen stor indsigt i nuancerne.
- Borgerne oplevede at blive taget alvorligt som eksperter i de udfordringer de oplever i deres område, og forvaltningen oplevede at blive taget alvorligt, som eksperterne i at finde de optimale trafikale løsninger, set ud fra et helhedsperspektiv.
- Forvaltningen var i forløbet klare i budskabet om, at ikke alle borgere ville opleve at blive glade for løsningerne. Med den omfattende inddragelsesindsats er der for borgerne skabt store forventninger til effektive løsninger.

Fællesrådene Åby-Åbyhøj og Hasle har været inddraget inden arbejdet gik i gang og løbende i processen.



# 5. Kommunikation

## Hjemmeside

- Forvaltningen har oprettet en projekthjemmeside [Trafik-øer](#), hvor det er muligt at læse om trafik-ø som koncept, se alle inputtene og en overordnet tidsplan.
- Hjemmesiden blev præsenteret på arbejdsmøderne i efteråret 2025
- Forvaltningen har oplevet meget få borgerhenvendelser, og antager at hjemmesidens informationsniveau har bidraget til dette.

## Trafik-øer

En trafik-ø skaber mere plads til ophold og bløde trafikanter i boligområder og bymidter ved at flytte den gennemkørende trafik ud på de større veje. I de kommende år skal der etableres trafik-øer flere steder i Aarhus Kommune.



Print Forstør tekst Del

En trafik-ø er et geografisk afgrænset område, hvor det er rart og trygt at cykle og gå, og hvor der kun kører biler med ærinde. Trafik-øer skal gøre op med gennemkørende trafik og skabe mere plads til at være og leve mellem husene.

[Se en visualisering af princippet for trafik-øer](#)

Bilister kan køre til alle adresser i en trafik-ø, men vejen derhen afhænger af, hvordan trafik-øen bliver udformet - udformningen af den enkelte trafik-ø afhænger altid af lokale forhold og dialogen mellem Teknik og Miljø, lokale aarhusianere og øvrige myndigheder.

Herunder kan du få overblik over, hvor der aktuelt bliver arbejdet med trafik-øer. Klik på et område og find til d.a. tidsplaner for etablering af de enkelte trafik-øer.

### Abyhøj

Trafik-øen i Abyhøj skal efter planen være etableret i 2027.



### Hasle

Trafik-øen i Hasle skal efter planen være etableret i 2027.

## Kommer der en trafik-ø, hvor jeg bor?

Der er forberedelser i gang med henblik på at etablere trafik-øer i udvalgte boligkvarterer inden for ringgaden, og omkring Ø-gaderne. Det er den politiske ambition, at der også skal etableres trafik-øer i forstæderne samt i bymidterne i flere oplandsbyer. De enkelte områder bliver udpeget og udviklet sammen med lokalområderne, herunder fællesrådene. Så snart, der er konkrete planer om en trafik-ø i et område, vil området fremgå ovenfor.

Teknik og Miljø  
**Byrum**  
Karen Blixens Boulevard 7  
8220 Brabrand  
Telefon: 89404400  
E-mail: [post@tm.aarhus.dk](mailto:post@tm.aarhus.dk)



### Trafik-øer skal gøre plads til mere liv i byen

Med den grønne mobilitetsplan har Aarhus Byråd besluttet, at der skal etableres trafik-øer i flere boligområder i Aarhus Mitby og ud til ringvejens samt i bymidter i oplandsbyer.

[Læs mere om den grønne mobilitetsplan](#)

## 6. Løsninger

### Baggrund

- Forvaltningen har udarbejdet to løsningsmodeller til håndtering af indsatsen om trafik-øer på baggrund af omfattende borgerinddragelse, trafiktællinger og generelt trafik-fagligt kendskab til områderne.
- Forslagene udgør et pragmatisk forsøg på at forene den politiske bestilling i GMP med borgernes forventninger og de økonomiske rammer i et stort geografisk område.
- For begge løsninger gælder, at det vil mindske den gennemkørende trafik uden helt at afskære bevægelser på tværs. Det vil fortsat være muligt at køre gennem området, men mere besværligt end i dag, hvilket forventes at få bilister til at vælge de overordnede veje, når smutveje besværliggøres
- Afsættet for trafik-øerne er derfor ikke egentlige vejlukninger, men primært skiltede løsninger som ensretninger og indkørselsforbud, suppleret af én bussluse samt vejbump.



# 6.1 Løsning A

- Baggrundsanalyserne viser, at de største udfordringer knytter sig til gennemkørselstrafik fra Silkeborgvej mod nord til Viborgvej/Herredsvej og videre mod E45/Djurslandsmotorvejen og AUH.

## Hovedgreb

- Hovedgrebet i løsning A er derfor ensretning af Herredsvej fra Ringvejen mod Viborgvej frem til Østrevej, hvilket sætter en prop for gennemkørende trafik gennem både Åbyhøj og Hasle. Forvaltningen vurderer, at ensretningen af den indre del af Herredsvej vil overflytte en betydelig del af den gennemkørende trafik til Ringvejen. Løsningen vil mindske den gennemkørende trafik uden helt at afskære bevægelser på tværs. Det vil fortsat være muligt at køre gennem området, men mere besværligt end i dag, hvilket forventes at få bilister til at vælge de overordnede veje, når smutveje besværliggøres.
- Derudover etableres en bussluse på Klokkevej, som forhindrer kørsel på tværs af området mellem Ringvejen og Viborgvej.
- Tiltagene skal ses i sammenhæng, og elementerne kan ikke stå alene for at opnå optimal effekt.

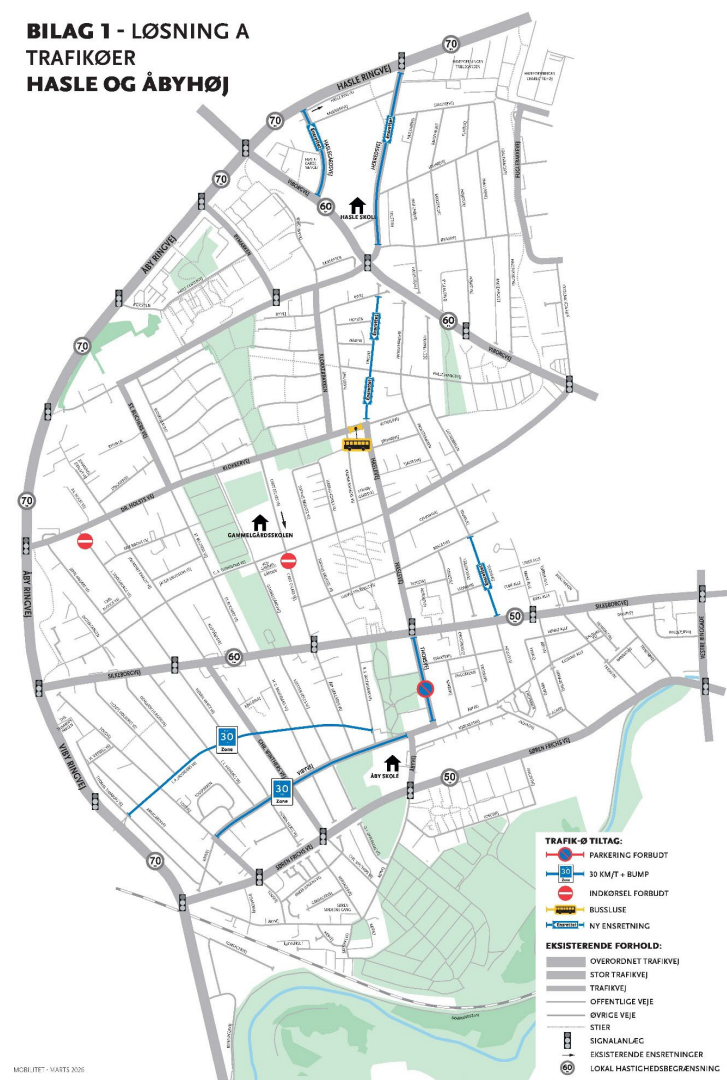
## Øget trængsel på ringvejsnettet

- Forvaltningen vurderer, helt forenklet, at med ensretningen vil køen på Ringvejen forlænges med op til 700 meter som følge af en eventuel trafikoverflytning. Denne situation vurderes at være utålelig for trafikanterne på længere sigt, og derfor vil der over tid - forventeligt efter et halvt til et helt år – antageligvis ske en vis tilpasning, hvor nogle trafikanter ændrer rejsetidspunkt, vælger andre ruter eller alternative transportformer.

## Som forsøg

- Forvaltningen vurderer, at løsning A kan etableres som et forsøg af minimum seks måneders varighed – optimalt et år, med evaluering gennem før- og eftertællinger samt dialog med borgere inden der træffes politisk beslutning om eventuel permanent realisering.
- Busslusen og vejbumper bør udføres som en fysisk løsning fra start, da erfaringer viser, at skiltede bussluser ofte ikke overholdes. De øvrige tiltag er udelukkende etablering af skilte og striber, og er derfor økonomisk overkommelige.

## BILAG 1 - LØSNING A TRAFIKØER HASLE OG ÅBYHØJ



## Særligt for krydset Herredsvej/Ringvejen

- Der er i GMP afsat 5 mio. kr. til at forbedre kryds i relation til trafik-ø indsatsen.
- For dette beløb er det ikke muligt at ombygge f.eks. krydset Herredsvej/Ringvejen, som vil kunne afhjælpe en væsentlig del af udfordringerne.
- Der er i regi af indsatsen om busbaner på Ringvejen ikke udarbejdet overslag på etablering af ekstra venstresvingsbane på Ringvejen mod Herredsvej, men der vil alt andet lige være tale om et uoverstigeligt beløb.



## 6.2 Løsning B

- Forvaltningens andet forslag til trafik-ø bygger på samme borgerinddragelse og samme trafikale analyser som løsning A. Løsning B har samme tiltag som løsning A på nær ensretning af Herredsvej og Haslegårdsvej.

### Hovedgreb

- Forslaget bygger istedet på hastighedsdæmpende tiltag på gennemkørselsruterne, hvor der i dag er få eller ingen bump.
- Det drejer sig om hhv. St. Blichers vej nord for Dr. Holst vej, Ryhavevej, Klokkebakken og Klokkefaldet samt flere bump på Herredsvej. Der vil blive skiltet til anbefalet 30 km/t.

### Mindre trafikalfredeligørelse

- Løsning B sikrer ikke på samme måde som i løsning A, at gennemkørselsruten fra syd igennem Åbyhøj og Hasle mod Ringvejen brydes. Incitamentet for at søge mod de overordnede veje mindskes hermed.
- Det vurderes dermed, at dette forslag ikke med det samme indfrier de fulde forventninger fra GMP og i særdeleshed ikke forventningerne fra borgerne, da borgerne sandsynligvis ikke vil opleve en trafik-ø, der i betragtelig grad reducerer gennemkørende trafik. Løsningen skal ses som første skridt i en trafik-ø-løsning.

### Ikke forsøg

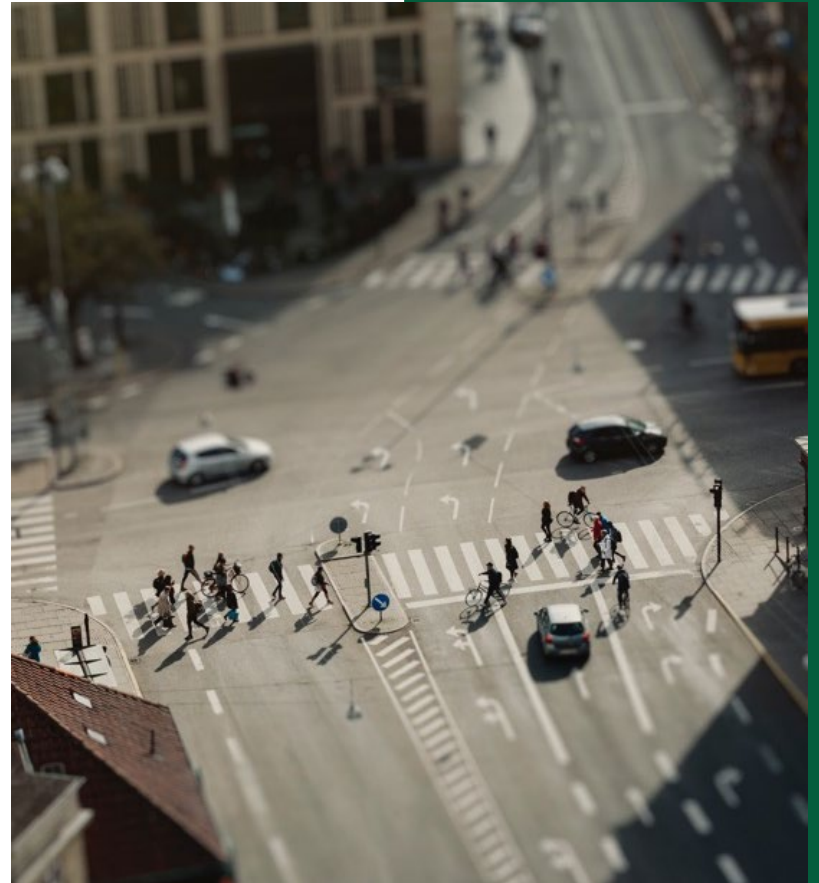
- Løsning B vil være dyrere at etablere end løsning A og kan ikke etableres som et forsøg, ligesom løsning A.

## BILAG 2 - LØSNING B TRAFIK-ØER HASLE OG ÅBYHØJ



## 7. Økonomi

- I GMP-aftalen blev der afsat 14 mio. kr. til trafik-øer og derudover 15 mio.kr. til trafik-øer i midtbyen.
- Der er blevet udmøntet 1 mio. kr. til projektmodning i juni 2025.
- Der er ikke beregnet anlægsøkonomiske overslag på tiltagene i løsningsforslagene endnu, da forvaltningen er stadig er i gang med projektmodning. Forslagene er ikke vurderet i forhold til miljøvurdering af anlægsprojekterne. Særligt vejbump kan som anlægsprojekt være udslagsgivende.
- I Q4 GMP-indstillingen udmøntes der midler til projektmodning og anlæg.



## 8. Videre proces

### Proces

- I forbindelse med spærringer på Herredsvej grundet ledningsarbejder i april-august 2026 udfører forvaltningen tællinger i udvalgte kryds på Ringvejen og inde i boligområderne, som kan være med til at give et billede af de trafikale konsekvenser af løsning A og B.
- Forvaltningen afholder informationsmøde med alle interesserede i de to boligområder i løbet af 2026, hvor forvaltningen vil præsentere de to løsningsforslag.
- Indstilling om udmøntning og beslutning på byrådsmøde i efteråret 2026.

### Kommunikation

- Alt afhængig af hvilken løsning, der vælges, vil der skulle laves en kommunikationsindsats.
- Derudover skal Trafik-ø hjemmeside opdateres i overensstemmelse med den politiske drøftelse i GMP-forligskredsen.



## OPLÆG TIL INDSATS 32 'BUSBANER PÅ RINGVEJEN'

### Resume

Oplægget orienterer om screening af busbaneprojekter på Ringvejen med henblik på fremtidig prioritering og afsætning af økonomi. Screeningen er tidligere fremlagt for byrådet den 3. december 2025, hvor der samtidig blev afsat midler til forprojektering af delstrækningen Viborgvej – Herredsvej.

### Baggrund

Oplægget udspringer af aftalen om Grøn Mobilitetsplan, herunder indsats 32 'Busbaner på Ringvejen', og har til formål at forbedre udfordringer med trængsel på Ringvejen, som medfører forsinkelser og reduceret regularitet for den kollektive trafik, herunder særligt buslinje 6A.

### Indhold

Aarhus Kommune har gennemført en screening af fremkommelighedsproblemer og potentialer for busbaner på Ringvejen, særligt på strækningen mellem Viby Torv og Paludan-Müllers Vej, hvor udfordringerne er størst.

Screeningen omfatter analyse af eksisterende forhold, skitseprojekter for mulige løsninger samt vurderinger af arealbehov og anlægsøkonomi.

Det fremgår, at en fuld busbaneløsning på hele strækningen ikke kan realiseres inden for den afsatte økonomi, og at indsatsen derfor må gennemføres etapevis.

På den baggrund er der udpeget delstrækninger, hvor potentialet for forbedringer vurderes størst. Byrådet har i december 2025 prioriteret midler til forprojektering af delstrækningen Viborgvej – Herredsvej.

Den samlede screening er dokumenteret i vedlagte rapport med tilhørende bilag for de enkelte delstrækninger.

### Handling

Screening af busbaneprojekter på Ringvejen tages til orientering med henblik på fremtidig prioritering og afsætning af økonomi.

Aarhus Kommune

# Busbaner på Ringvejen

Rapport



COWI



# Indhold

1	Indledning	4
2	Eksisterende forhold	6
3	Skitseprojektet	8
4	Anlægsøkonomi	10
	Bilag 1 Holme Ringvej - Viby Ringvej	12
	Bilag 2 Skanderborgvej - Lykkesholms Allé	14
	Bilag 3 Silkeborgvej - Edwin Rahrs Vej	16
	Bilag 4 Edwin Rahrs Vej - Viborgvej	18
	Bilag 5 Viborgvej - Herredsvej	20
	Bilag 6 Herredsvej - Paludan-Müllers Vej	22

# 1 Indledning

Tæt trafik på Ringvejen i Aarhus resulterer hver dag i kødannelser som skaber forsinkelser for trafikken. Dette berører også den kollektive trafik – herunder i særlig grad linje 6A, som kører langs Ringvejen. Den bliver mindre pålidelig og samtidig dyrere at drive.

Aarhus Kommune ønsker derfor at forbedre fremkommeligheden og regulariteten for bustrafikken langs Ringvejen med fokus på strækningen mellem Viby Torv og Paludan-Müllers Vej, hvor udfordringerne er størst.

Der blev i forbindelse med budgetforliget for 2025-2028 afsat 150 mio. kr. til forbedring af fremkommeligheden gennem etablering af busbaner på Ringvejen. Beløbet er ikke tilstrækkeligt til en fuld busbaneløsning langs hele strækningen, og samtidig er det hensigten, at forbedringerne skal kunne udføres som flere delprojekter over en årrække.

I afklaringen af delprojekter har Aarhus Kommune iværksat en analyse af fremkommelighedsproblemerne, for at afdække, hvor udfordringerne og dermed potentialet for forbedringer er størst.

Der er endvidere udarbejdet skiteprojekt for løsningerne som grundlag for en fastlæggelse af de arealmæssige konsekvenser og den anlægsøkonomi, som vil være forbundet med realisering af busbanerne.

Resultatet af undersøgelserne er sammenfattet i denne rapport.





## 2 Eksisterende forhold

Linje 6A udgør en vigtig ringforbindelse i det kollektive trafiknet. Ved sammenbinding af radialveje sikrer den passagerer mulighed for omstigning til andre buslinjer, og mere effektive rejser mellem mål i den ydre del af Aarhus byområde. Det bidrager til at mindske trafikken gennem Aarhus Midtby.

I busserne på linje 6A er der i dag i størrelsesordenen 3-4.000 passagerer pr. døgn for begge retninger samlet opgjort i snit over Ringvejen.

Der kører i størrelsesordenen 26-39.000 køretøjer pr. døgn på Ringvejen. De store tilsluttede radialveje med en trafik varierende fra 11-29.000 køretøjer pr. døgn gør, at der dagligt opstår kødannelser flere steder langs Ringvejen.

På størstedelen af strækningen fra Holme Ringvej i syd til Paludan-Müllers Vej i nord kører busserne sammen med biltrafikken. Kun på en kort strækning mellem Jernaldervej og Viborgvej har busserne i dag deres egen bane. Bustrafikken er derfor meget påvirket af de kødannelser, der i dag er på strækningen.

Der er i dag i køreplanerne taget højde for en ekstra køretid på 10 minutter langs strækningen i morgen- og eftermiddagsspidstimerne. Men ofte rækker den ekstra køretid ikke, og busserne kan ikke holde køreplanen.

På grund af variationer i trafikken er situationen ikke den samme fra dag til dag eller fra afgang til afgang. Denne manglende regularitet udgør i sig selv en udfordring.

Da mange af passagererne skal omstige til eller fra linje 6A bliver dette et ekstra stort problem. Enten fordi de rejsende kommer til at vente ekstra på linje 6A, eller fordi de kommer for sent til den bus, der skulle bringe dem videre til deres mål. De kan med andre ord ikke stole på rejsetiden fra A-B.

Det er derfor ikke kun køretiden langs Ringvejen, som har betydning for den enkelte rejsende, men i lige så høj grad den manglende regularitet og den konsekvens dette kan have for varigheden af den samlede rejse.

Aarhus Kommune har løbende foretaget optimering af signalstyringen i krydsene langs Ringvejen. Da busserne kører sammen med biltrafikken, har de også kunne drage nytte af disse forbedringer. Men det er ikke muligt yderligere at forbedre forholdene for bustrafikken signalteknisk, uden at dette samtidigt vil have væsentlige negative konsekvenser for den øvrige trafik.

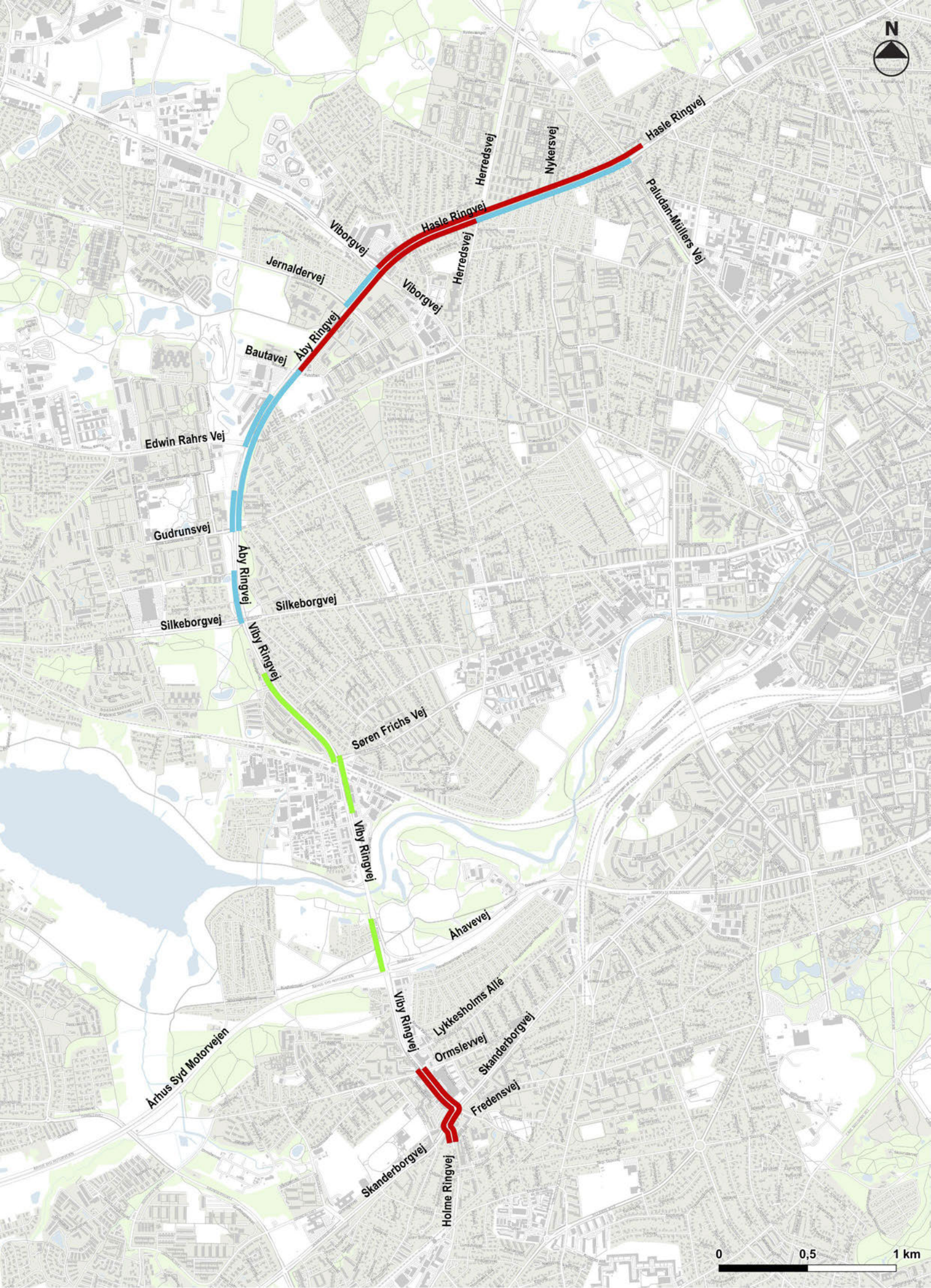
Der er derfor i dette projekt set på, hvordan man ved etablering af busbaner langs Ringvejen vil kunne forbedre bussernes fremkommelighed.

Med baggrund i GPS data for biltrafikken og bustrafikken er det blevet kortlagt, hvor busbaner i særlig grad vil kunne forbedre bussernes fremkommelighed og regularitet. Disse strækninger fremgår af kortet på den følgende side.

For hver strækning er der foretaget en vurdering af busbanens mulige effekt for bustrafikken, idet forventelig effekt er opdelt i tre niveauer – god, stor og størst.

Med afsæt i kortlægningen af bussernes fremkommelighed og regularitet, samt data for biltrafikens hastighed på strækningen er det vurderet, at der med busbaner vil kunne opnås en tidsgevinst for busserne i 2 spidstimer om morgenen og 2 spidstimer om eftermiddagen.

Da det i forvejen er klart, at budgettet for busbaner ikke vil række til hele ringvejsstrækningen, er der i det følgende alene medtaget de delstrækninger, hvor virkningen af busbaner vurderes at være stor eller meget stor i én eller begge retninger.



— Størst effekt — Stor effekt — God effekt

## 3 Skitseprojektet

Der er udarbejdet et samlet 2D skitseprojekt for sidelagte busbaner langs hele vejforløbet fra Holme Ringvej i syd til Paludan-Müllers Vej i nord.

På delstrækninger med stor niveauforskel til det omgivende terræn er der med afsæt i den foreliggende terrænmodel foretaget en 3D skitsering med henblik på at afdække udstrækningen af skråningsanlæg.

Bredden af de enkelte elementer i tværprofilen er i henhold til vejreglerne med enkelte lokale tilpasninger. Perronbredder ved stoppesteder og stibredder er øget i forhold til det nuværende af hensyn til trafikikkerheden. Eksempler på tværsnit fremgår på næste side.

Indretningen af kryds er fastlagt på baggrund af kapacitetsberegninger i DanKap suppleret med trafiksimulering i VISSIM for strækningerne Holme Ringvej - Ormslevvej og Viborgvej - Herredsvej.

I forbindelse med busbaneprojektet etableres separatregulering af den venstresvingende trafik i krydsene på Ringvejen af hensyn til trafikikkerheden. I krydset ved Silkeborgvej omfatter dette også separatregulering af de venstresvingende fra Silkeborgvej. En konsekvens af separatreguleringen er lidt større forsinkelser i krydsene.

Skitseprojektet er udformet, således forløbet af busbaner, kørebaner og stier geometrisk er sammenhængende langs hele Ringvejen, men så det samtidig kan udføres som deletaper for delstrækninger mellem kryds. Dette for at minimere behovet for tilpasning af de allerede udførte strækninger med busbaner, når nye strækninger måtte blive tilføjet.

På strækninger, hvor eksisterende støjskærme eller -volde berøres af vejudvidelsen, forudsættes etableret nye støjskærme.

Eksisterende bygværker langs strækningen er gennemgået med henblik på at bedømme bygværkernes tilstand og bæreevne. Bedømmelsen er udført på baggrund af foreliggende materiale i Danbro. Der er ikke foretaget eftersyn af broerne i forbindelse med skitseprojekteringen.

Der er for bygværkerne foretaget en vurdering af de ændringer, som vil være nødvendige for at tilgodese busbaneprojektet - f.eks. udvidelse af brodæk, ændring af støttemure eller skilteportaler.

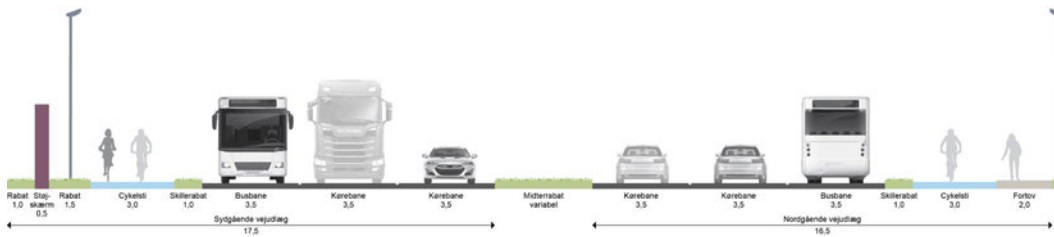
Da udformningen af afvandingsløsningerne vil afhænge af den konkrete sammensætning af deletaper, er der i forbindelse med skitseprojektet ikke udarbejdet et samlet afvandingsprojekt. Dette er udsat, indtil der foreligger en afklaring af, hvilken eller hvilke løsninger, der skal bringes til udførelse.

Der kan således eventuelt være et behov for etablering af lokale afvandingsbassiner eller andre tiltag, som vil kunne indebære et arealbehov ud over det som fremgår af skitseprojektet.

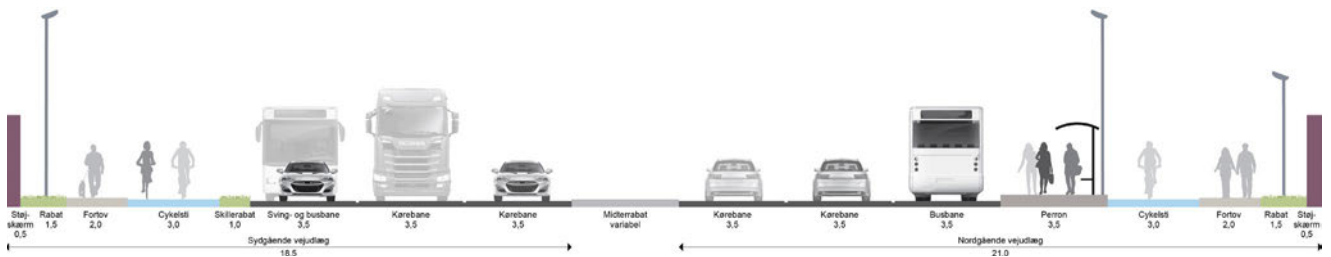
Med baggrund i skitseprojektet er der gennemført en kortlægning af de arealer, som vil skulle erhverves ved realisering af busbaneprojektet. Der er ligeledes kortlagt servitutter for de større ledninger og deklARATIONER for fjernelse af parkeringsanlæg og køreveje.

Der er på dette projektstade ikke taget stilling, hvor de nødvendige arbejdsarealer til anlægsfasen skal placeres, da dette vil være afhængigt af sammenhængen i de deletaper, som skal udføres.

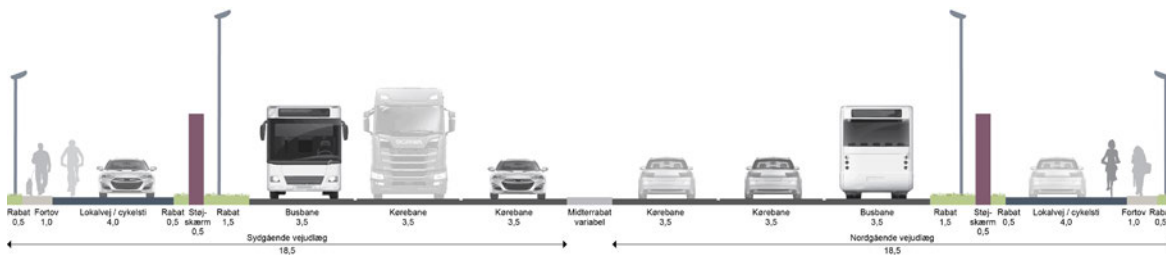
### Tværsnit på Viby Ringvej



### Tværsnit på Hasle Ringvej ved Nykersvej



### Tværsnit på Hasle Ringvej ved lokalvejene



## 4 Anlægsøkonomi

Der er opstillet et anlægsoverslag for busbaneprojektet. Overslaget er opbygget på baggrund af enhedspriser for de elementer, som indgår i tværsnittet. Disse elementer omfatter ud over busbanen, øvrige arealer for færdslen og rabatter desuden portaler støjafskærmning og tilpasninger af bygværker.

Overslaget for bygværker er vurderet konkret for hvert af de relevante bygværker på strækningen med afsæt i de nødvendige ændringer af bygværket.

Overslagsberegningen for delstrækninger baserer sig på tværprofilen for sektioner af 20 m længde for hhv. nordgående og sydgående spor, som summeres for den samlede strækning. I dette fysikoverslag indgår der ud over ændringerne på Ringvejen også lokale tilpasninger af sideveje, som på Silkeborgvej også omfatter separatregulering af den venstresvingende trafik.

Generelt vil en etape starte i tilfarten til et kryds og ofte slutte i tilknytning til et stoppested efter et kryds. Da det er tanken, at deletaper skal kunne udføres særskilt, vil omkostninger til et givet kryds optræde i begge nabostrækninger.

Med baggrund i fysikoverslaget er der opstillet et ankerbudget for deletaper i henhold til principperne i Ny Anlægsbudgettering. I opstillingen af ankerbudget er der indregnet efterkalkulationsbidrag (15%), omkostninger til projektering, tilsyn og administration (20%), samt en reserve på 10%.

Spændet for anlægsoverslagene i de følgende tabeller svarer til 90%-125% af det beregnede ankerbudget.

Strækning	Effekt	Tidsgevinst pr. bustur i spidstimerne [minutter]	Samlet tidsgevinst for busserne pr. dag [minutter] <sup>1)</sup>	Anlægsovrslag [mio. kr.] <sup>2)</sup>
Viby Ringvej - Holme Ringvej		0,5	37	5-8
Holme Ringvej - Viby Ringvej		1-2	74-148	14-19
Lykkesholms Allé - Skanderborgvej		2	76	16-22
Skanderborgvej - Lykkesholms Allé		1-2	38-76	19-27
Gudrunsvej - Silkeborgvej		1	38	21-29
Silkeborgvej - Gudrunsvej		0,5	19	19-26
Edwin Rahrs Vej - Gudrunsvej		0,5	19	19-27
Gudrunsvej - Edwin Rahrs Vej		0,5	19	18-25
Bautavej - Edwin Rahrs Vej		0,5	19	11-15
Edwin Rahrs Vej - Bautavej		0,5	19	11-15
Jernaldervej - Bautavej		0,5	19	14-19
Bautavej - Jernaldervej		1	38	23-33
Viborgvej - Jernaldervej		0,5	19	17-24
Jernaldervej - Viborgvej			<b>UDFØRT</b>	
Herredsvej - Viborgvej		2-3	76-114	63-88
Viborgvej - Herredsvej		2-3	76-114	47-66
Nykersvej - Herredsvej		1-1,5	38-57	37-51
Herredsvej - Nykersvej		0,5-1	25-50	24-34
Paludan-Müllers Vej - Nykersvej		1-1,5	50-75	25-35
Nykersvej - Paludan-Müllers Vej		1-1,5	19-38	30-41

Samlet <sup>3)</sup>	Effekt	Tidsgevinst pr. bustur i spidstimerne [minutter]	Samlet tidsgevinst for busserne pr. dag [minutter]	Ankerbudget [mio. kr.]
Paludan-Müllers Vej - Holme Ringvej		9-11	~400-475	177-246
Holme Ringvej - Paludan-Müllers Vej		7-11	~325-525	173-240

<sup>1)</sup> Tidsgevinsten er baseret på en skønnet tidsbesparelse pr. delstrækning. Der er antaget en tidsgevinst i spidstimerne (2 timer om morgenen og 2 timer om eftermiddagen). Der er i beregningen ikke medtaget mulige tidsgevinster udenfor spidstimerne. Linjerne 6A, 4A og 2A indgår i beregningerne med hhv. 38, 35/36 og 12 ture pr. retning.

<sup>2)</sup> Anlægsudgiften er opgjort som interval af 90-125% af ankerbudget i henhold til Ny Anlægsbudgettering.

<sup>3)</sup> På grund af overlap mellem delstrækninger i krydsene vil summen af overslag og tidsgevinster for hver delstrækning være større end de samlede værdier.

## Bilag 1 Holme Ringvej - Viby Ringvej

### Løsning

Projektstrækningen går fra busslusen på Holme Ringvej til stoppestedet på Viby Ringvej ved Viby Torv.

Holme Ringvej lukkes for anden trafik end busser, hvorfor kødannelsen på Holme Ringvej mod Skanderborgvej forsvinder. Uden trafik fra Holme Ringvej reduceres presset også på Skanderborgvej i tilfarten til krydset ved Viby Torv, herunder for venstresvingende mod Viby Ringvej (bl.a. linje 6A).

Bidragene til virkningerne er også den nyligt gennemførte ændring af det sparsomt benyttede højresvingsspor på Skanderborgvej mod Viby Torv til et kombineret spor, som også kan benyttes af ligeudkørende busser mod Aarhus (bl.a. linje 4A). Busserne mod Aarhus kan dermed passere indenom anden ligeudkørende trafik og kører herfra direkte over i busløkken efter krydset.

Eksisterende løsning fastholdes for den sydgående bustrafik med en særlig busfase for busser fra sydgående busløkke på Skanderborgvej mod Holme Ringvej. Busserne har i denne retning især gavn af de bedre muligheder for prioritering af busserne i krydset ved Holme Ringvej.

### Opmærksomhedspunkter

#### Biltrafik

Lukning af Holme Ringvej for anden biltrafik end busser vil have en mærkbar effekt i forhold til dagens trafik med en ÅDT på ca. 9.100. Den berørte gennemkørende trafik på Holme Ringvej vil opleve en vis omvejskørsel, som vil fordele sig på flere andre ruter, primært på det overordnede vejnet, hvor den derfor ikke forventes at udløse kapacitetsproblemer.

Lokalt vil Grundtvigsvej og Kirkevej komme til at bære mere trafik fra lokalområdet.

Lukning af trafik på Holme Ringvej vil aflaste den nordgående tilfart til krydset Skanderborgvej/Viby Torv/Viby Ringvej. Derved vil løsningen spille godt sammen med busfremkommelighedsprojektet på Skanderborgvej og fremme regulariteten for bustrafikken

#### Cykeltrafik

På selve Holme Ringvej vil der ske en væsentlig trafikalfredeliggørelse, som bl.a. vil være til gavn for cykeltrafikken, som fortsat vil kunne færdes på strækningen.

#### Arealer

Løsningen indebærer behov for at erhverve areal langs nordsiden af Viby Ringvej.

#### Øvrigt

Der opretholdes mulighed for betjening af erhverv i den vestlige ende af Holme Ringvej fra Skanderborgvej.

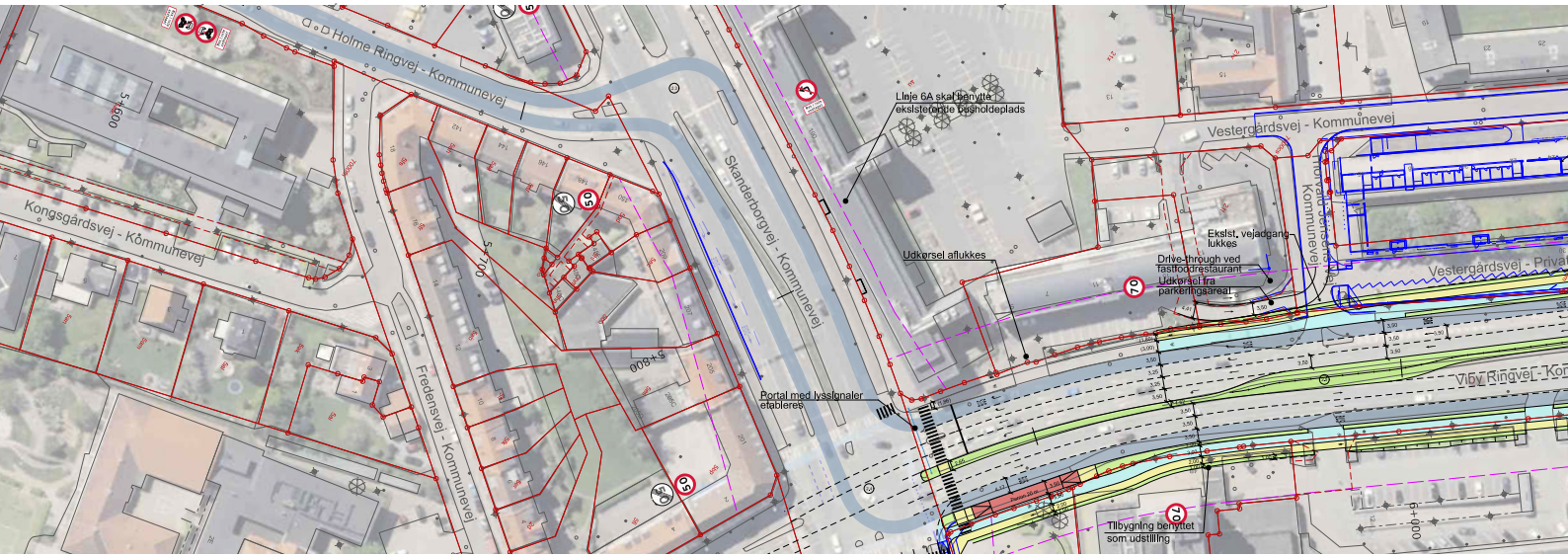
### Økonomi, tidsgevinst og arealbehov

Anlægsoverslag, forventede tidsgevinster og arealbehov for delstrækningen fremgår af nedenstående tabel.

Holme Ringvej-Viby Ringvej

	Sydgående	Nordgående	I alt
Anlægsoverslag [mio. kr.]	5-8	14-19	19-27
Tidsgevinster <sup>1)</sup> [min/dag]	37	74-148	111-185
Arealerhvervelse [m <sup>2</sup> ]	-	1.300	1.300

<sup>1)</sup> I nordgående retning er der en tidsgevinst for både linje 4A og 6A, mens der i sydgående retning er en tidsgevinst for linje 6A. Eventuelle gevinster for regionalbusser er ikke indregnet.



## Bilag 2 Skanderborgvej - Lykkesholms Allé

### Løsning

Projektstrækningen går fra Skanderborgvej frem til Lykkesholms Allé og Damagervej.

I nordgående retning etableres østsiden af Viby Ringvej busbane på strækningen fra busstop ved Viby Torv frem til kryds ved Ormslevvej og videre herfra frem til den eksisterende busbane efter Lykkesholm Allé. Mellem Ormslevvej og Lykkesholm Allé etableres en ny støttemur ind mod erhvervsejendommen Viby Ringvej 20 (bl.a. IIva).

I sydgående retning etableres der busbane fra Damagervej og frem til busstop efter Ormslevvej. På strækning fra Ormslevvej frem til Skanderborgvej lukkes Thorvald Jensens Vej helt mod Viby Ringvej, hvilket giver plads til at et rent busspor kan etableres i forlængelse af buslommen ved Ormslevvej.

De sidste ca. 100 meter mod Skanderborgvej ændres dette busspor til et kombineret bus- og højresvingsspor. Der vil derfor fortsat være to højresvingsspor for anden trafik fra Viby Ringvej mod Skanderborgvej/syd, men da busserne kører først ind i sporet, vil de få en fordel, og har større mulighed for at kunne passere indenfor en del af den højresvingende trafik. Dette vil styrke fremkommeligheden og regulariteten for linje 6A.

### Opmærksomhedspunkter

#### Biltrafik

Konsekvensen af lukning af Thorvald Jensens Vej mod Viby Ringvej er, at der alene vil være vejadgang – både til og fra – 'bagom' via Vestergårdsvej. Dette berører bl.a. adgangen til erhvervsejendommen Viby Ringvej 5-19, herunder McDonald's McDrive og ca. 12 parkeringspladser foran denne ejendom ud mod Viby Torv.

Ved Lykkesholms Allé ændres adgangsforholdene til højre ind-/højre ud

#### Arealer

På Viby Ringvej er der behov for at erhverve arealer i vestsiden på en ca. 50 meter lang strækning fra busstop ved Ormslevvej i retning mod Skanderborgvej. Tidligere p-pladser her er i forvejen inddraget pga. igangværende byggeri.

Ved tankstationen i vestsiden på hjørnet af Ormslevvej inddrages arealer mod Viby Ringvej, hvilket vil påvirke anvendelsesmuligheder og den interne trafik på tankstationens areal.

I vestsiden af Viby Ringvej vil der også være behov for erhvervelse af arealer ind mod eksisterende byggeri ved Damagervej, hvor der ligger planer om byomdannelse af et større område.

På Viby Ringvej er der i den modsatte vejside behov for at erhverve arealer på en ca. 200 meter lang strækning ud for Viby Centret fra eksisterende buslomme og frem til kryds ved Ormslevvej. Antal p-pladser ved centret vil dermed blive reduceret med ca. 40 pladser.

I forhold til *Cykeltrafik* og *Øvrigt* er der ikke særlige opmærksomhedspunkter på denne delstrækning.

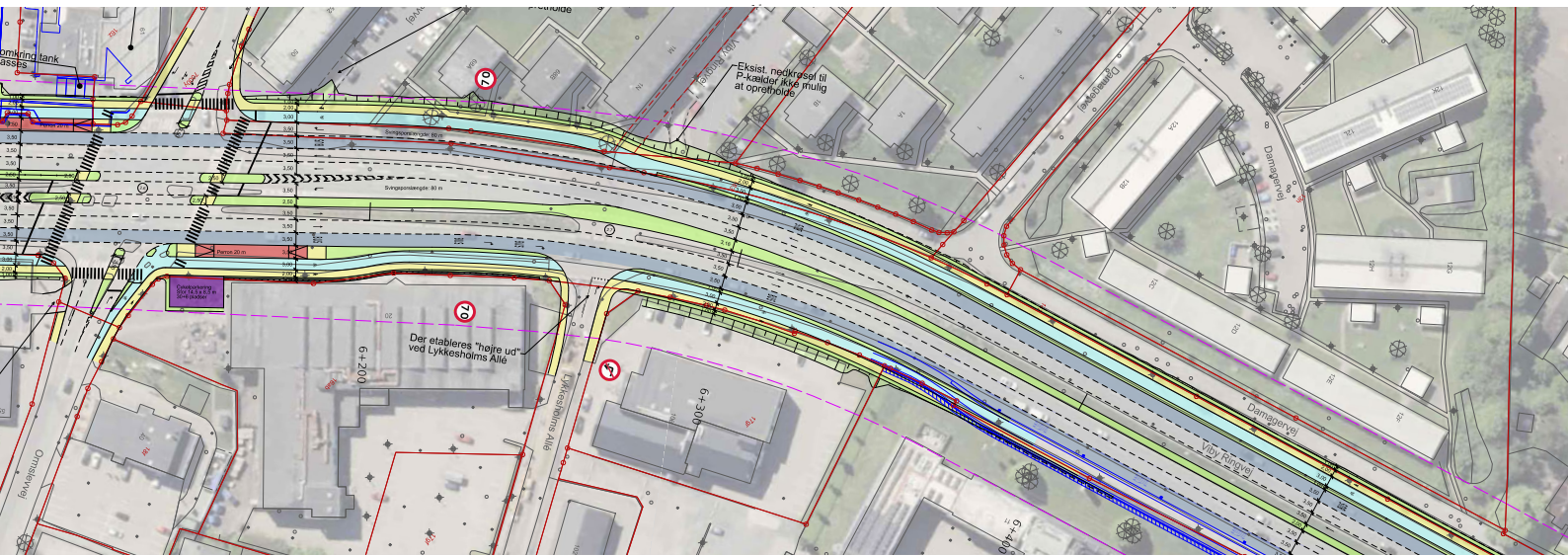
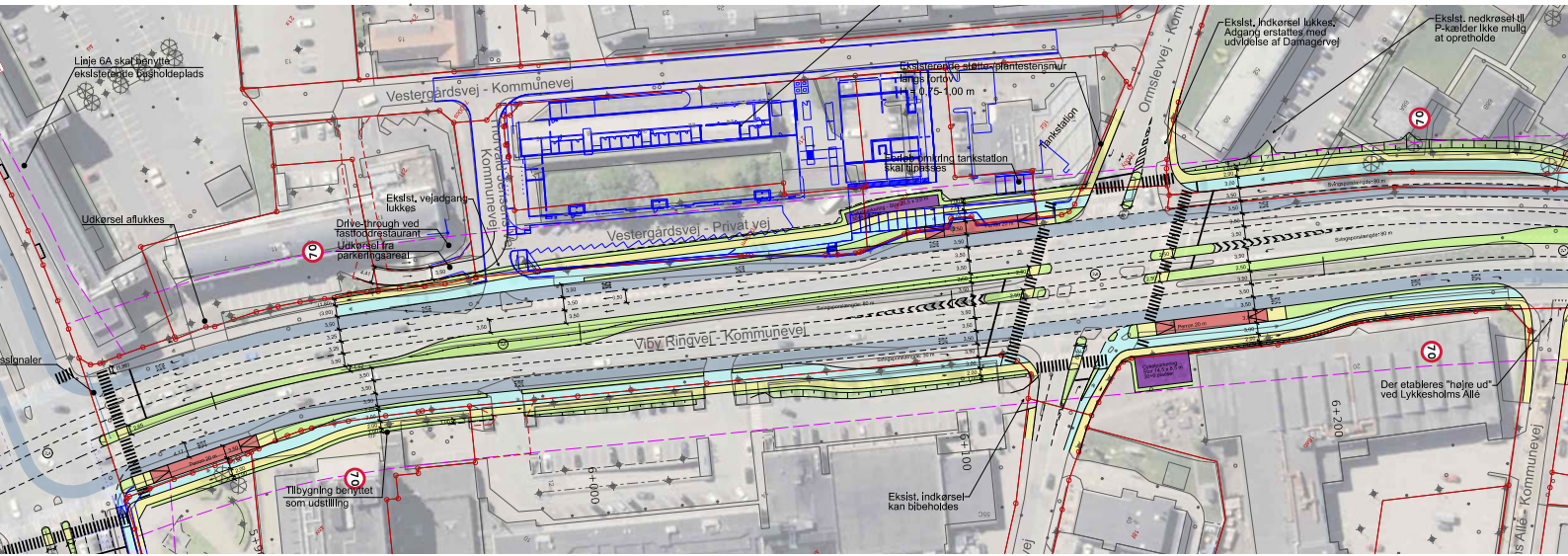
### Økonomi, tidsgevinst og arealbehov

Anlægsoverslag, forventede tidsgevinster og arealbehov for delstrækningen fremgår af nedenstående tabel.

#### Skanderborgvej - Lykkesholms Allé

	Sydgående	Nordgående	I alt
Anlægsoverslag [mio. kr.]	16-22	19-27	35-49
Tidsgevinster <sup>1)</sup> [min/dag]	76	38-76	114-152
Arealerhvervelse [m <sup>2</sup> ]	1.600	1.550	3.150

<sup>1)</sup> I nordgående retning er der en tidsgevinst for både linje 4A og 6A, mens der i sydgående retning er en tidsgevinst for linje 6A.



## Bilag 3 Silkeborgvej - Edwin Rahrs Vej

### Løsning

Projektstrækningen forløber fra starten af svingbanerne på Ringvejen syd for Silkeborgvej frem til busstoppestedet nord for Edwin Rahrs Vej. Den samlede strækning kan opdeles. Den sydlige deletape vil da omfatte strækningen fra tilfarten fra syd til krydset ved Silkeborgvej frem til busstoppestedet nord for Gudrunsvej. Den nordlige etape vil omfatte strækningen fra starten af svingbanerne syd for Gudrunsvej frem til busstoppestedet ved Edwin Rahrs Vej.

Der etableres busbaner i begge vejsider på hele strækningen mellem busstop ved hhv. Silkeborgvej, Gudrunsvej/Dr. Holst Vej og Edwin Rahrs Vej. Den øvrige trafik på strækningen vil generelt ikke blive berørt, ligesom der uændret kun vil være fortovej på dele af den berørte strækning.

I kryds føres højresvingsspør 'bag om' bussporet. Busserne forudsættes at stoppe i selve busbanen, hvor der i dag er buslommer, hvorfor der principielt ikke skal etableres ekstra vejspor i frafarterne fra kryds.

### Opmærksomhedspunkter

#### Biltrafik

I forbindelse med projektet separatreguleres også den venstresvingende trafik på Silkeborgvej af hensyn til trafiksikkerheden.

#### Cykeltrafik

Cykelstien i østgående retning på Silkeborgvej føres frem til Ringvejen, så cyklister ikke længere skal færdes mellem ligeudkørende og højresvingende bilister. Der åbnes desuden mulighed for højresving fra Ringvejen mod vest uden om signalanlægget.

#### Arealer

På strækninger mellem busstop vil der være behov for erhvervelse af arealer, herunder på den østlige strækning mellem Silkeborgvej og Dr. Holst Vej, hvor der er et grønt område. Der vil ikke være behov for inddragelse af bebyggede arealer.

Løsningen indebærer behov for at erhverve areal i begge vejsider til vejudvidelsen. Der vil i den forbindelse ske fjernelse af træer.

#### Øvrigt

I krydset ved Edwin Rahrs Vej indgår i skitsen, at letbaneetape 2 vil kunne krydse over Ringvejen.

### Økonomi, tidsgevinst og arealbehov

Anlægsoverslag, forventede tidsgevinster og arealbehov for delstrækningen fremgår af nedenstående tabeller.

#### Silkeborgvej - Gudrunsvej

	Sydgående	Nordgående	I alt
Anlægsoverslag [mio. kr.]	21-29	19-26	40-55
Tidsgevinster <sup>1)</sup> [min/dag]	38	19	57
Arealerhvervelse [m <sup>2</sup> ]	800	150	950

#### Gudrunsvej - Edwin Rahrs Vej

	Sydgående	Nordgående	I alt
Anlægsoverslag [mio. kr.]	19-27	18-25	37-52
Tidsgevinster <sup>1)</sup> [min/dag]	19	19	38
Arealerhvervelse [m <sup>2</sup> ]	1.900	1.300	3.200



## Bilag 4 Edwin Rahrs Vej - Viborgvej

### Løsning

Der etableres busbaner i begge vejsider på hele strækningen. Projektet kan opdeles i tre deletaper mellem busstop ved hhv. Edwin Rahrs Vej, Bautavej/Rytoften, Jernaldervej/Rymarken og Viborgvej. Deletaperne vil være overlappende i krydsene.

I nordgående retning er busbane på strækningen Rymarken - Viborgvej allerede under etablering i 2025, og vil således være udført når busbaneprojektet måtte blive realiseret.

Den øvrige trafik på strækningen vil generelt ikke blive berørt, ligesom der uændret kun vil være fortov på dele af den berørte strækning. I kryds føres højresvingsspor 'bag om' bussporet. Busserne forudsættes at stoppe i selve busbanen, hvor der i dag er buslommer, hvorfor der principielt ikke skal etableres ekstra vejspor i frafarterne fra kryds.

### Opmærksomhedspunkter

#### Arealer

Mellem Edwin Rahrs Vej og Jernaldervej vil der på strækninger mellem busstop i begrænset omfang være behov for erhvervelse af grønne sidearealer. Der vil ikke være behov for inddragelse af bebyggede arealer.

I sydgående retning vil der mellem Jernaldervej og Viborgvej være behov for erhvervelse af arealer i Haveforeningen Moselund, som vil omfatte bebyggelse.

#### Øvrigt

I krydset ved Edwin Rahrs Vej er busbaneprojektet tilpasset en fremtidig letbaneetape 2, der her planlægges at krydse over Ringvejen.

Mellem Jernaldervej og Viborgvej fjernes en eksisterende støjskærm og der etableres en støttemur, hvorpå monteres en ny støjskærm.

Eksisterende stitunnel under Ringvejen mellem Hasle Centervej og Ellehøjskolen skal udvides i begge ender da vejens tværsnit bliver bredere, herunder skal

adgangstrapper til tunnelen tilpasses. Passagen gennem tunnelen bliver dermed længere.

Vejudvidelsen vil indebære fjernelse af træer.

I forhold til *Biltrafik* og *Cykeltrafik* er der ikke særlige opmærksomhedspunkter på denne delstrækning.

### Økonomi, tidsgevinst og arealbehov

Anlægsoverslag, forventede tidsgevinster og arealbehov for delstrækningen fremgår af nedenstående tabeller.

#### Edwin Rahrs Vej - Bautavej

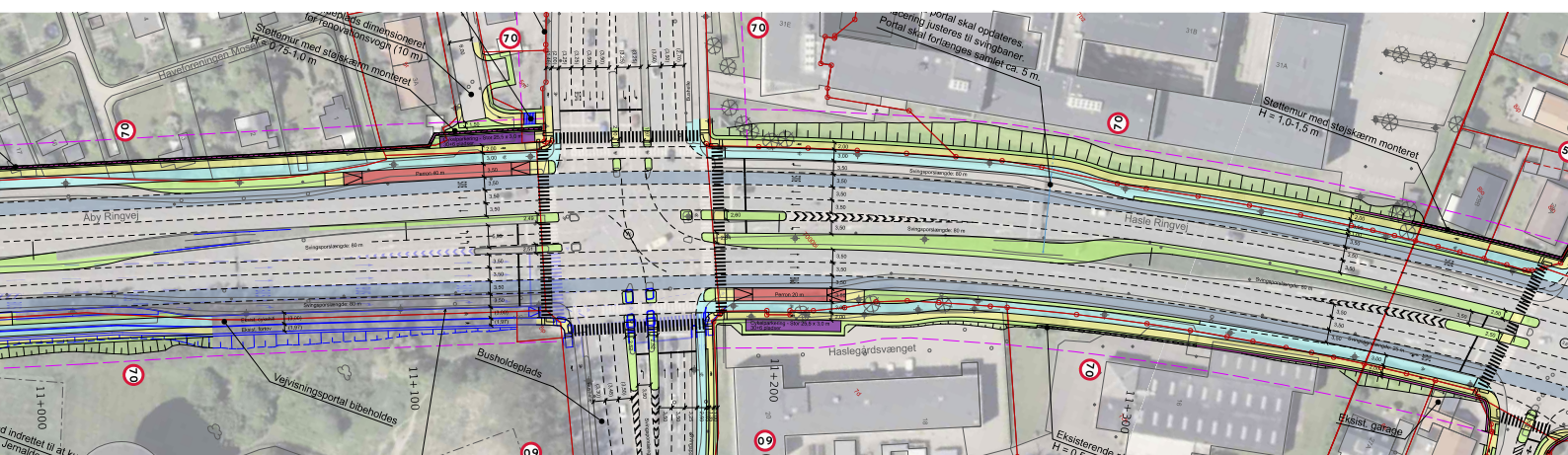
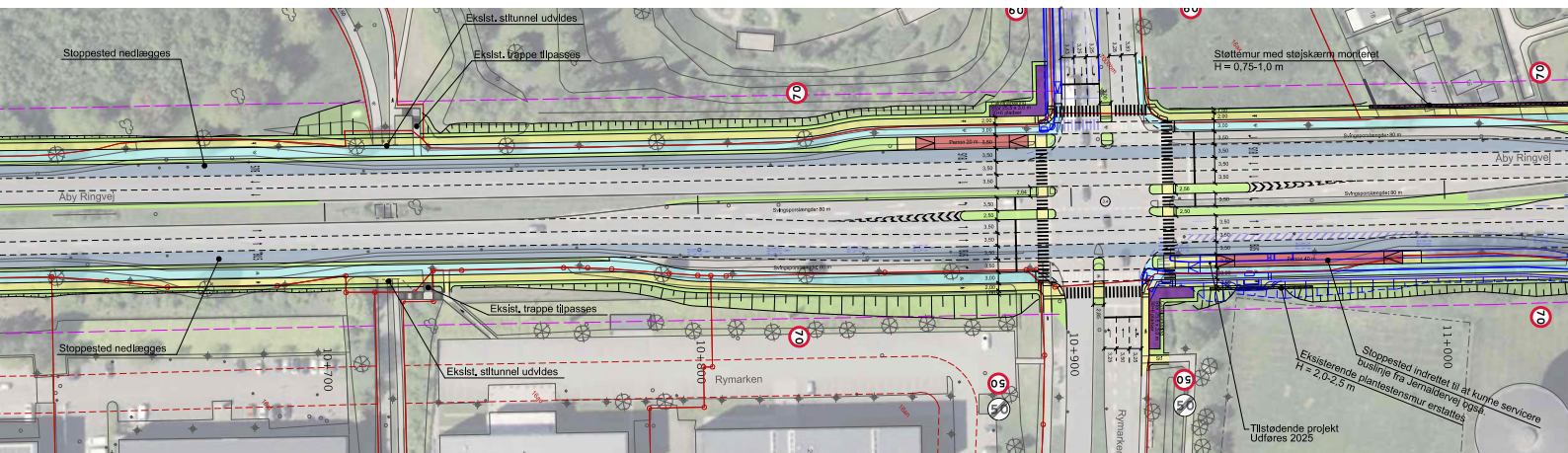
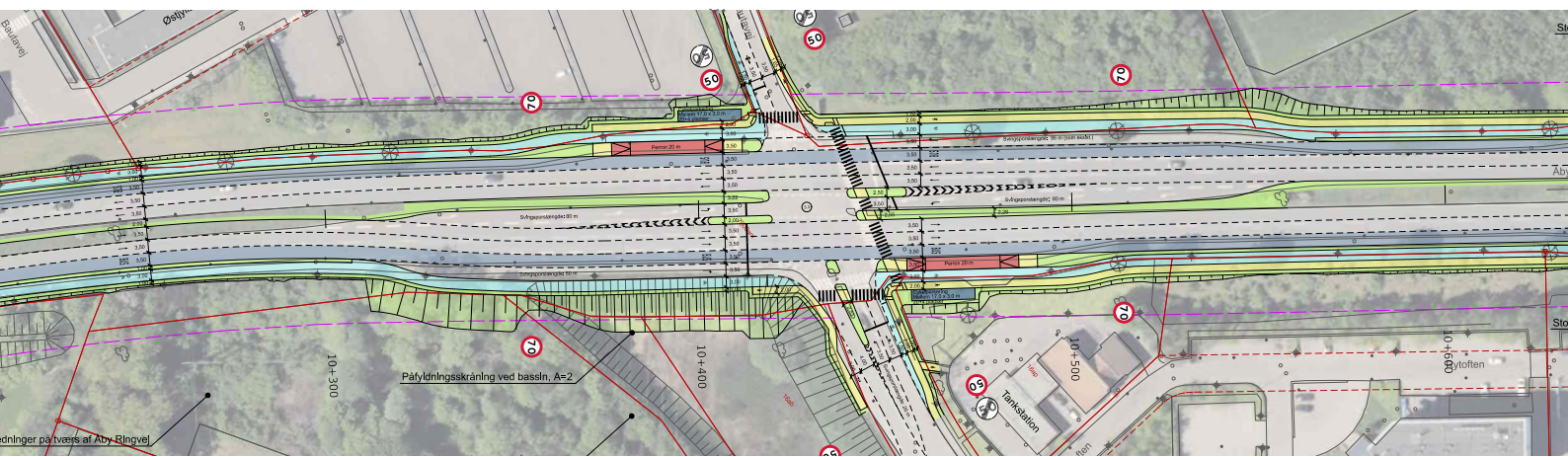
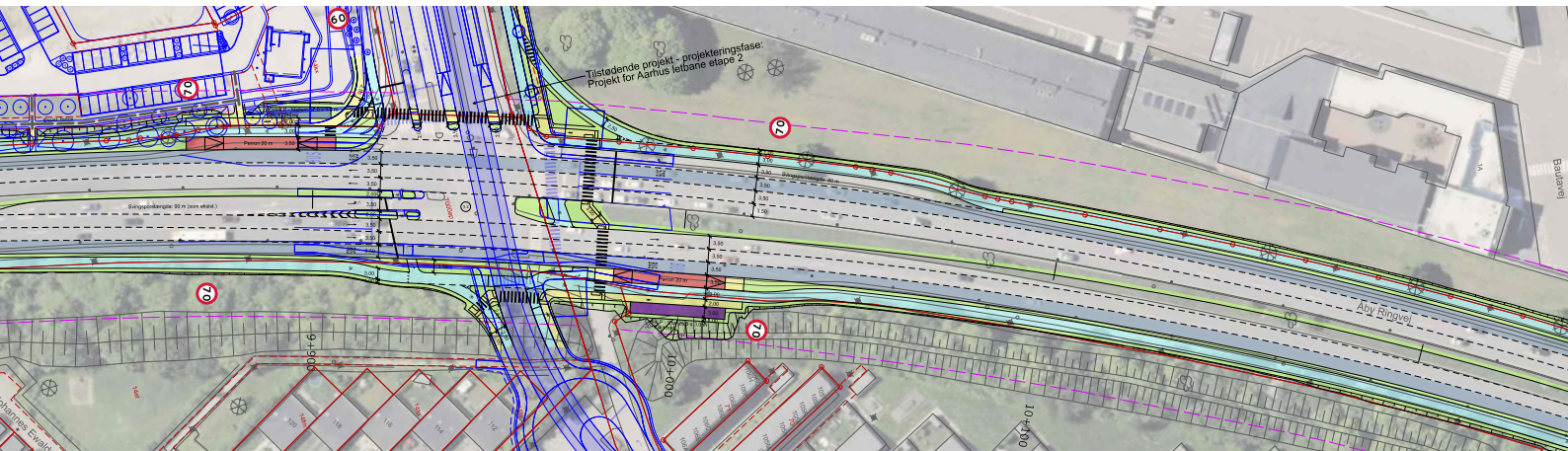
	Sydgående	Nordgående	I alt
Anlægsoverslag [mio. kr.]	11-15	11-15	22-30
Tidsgevinster <sup>1)</sup> [min/dag]	19	19	38
Arealerhvervelse [m <sup>2</sup> ]	1.400	1.000	2.400

#### Bautavej - Jernaldervej

	Sydgående	Nordgående	I alt
Anlægsoverslag [mio. kr.]	14-19	23-33	37-52
Tidsgevinster <sup>1)</sup> [min/dag]	19	19	38
Arealerhvervelse [m <sup>2</sup> ]	-	2.300	2.300

#### Jernaldervej - Viborgvej

	Sydgående	Nordgående	I alt
Anlægsoverslag [mio. kr.]	17-24	Udført	17-24
Tidsgevinster <sup>1)</sup> [min/dag]	19	Udført	19
Arealerhvervelse [m <sup>2</sup> ]	850	1.250	2.100



## Bilag 5 Viborgvej - Herredsvej

### Løsning

Der etableres busbaner i begge vejsider på hele strækningen mellem busstop ved hhv. Viborgvej og Herredsvej. Busserne stopper i selve busbanen. Den øvrige trafik på Ringvejen vil generelt ikke blive berørt. Busbaner på strækningen vil have en meget stor betydning for bussernes fremkommelighed og regularitet.

I kryds føres højresvingsspor i udgangspunktet 'bag om' bussporet. Dog etableres der ikke særskilte højresvingsspor i kryds ved Haslegårdsvej (begge retninger) og i østgående retning ved Herredsvej, idet bussporet over en kort strækning i stedet ændres til et kombineret bus- og højresvingsspor.

### Opmærksomhedspunkter

#### Biltrafik

Da bredden af de lokale parallelveje mellem Haslegårdsvej og Herredsvej reduceres, vil der ikke længere være mulighed for kantstensparkering her. Al parkering skal derfor ske på egen grund.

Der er fortsat kapacitetsmæssige udfordringer for den svingende trafik i krydset mellem Ringvejen og Herredsvej.

#### Arealer

Der er behov for at erhverve sidearealer i begge sider af Ringvejen, herunder arealer, der i dag anvendes til parkering ved erhvervsejendomme.

Der er endvidere behov for at totalekspropriere flere ejendomme langs den vestgående lokalvej op mod udmundingen i Haslegårdsvej. Der vil herudover være behov for at erhverve arealer fra en række ejendomme langs lokalvejene i begge retninger, hvor der primært vil være tale om at reducere eksisterende forhaver.

#### Øvrigt

Eksisterende stitunnel under Ringvejen mellem Kalendervej og Januarvej skal udvides i begge ender da Ringvejens tværsnit bliver bredere, herunder skal

adgangstrapper til tunnelen tilpasses. Passagen gennem tunnelen bliver dermed længere.

På strækningen mellem Haslegårdsvej og Herredsvej i begge sider fjernes den eksisterende støjafskærmning og erstattes med ny og smallere støjafskærmning. Endvidere reduceres bredden på de parallelle lokalveje bag støjafskærmningen. Cykel og gangtrafik bliver som i dag ført ad disse lokalveje.

Eksisterende støjskærm fjernes i det nordvestlige hjørne af krydset Hasle Ringvej/Haslegårdsvej, samt ud for erhvervsejendommen Haslegårdsvænget 16, hvor der etableres ny støttemur med støjskærm monteret.

Vejudvidelsen vil indebære fjernelse af træer.

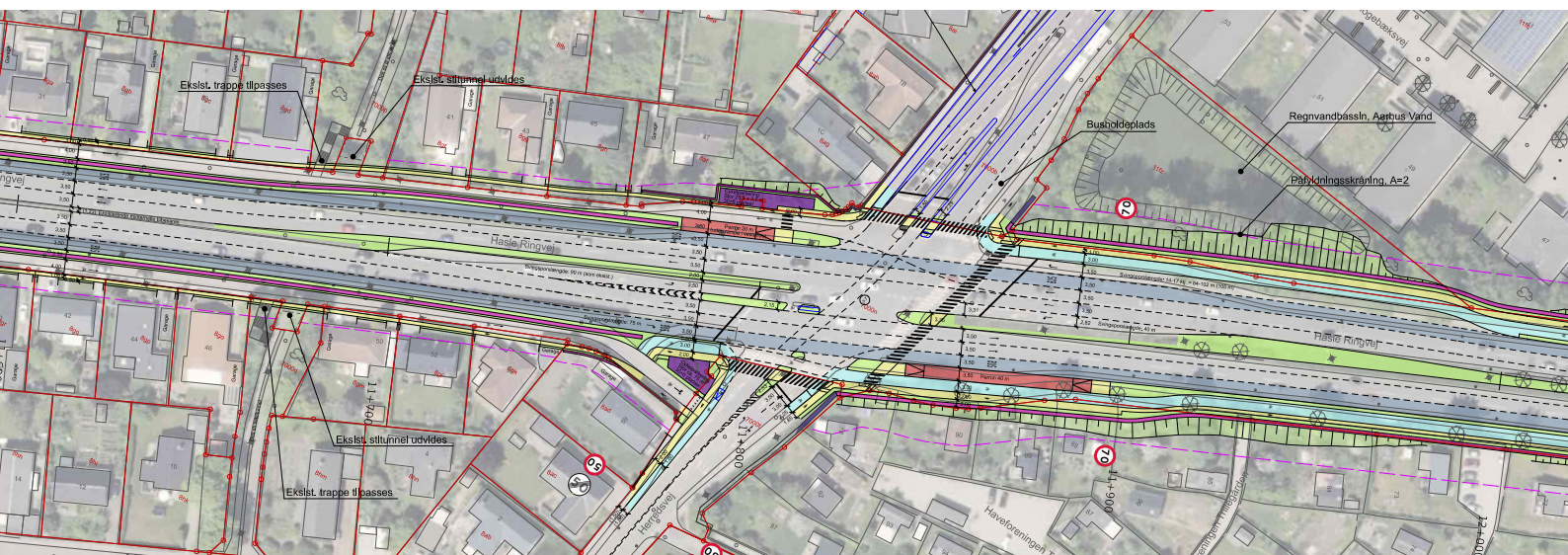
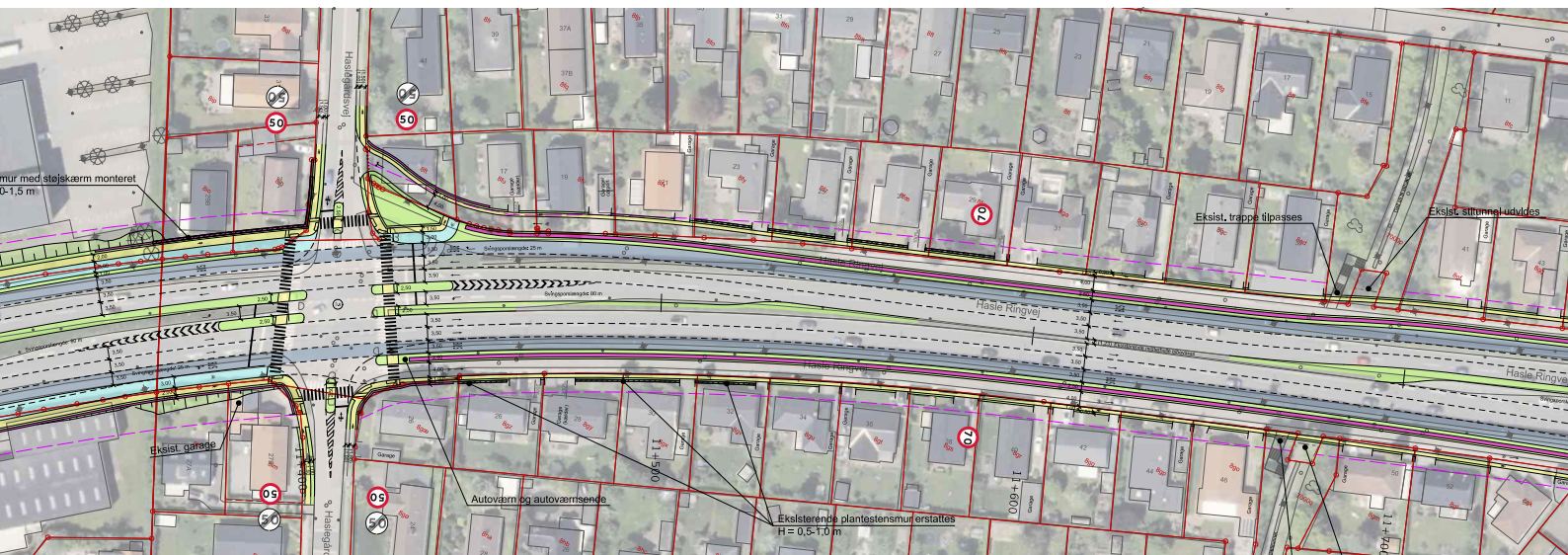
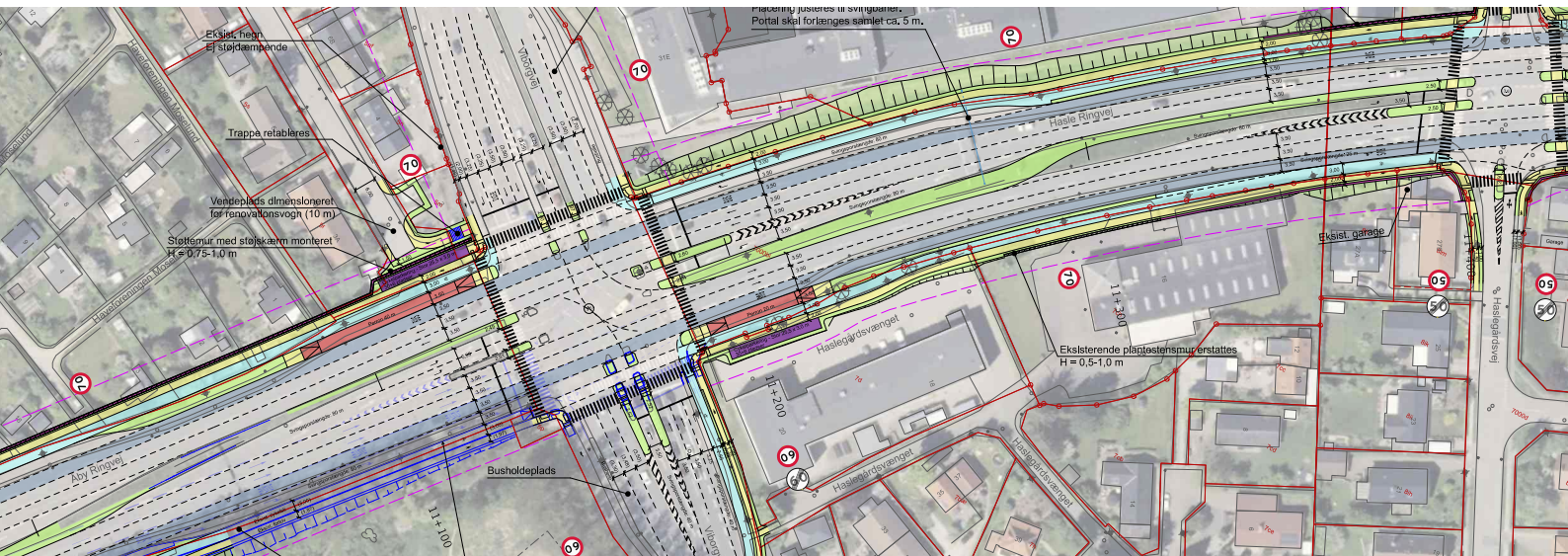
I forhold til *Cykeltrafik* er der ikke særlige opmærksomhedspunkter på denne delstrækning.

### Økonomi, tidsgevinst og arealbehov

Anlægsoverslag, forventede tidsgevinster og arealbehov for delstrækningen fremgår af nedenstående tabeller. Retablering af støjskærme udgør alene ca. 40% af overslaget.

Viborgvej - Herredsvej

	Sydgående	Nordgående	I alt
Anlægsoverslag [mio. kr.]	63-88	47-66	110-154
Tidsgevinster <sup>1)</sup> [min/dag]	76-114	76-114	152-228
Arealerhvervelse [m <sup>2</sup> ]	2.800	1.800	4.600



## Bilag 6 Herredsvej - Paludan-Müllers Vej

### Løsning

Der etableres busbaner i begge vejsider på strækningen mellem busstop ved hhv. Herredsvej og Nykersvej og evt. helt til Paludan-Müllers Vej. Busserne stopper i selve busbanen. Den øvrige trafik på Ringvejen vil generelt ikke blive berørt. Busbaner på strækningen vil have en meget stor betydning for bussernes fremkommelighed og regularitet.

Ved busbanens opstart i vestgående retning kører bussen til perron ved et busstop og fortsætter herfra videre i en særskilt busbane. Busbanens afslutning i østgående retning sker ved at bussen slutter med et busstop i busbanen. Når stoppet forlades, kører bussen ud i de almindelige kørespor.

I kryds ved Herredsvej og ved Paludan-Müllers Vej (vestgående) føres højresvingsspor 'bag om' bussporet. I vestgående retning etableres ikke særskilt højresvingsspor i kryds ved Nykersvej. Bussporet afmærkes her som et kombineret bus- og højresvingsspor.

### Opmærksomhedspunkter

#### Biltrafik

Der er fortsat kapacitetsmæssige udfordringer for den svingende trafik i krydset mellem Ringvejen og Herredsvej.

#### Cykeltrafik

Da cykelsti og fortov flyttes om på 'trafikside' af støjafskærmningen, vil cyklister og fodgængere få en mindre fredelig tur.

#### Arealer

Der er behov for at erhverve sidearealer i begge sider af Ringvejen, primært arealer, der i dag er grønne fællesarealer eller udgør private baghaver ud mod Ringvejen primært i sydsiden af Ringvejen.

#### Øvrigt

På den samlede strækning fjernes den eksisterende støjafskærmning i begge sider, hvor fortov og cykelsti i dag forløber bag. Der etableres en ny og smallere

støjafskærmning, og fortov og cykelsti flyttes ud til et forløb mellem busbane/vejtracé og støjafskærmning. Der etableres et gennembrud af den nye støjafskærmning i sydlige vejside, som giver en stipassage ind til Finnebyen ved Dueodde og Finnedalsvej. De berørte ejendomme vil endvidere opleve, at ny støjafskærmning og evt. skråningsanlæg i den forbindelse vil blive placeret tættere på bebyggelsen.

Ved stibroen over Ringvejen ved Nykersvej forventes der alene at være behov for at tilpasse adgangstrapper i begge sider, mens selve brokonstruktionen vurderes at være tilstrækkelig bred

Der vil ved afvandingsbassin nord for Herredsvej ske fjernelse af træer.

### Økonomi, tidsgevinst og arealbehov

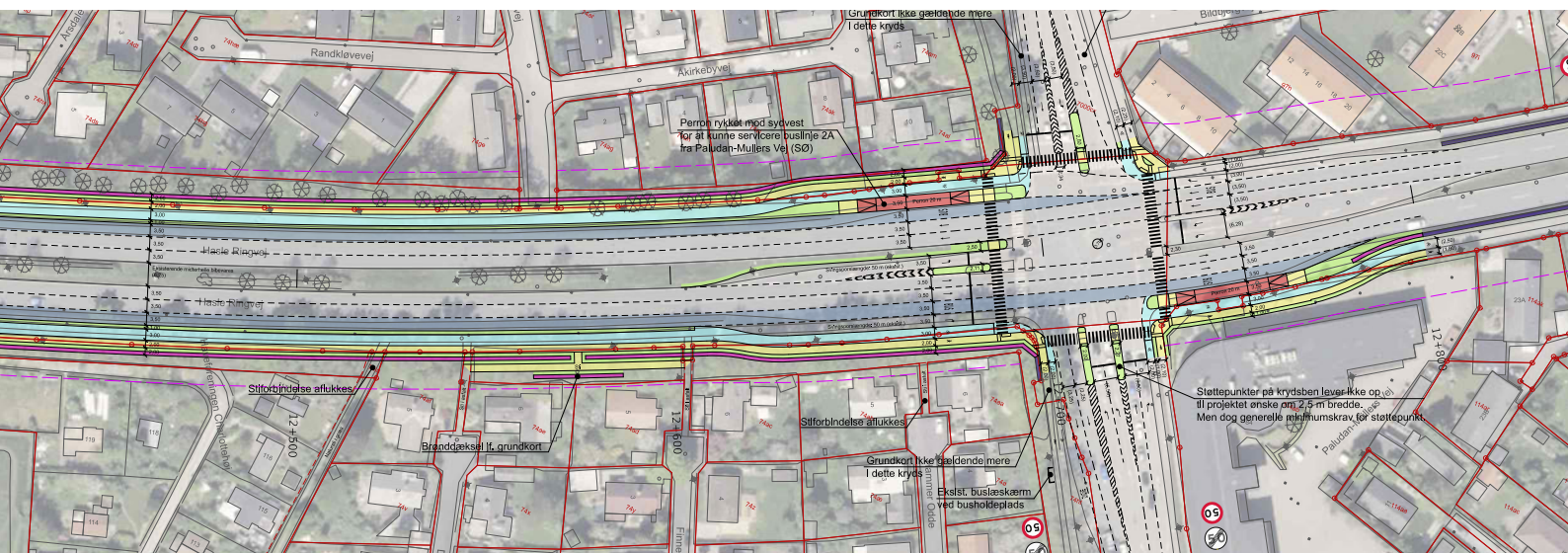
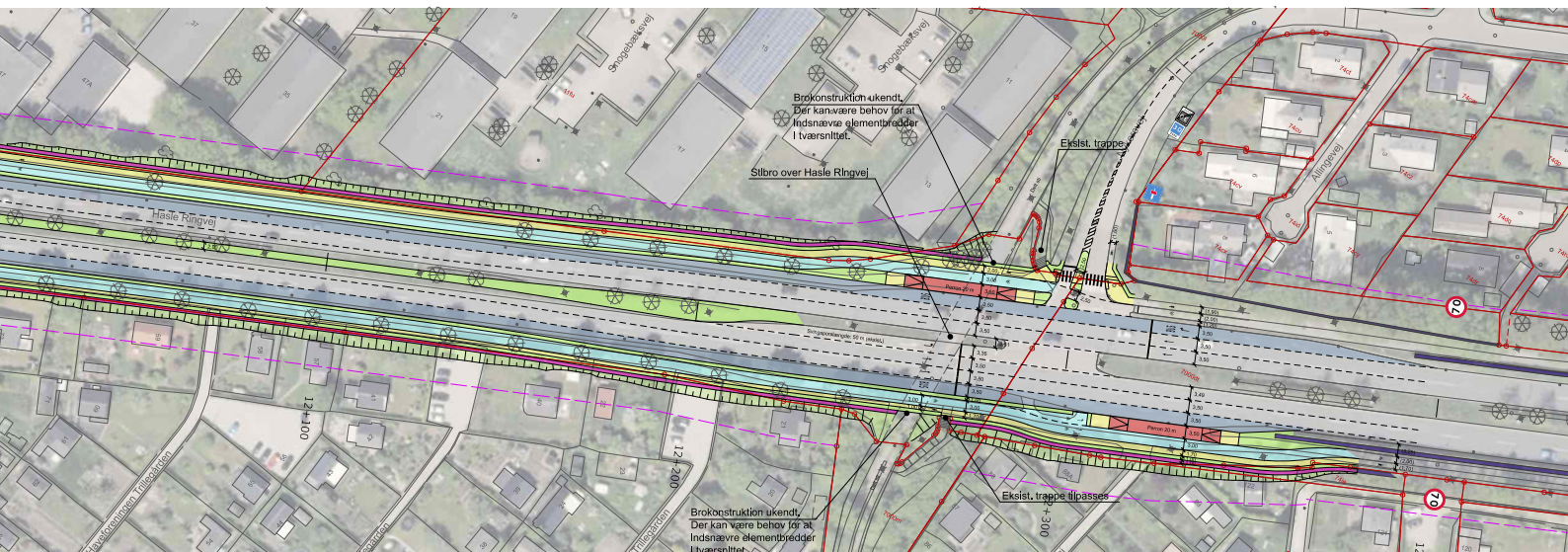
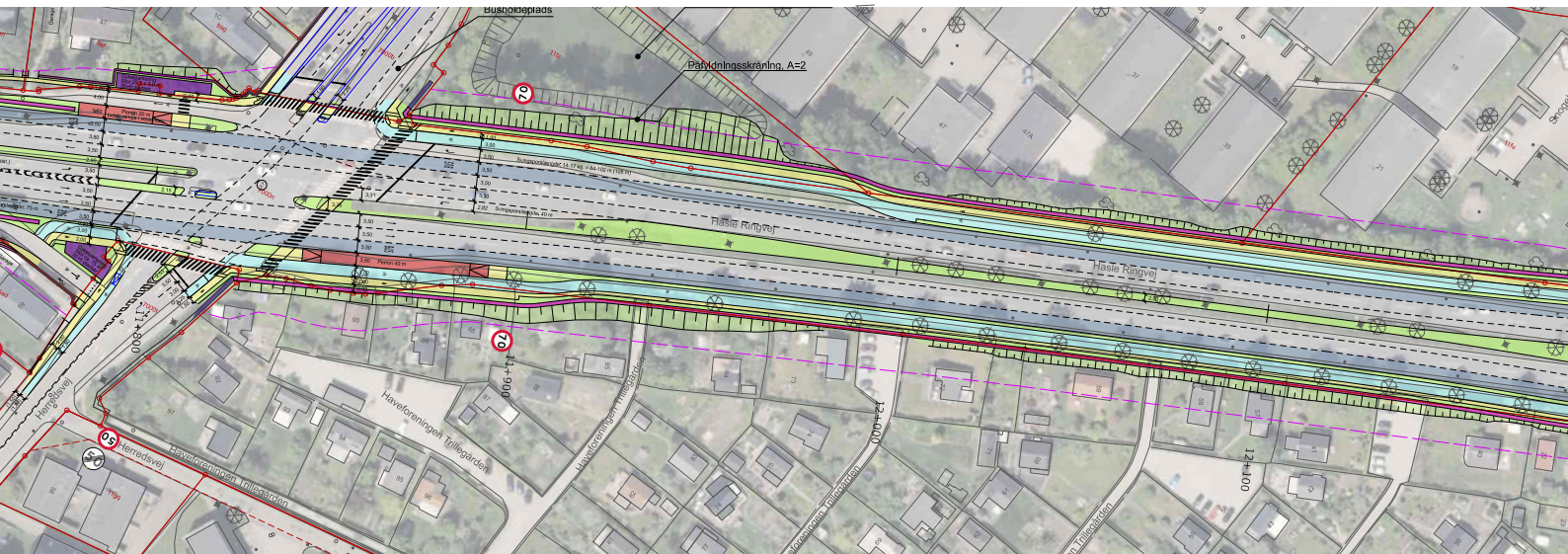
Anlægsoverslag, forventede tidsgevinster og arealbehov for delstrækningen fremgår af nedenstående tabeller. Retablering af støjskærme udgør alene godt 50% af overslaget.

#### Herredsvej - Nykersvej

	Sydgående	Nordgående	I alt
Anlægsoverslag [mio. kr.]	37-51	24-34	61-85
Tidsgevinster <sup>1)</sup> [min/dag]	38-57	25-50	63-107
Arealhvervelse [m <sup>2</sup> ]	150	600	750

#### Nykersvej - Paludan-Müllers Vej

	Sydgående	Nordgående	I alt
Anlægsoverslag [mio. kr.]	25-35	30-41	55-76
Tidsgevinster <sup>1)</sup> [min/dag]	50-75	19-38	69-113
Arealhvervelse [m <sup>2</sup> ]	700	100	800





## OPLÆG TIL INDSATS 36 'MOBILITETSKNUDEPUNKTER MED PARKÉR OG REJS'

### Resume

Oplægget orienterer om status og videre udvikling af mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs. Der arbejdes med en trinvis udvikling af faciliteter på centrale indfaldsveje i takt med udbygningen af det højfrekvente busnet. Der er dialog med private aktører om pilotprojekter, særligt ved Bilka i Tilst, mens der arbejdes videre med mulige placeringer ved Skanderborgvej og Grenåvej. Erfaringer fra eksisterende forsøg, herunder Klokhøjen, indgår i det videre arbejde.

### Baggrund

Oplægget udspringer af aftalen om Grøn Mobilitetsplan, herunder indsats 36 'Mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs', og har til formål at understøtte omstilling til mere bæredygtig mobilitet ved at gøre det lettere at kombinere bil og kollektiv trafik.

### Indhold

Oplægget skitserer en gradvis etablering af parkér og rejs-faciliteter på centrale indfaldsveje, i første omgang med fokus på eksisterende parkeringsarealer ved detailhandel.

Ved Anelystvej/Viborgvej (Bilka i Tilst) er der dialog med Salling Group om et pilotprojekt. Området er allerede betjent af kollektiv trafik og fleksible løsninger, og der er potentiale for at etablere et demonstrationsprojekt på eksisterende arealer. Der arbejdes med at afdække incitament, herunder kobling til indkøb (fx BilkaToGo) og markedsføring af parkeringsmuligheden. Erfaringer viser, at gratis kollektiv trafik kan være et stærkt incitament, men også medføre betydelige indtægtstab og i tætbebyggede områder primært flytte eksisterende passagerer frem for at tiltrække bilister.

Ved Skanderborgvej undersøges mulighederne både ved eksisterende parkeringsarealer (fx Mega-Syd) og på længere sigt i sammenhæng med busfremkommelighedsprojekter. Sidstnævnte vil kræve etablering af nye anlæg og har en længere tidshorison.

Et oplæg for Grenåvej (Egå) igangsættes senere, når der foreligger erfaringer fra de øvrige projekter.

### Handling

Sagen tages til orientering.



## Oplæg til indsats 36 'Mobilitetsknudepunkter med Parkér og Rejs'

Notatet fremsendes til orientering i forligskredsen bag Grøn Mobilitetsplan og udgør et oplæg til det videre arbejde med mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs. Der findes i dag kun ét egentligt parkér og rejs-anlæg i Aarhus Kommune, nemlig Klokhøjen ved Lisbjerg. Her er det i efteråret blevet testet om gratis kollektiv trafik kan øge brugen af Klokhøjen. Dette er belyst i statusnotatet for indsats 8 om gratis kollektiv trafik. Der er også gennemført en undersøgelse af, hvilke faciliteter, som brugerne efterspørger. Dette oplæg samler op på forsøget og undersøgelsen ved Klokhøjen med henblik på at præsentere et oplæg for udviklingen af kommende mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs.

Undersøgelsen har fokuseret på funktionelle forbedringer på Klokhøjen og i mindre omfang på, hvad der skal til, for at skabe et attraktivt byrum. På sigt, når byområdet Lisbjerg udvikles nordfra, kan Klokhøjen i højere grad få en rolle som et byrum.

### Brugerundersøgelsen ved Klokhøjen

Klokhøjen betjenes af Letbanen og ligger langs supercyklestien til Skejby og Aarhus C. Der er 86 parkeringspladser, med mulighed for udvidelse. Dette er præsenteret i oplægget til GMP-indsats #39 'Parkering ved eksisterende letbanestationer'.

Klokhøjen blev etableret i forbindelse med åbningen af letbanen i 2018 og har i mange år haft en lav belægningsgrad. Med den Grønne Mobilitetsplan ønskes det, at flere anvender Klokhøjens parkér og rejs-faciliteter frem for at køre hele vejen til Aarhus C eller AUH i bil. Den Grønne Mobilitetsplans indsats #37 fokuserer på, at man skal undersøge muligheder for at gøre Klokhøjen til et attraktivt mobilitetsknudepunkt.

I forbindelse med forsøget med gratis kollektiv trafik fra Klokhøjen i efteråret 2025, er der derfor gennemført en brugerundersøgelse for at finde ud af, hvilke faktorer, der er vigtige for at gøre Klokhøjen mere attraktiv som mobilitetsknudepunkt.

Undersøgelsen blev gennemført i perioden 14. november – 15. december 2025. Resultaterne bygger på 99 gennemførte besvarelser i perioden. Respondenterne er pendlere, hvorfor der også er et større fokus på Klokhøjen som parkér og rejs facilitet end der er på Klokhøjen som attraktivt byrum.

**82** respondenter svarede, at gratisbillet eller reduceret pris er vigtigt for dem i forhold til at vælge letbanen. Godt halvdelen af respondenterne svarede at det at slippe for bilkø og mulighed for gratis parkering ved letbanestationen er vigtige forhold.

22. marts 2026  
Side 1 af 5

**Teknik og Miljø**  
By og Natur  
Aarhus Kommune

**Mobilitet**  
Karen Blixens Boulevard 7  
8220 Brabrand

Sagsbehandler:  
Gustav Friis



22. marts 2026  
Side 2 af 5

Halvdelen af respondenterne vil fortsat benytte letbanen til pendling, selvom billetten ikke fremover er gratis, mens den anden halvdel ikke længere vil benytte letbanen. Af de ca. 20% der ikke benyttede letbanen tidligere, vil under halvdelen fortsætte med at benytte letbanen, når forsøget stopper. Der er ikke noget mønster i, hvor meget de personer, der ikke benyttede Letbane før, benytter den under forsøget.

Undersøgelsen forsøgte også at afdække, hvad der skal til for at gøre Klokhøjen mere attraktiv at benytte som parkér og rejs-anlæg. Halvdelen af respondenterne svarede, at stedet er attraktivt nok på nuværende tidspunkt og har derfor ikke givet forslag til forbedringer.

17% af respondenterne efterspørger videoovervågning.  
13% af respondenterne efterspørger lynlademuligheder til elbiler.

De to mest efterspurgte funktioner knytter sig tæt til Klokhøjen som et trafik-anlæg. Der er imidlertid også andre ønsker, som i lidt bredere forstand forholder sig til Klokhøjen som et attraktivt byrum. Få nævner bedre belysning (3), flere parkeringspladser (3) og bedre skiltning (4), men det lader ikke til at være emner, der fylder hos flertallet.

Henholdsvis 11% og 6% af respondenterne mener, at muligheden for indkøb eller køb af snacks og drikkevarer, kunne gøre Klokhøjen mere attraktiv, men heller ikke inden for disse kategorier virker behovet til at være udtalt.

Videoovervågningen kan sættes i gang af Aarhus Kommune, mens de ønskerne om en indkøbsmulighed kræver, at der kan skabes en fornuftig forretningsmodel.

Det fremadrettede arbejde med indsats #37 om et mere attraktivt mobilitets-knudepunkt på Klokhøjen, vil videre undersøge værktøjer til at gøre Klokhøjen mere attraktiv, herunder behov, plangrundlag og mulige forretningsmodeller for fx lynladere, indkøbsmuligheder og mulighed for køb af snacks og drikke.

### **Mobilitetsknudepunkter med Parkér og Rejs**

Indsatsen omfatter en gradvis etablering af mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs-faciliteter på **centrale indfaldsveje** i takt med, at det højfrekvente busnet udvikles frem mod 2030.

Første skridt er etablering af parkér og rejs-lokaliteter ved eksisterende detailhandel og parkeringsarealer ved **Anelystvej i Tilst**, **Skanderborgvej** og **Grenåvej** samt at lave pilotforsøg med gratis kollektiv trafik fra parkér og rejs-anlæg (indsats #8).



### Oplæg til parkér og rejs ved Anelystvej / Viborgvej

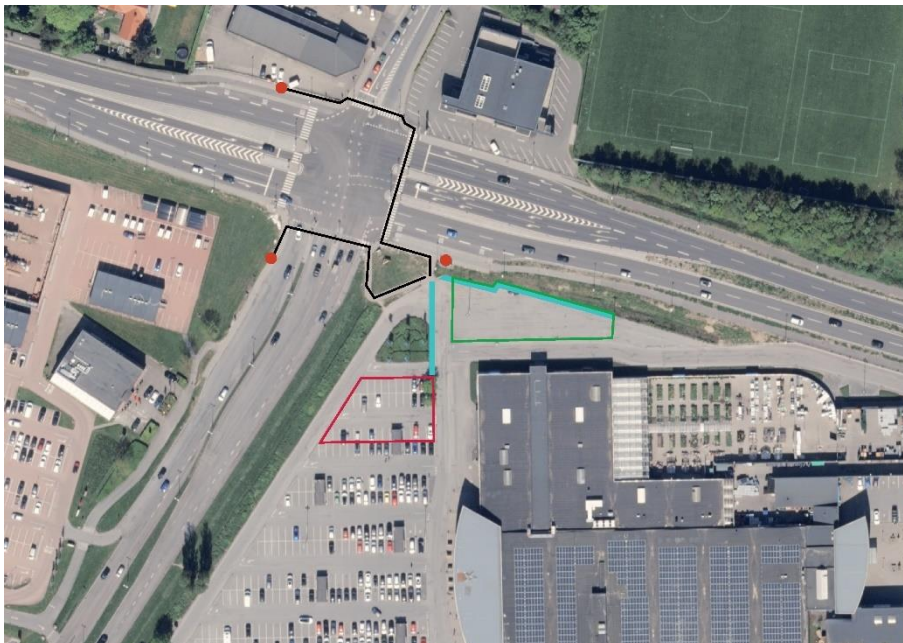
Der har været dialog med Salling Group om brug af dele af Bilkas parkeringsplads til parkér og rejs-facilitet. Der er allerede etableret plustursknudepunkt ved Bilka, ligesom flexbus linje 112 betjener området. Det betyder at man fra blandt andet Galten og Borum kan bestille buskørsel til Anelystvej / Viborgvej efter en fast køreplan.

22. marts 2026

Side 3 af 5

Området betjenes af højfrekvent kollektiv trafik, linje 3A, der kører ad Jernaldervej og Bispehaven til Aarhus C og linje 114, der kører til Aarhus Rutebilstation ad Viborgvej.

Salling Group er positiv overfor idéen, særligt i forhold til opstart af forsøg. Salling Group har restarealer øst for butikken, der kan potentielt kan tages i brug som parkér og rejs-område. Området ligger dog så langt fra linje 3A, at kun linje 114 vil være interessant at rejse videre med.



Ovenstående skitse er drøftet med Salling Group, der er mest interesseret i at opstarte et demonstrationsprojekt i det grønne parkeringsområde.

Hvilket incitament, der præcist skal anvendes for at få bilisterne til at stille bilen og fortsætte med bus eller cykel, skal undersøges nærmere gennem et forsøg. Hverken linje 3A eller linje 114 (regional rute), er hurtigere end at fortsætte i bilen, så det primære incitament beror på besparelse af evt. parkeringsomkostninger i midtbyen.



Et muligt incitament er tilbud om gratis kollektiv trafik, som forsøget på Klokhøjen belyser (GMP-indsats #8 Forsøgsordning med gratis kollektiv trafik fra mobilitetsknudepunkter).

22. marts 2026  
Side 4 af 5

Det vurderes at evt. gratis kollektiv trafik fra et tæt bebygget område, som Tilst, vil føre til en flytning af eksisterende passagerer fra andre stoppesteder og ruter og i mindre grad medføre at bilister parkerer bilen og fortsætter videre med den gratis kollektive trafik. Klokhøjen udmærker sig ved, at det ligger længere væk fra egentlige funktioner, hvorfor incitamenterne alene vil gå til at fremme den ønskede adfærd.

Selvom forsøget ville vise en effekt for parkér og rejs, vurderes det også at der vil være betydelige indtægtstab fra allerede eksisterende rejsende og rejsende som har start- eller endemål i området, som vil benytte sig af en gratis-ordning.

Ved mobilitetsknudepunktet ved Bilka er det oplagt at fokusere mulighederne for indkøb på vejen og evt. et sammenhængende koncept med BilkaToGo – hvor kunder kan hente forudbestilte vare. Det afsøges om en sådan løsning kan indtænkes. Derudover undersøges mulighed for salg af snacks og drikkevarer, hvilket også brugere i undersøgelsen også pegede på. Aarhus Kommunes rolle ville begrænse sig til markedsføring af parkeringsmuligheden, mens serviceringen af parkeringspladsen skal drives af en privat aktør.

Pilotprojektet for parkér og rejs ved Bilka kan igangsættes i 2026 i samarbejde med Salling Group efter politisk stillingtagen til oplægget. Det vurderes, at der er behov for 250.000 kr. til at dække afledte omkostninger til markedsføring, opsætning af skiltning og projektomkostninger i samarbejdet med Salling Group. Evt. gratis kollektiv trafik fra Bilka, i lighed med Klokhøjen, vurderer Midttrafik vil koste ca. 3 mio. kr. årligt i indtægtstab.

### **Oplæg til parkér og rejs ved Skanderborgvej**

Placeringen på Skanderborgvej er endnu ikke afklaret. Eksisterende p-pladser ved Mega-Syd kan muligvis tages i brug efter samme model som i Anelystvej. Mega-Syd betjenes af de højfrekvente linjer 4A og 6A, så det er et oplagt knudepunkt.

Gratis kollektiv trafik vurderes at være stærkt omkostningsdrivende med samme argumentation som ved Anelystvej, da der er tale om et eksisterende tætbebygget byområde. Der vil blandt områdets mange studerende være et stort incitament til at benytte gratis kollektiv trafik fra Mega-Syd.

Skal der lukres på den planlagte øget busfremkommelighed på Skanderborgvej som et afgørende incitament for parkér og rejs på Skanderborgvej, vil placeringer på Skanderborgvej nærmere ved Genvejen blive undersøgt.



Et mobilitetsknudepunkt her vil dog fordre etablering af et nye parkeringsanlæg. Det vil kræve arealerhvervelse og anlæg, hvorfor tidshorizonten på et sådant projekt er betragteligt længere. Et eventuelt projekt tænkes sammen med busfremkommelighedsprojekter på Skanderborgvej. Området betjenes af de højfrekvente buslinjer 1A og 200 (regional).

22. marts 2026  
Side 5 af 5

Da tidshorizonten på et nyt parkér og rejs-anlæg i relation til busfremkommelighedsprojekterne er lang (etablering i 2028), er der endnu ikke taget stilling til om det vil være meningsfuldt at kombinere det med forsøget med gratis kollektiv trafik. Til gengæld viser erfaringer, primært fra udlandet, at trængselsfri kollektiv trafik kan konkurrere med privatbilismen, og der er erfaringer med velfungerende parkér og rejs-anlæg fra blandt andet Holland.

Det samlede oplæg for parkér og rejs ved Skanderborgvej udarbejdes i 2026 med henblik på fremlæggelse for forligskreds i foråret 2027 og til evt. prioritering i efterfølgende budgetforhandlinger.

#### **Oplæg med parkér og rejs ved Grenåvej**

Udarbejdelse af oplæg med parkér og rejs ved Grenåvej i Egå planlægges at blive igangsat når der er klarhed over erfaring og effekter fra projekterne ved Klokhøjen og Anelystvej/Bilka således de kan indtænkes dette oplæg.

## **OPLÆG TIL INDSATS 39 'PARKERING VED EKSISTERENDE LETBANESTOP OG KNUDEPUNKTER'**

### **Resume**

Oplægget præsenterer en screening af parkeringsmuligheder ved letbanestop og større knudepunkter på A-busnettet med henblik på at styrke parkér og rejs. Screeningen peger på, hvor der er potentiale for at etablere eller optimere parkering, og danner grundlag for forslag til konkrete projekter. Oplægget kan danne grundlag for videre dialog og prioritering.

### **Baggrund**

Oplægget udspringer af aftalen om Grøn Mobilitetsplan, herunder indsats 39 'Parkering ved eksisterende letbanestop og knudepunkter', og har til formål at understøtte brugen af kollektiv trafik ved at forbedre mulighederne for parkering ved eksisterende letbanestop og parkér og rejs ved centrale knudepunkter.

### **Indhold**

Oplægget bygger på en screening af parkeringsmuligheder ved letbanestop. Parkering ved knudepunkter på A-busnettet behandles særskilt i indsats 36 om mobilitetsknodepunkter.

Screeningen omfatter primært letbanestop i oplandsbyer samt udvalgte bynære områder, hvor der vurderes at være potentiale for parkér og rejs. På disse lokationer er der set på muligheder for både udvidelse og optimering af eksisterende parkeringsforhold.

### **Screeningen afgrænser samtidig en række områder, hvor parkér og rejs ikke vurderes hensigtsmæssigt:**

- Indre by: Indgår ikke, da der generelt ikke er parkering ved stoppene, eller fordi placeringerne ikke egner sig til parkér og rejs.
- Erhvervsområder: Indgår ikke, da stoppene primært skal betjene de omkringliggende arbejdspladser frem for at fungere som parkér og rejs.

I de bynære områder, hvor der allerede findes parkering, peger analysen på muligheder for optimering, fx bedre udnyttelse af eksisterende pladser eller indførelse af tidsbegrænsning.

I oplandsbyerne er der identificeret potentialer for både udvidelse og optimering af parkeringskapaciteten.

På baggrund af screeningen præsenterer oplægget de identificerede potentialer og muligheder for optimering. Oplægget danner dermed grundlag for, at der politisk kan peges på, hvilke lokationer der ønskes prioriteret til videre arbejde.

### **Handling**

Oplægget danner grundlag for politisk drøftelse af, hvilke lokationer og projekter der skal arbejdes videre med. Ved politisk opbakning igangsættes dialog med relevante aktører, herunder fællesråd, om realisering af konkrete tiltag.



## Oplæg til indsats 39 'Parkering ved eksisterende letbanestop og knudepunkter'



# Indhold

Der er blevet lavet en screening af letbanestop og større knudepunkter på A-busnettet i forhold til muligheder for etablering eller optimering af parkeringsforhold.

På baggrund heraf er der lavet nærværende oplæg, hvor screeningen og muligheder for optimeringsprojekter præsenteres.

Hvis der er et politisk ønske om at forfølge nogle af mulighederne vil MTM gå i dialog med Fællesråd om det videre forløb.

Parkering ved knudepunkter i den kollektive trafik på A-busnettet behandles i oplægget til indsats #36 Mobilitetsknudepunkter med Parkér og Rejs.

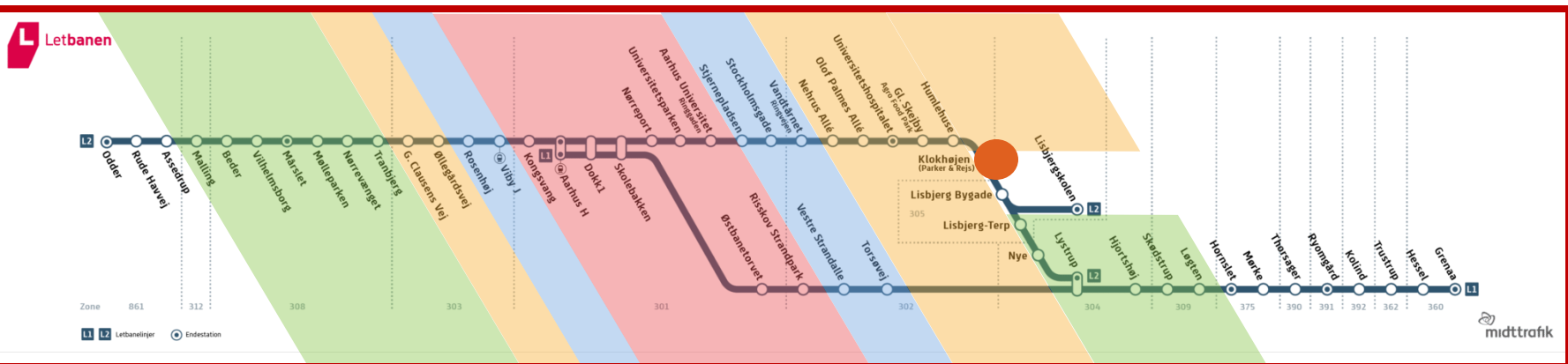
# Letbanestop i Aarhus Kommune

**RØD - INDRE BY** - Letbanestop i det røde bånd indgår ikke i screeningen, da der enten ikke er parkering i forbindelse med stoppet eller placeringerne vurderes uhensigtsmæssige for parkér og rejs.

**BLÅ - BYNÆRT** - I det omfang, at der allerede er parkering i forbindelse med letbanestoppene i det bynære bånd, kan der ses på optimering og eventuelt tidsbegrænsning på parkeringspladser på offentligt vejareal.

**GUL - ERHVERVSOMRÅDER** - På letbanestoppene i det gule bånd skal letbanestoppene servicere de omkringliggende områder fremfor at fungere som parkér og rejs-faciliteter. Det gule bånd indgår derfor ikke i screeningen.

**GRØN - OPLANDSBYER** - I oplandsbyerne er der blevet kigget på både eventuelle udvidelser og på optimering af parkeringspladser.



# Hørings svar til GMP og samfundsdialog

- Der efterspørges flere parkeringspladser og lademuligheder ved Tranbjerg Letbanestop.
- Lystrup Fællesråd har efterspurgt flere parkeringspladser ved Lystrup Station.
- Der er forslag om at anvende Sport og Fritids store græsareal på Fortevej i Risskov som pendlerplads. Samtidig foreslås tre timers begrænset parkering i dagtimerne på pendlerpladsen ved Stationsgade. Flere ønsker en større parkeringsplads ved Sletvej med nem adgang til både busser og letbane.
- Trafikanternes interesseorganisationer bemærker, at det er vigtigt at prioritere parkering ved stationer for dem, der rent faktisk skal med transport herfra. 'Indfartsparkering' i Bergen fremhæves som godt eksempel herpå. Det er vigtigt at kunne komme sikkert ind og ud til parkering, og at der opleves korte skiftetider fra bil til kollektiv transport.

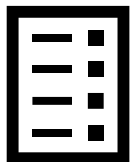
## SIGNATURER



Henvendelser om mere parkering



Eksisterende/Nyt Plustursknudepunkt



Projekt på vej



# Løgten

## Muligheder

Der er i dag 11 parkeringspladser ved letbanestationen. Pladsen ligger på kommunalt ejet jord, og det kan undersøges om p-pladsen kan udvides mod syd.

Pladserne kan tidsbegrænses, og på den måde optimeres.

Der mere end 100 private pladser i nærheden og der kan indgås dialog med grundejere om en eventuel brug heraf.





# Hjortshøj

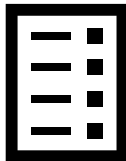
## Muligheder

Der er i dag 7+15 parkeringspladser på Aarhus Kommunes grund. Det er muligvis muligt at forlænge p-bane langs Hjortshøj Stationsvej.

Pladserne kan tidsbegrænses, og på den måde optimeres.

Der er ikke parkeringsmuligheder i nærområdet.

Der arbejdes med omdannelse af Hjortshøj Stationsplads.





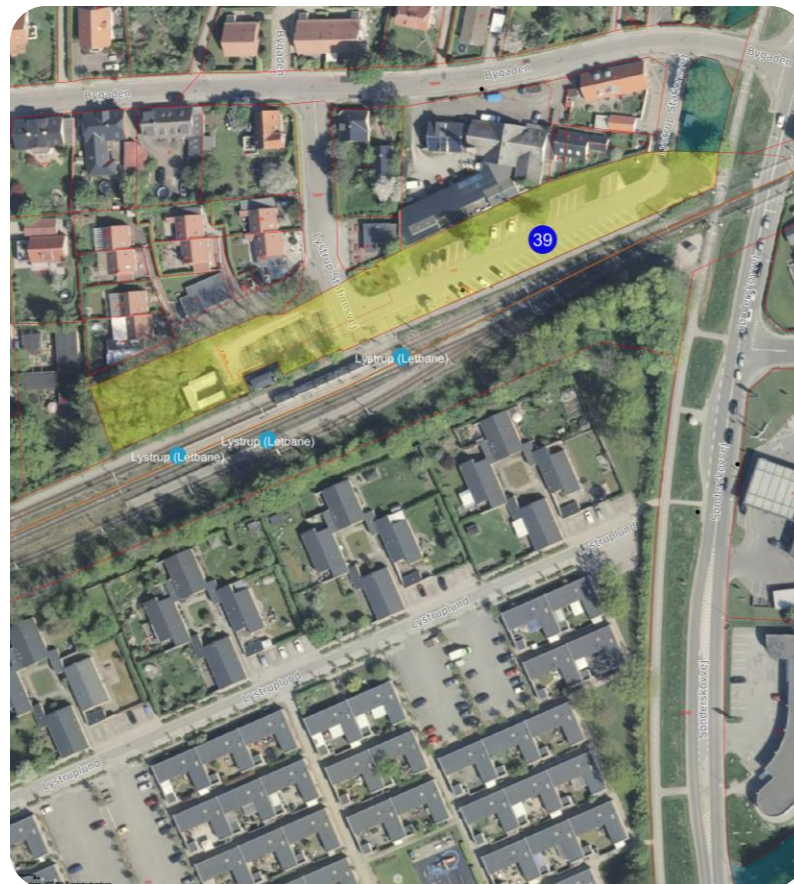
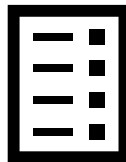
# Lystrup

## Muligheder

Der er i dag 39 parkeringspladser ved stationen. Der forventes inddraget ca. 21 parkeringspladser for at skabe endestation for ny busforbindelse. Geometrien fordrer ikke umiddelbart udvidelse.

Pladserne kan tidsbegrænses, og på den måde optimeres. Der kan henvises til Klokhøjen for langtidsparkering.

Der er ikke parkeringsmuligheder i nærområdet.



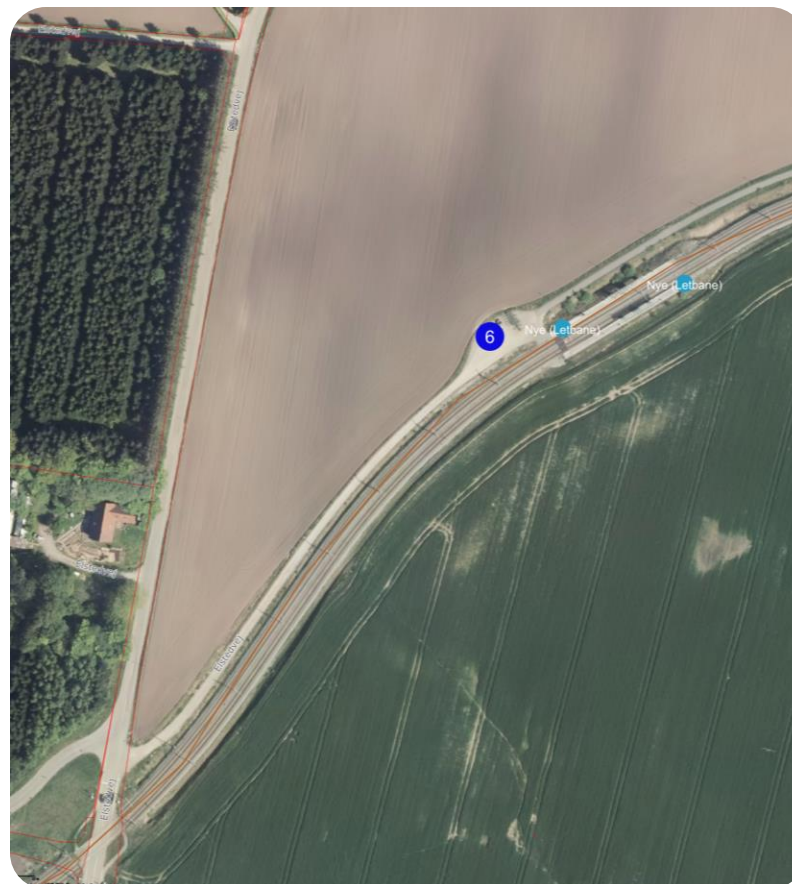
# Nye

## Muligheder

Der er i dag 6 pladser på grusparkeringsplads. Eventuel udvidelse kan ske i forbindelse med byudviklingen i Nye.

Ingen mulighed for optimering på nuværende arealer.

Der er ikke parkeringsmuligheder i nærområdet.



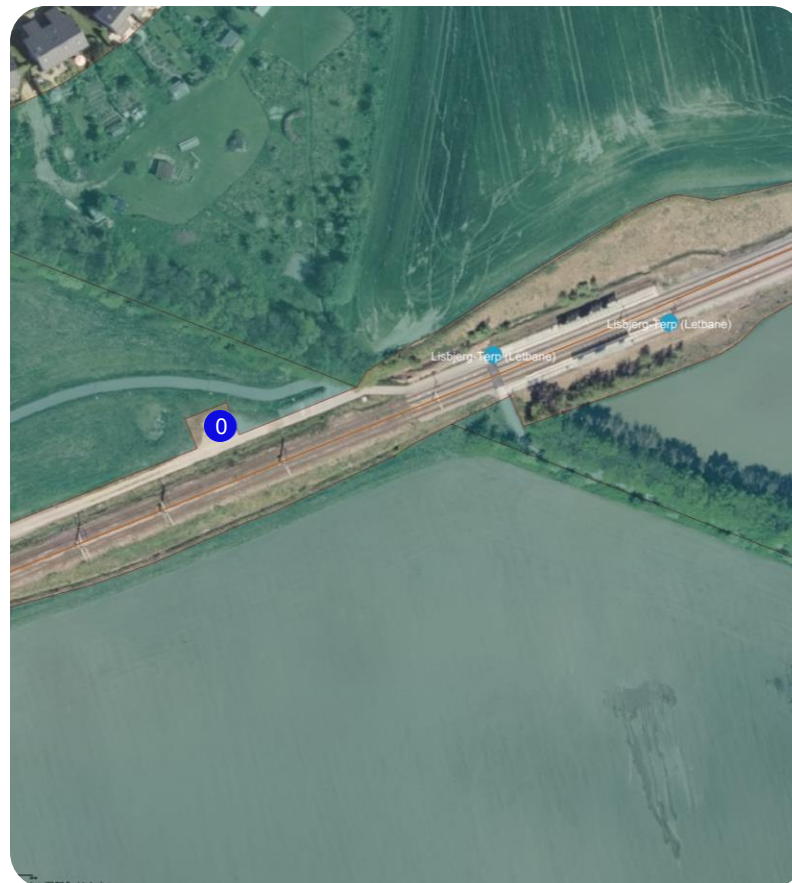
# Lisbjerg-Terp

## Muligheder

Der er ingen parkeringspladser ved stationen og vurderes ikke aktuelt pga. manglende vejadgang. Afventer eventuelle byudviklingsplaner for Lisbjerg.

Ingen mulighed for optimering.

Der er ikke aktuelt vejadgang eller parkeringsmuligheder eller i nærområdet. Bilister henvises til Klokhøjen.





# Lisbjerg Skole

## Muligheder

Der er ingen parkeringspladser ved stoppet, men man kan i princippet parkere ved Lisbjergskolen. Ellers henvises der til parker og rejs ved Klokhøjen.

Ingen mulighed for optimering.

Der er ikke yderligere parkeringsmuligheder i nærområdet.



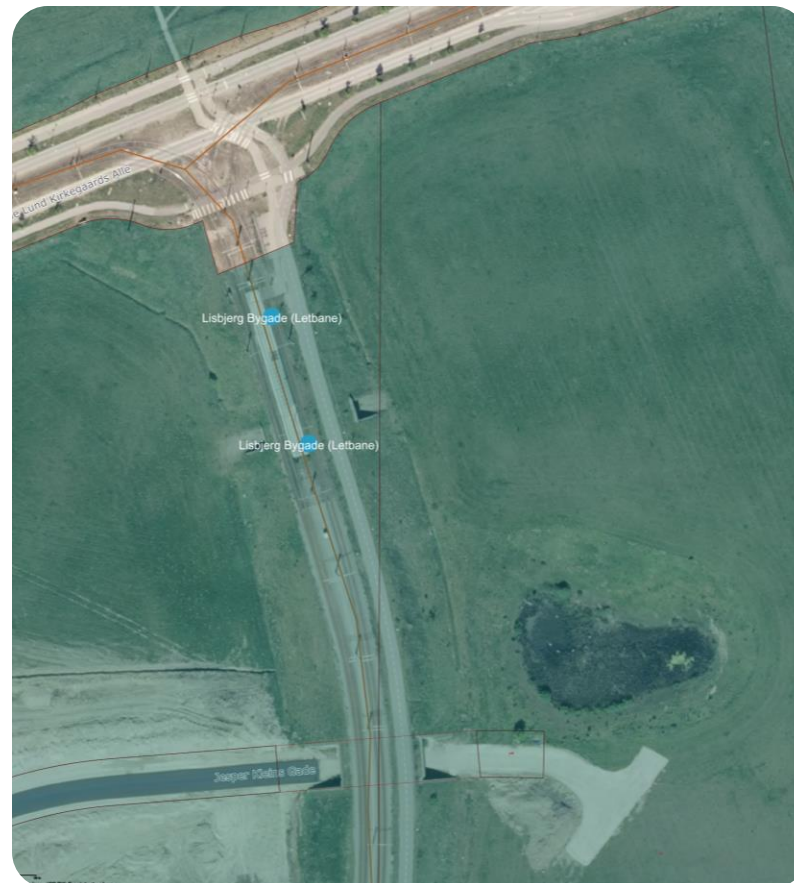
# Lisbjerg Bygade

## Muligheder

Der er ingen parkeringspladser ved stoppet. Afventer eventual byudvikling i Lisbjerg. Der henvises til parker og rejs ved Klokhøjen.

Ingen mulighed for optimering.

Der er ikke parkeringsmuligheder i nærområdet.



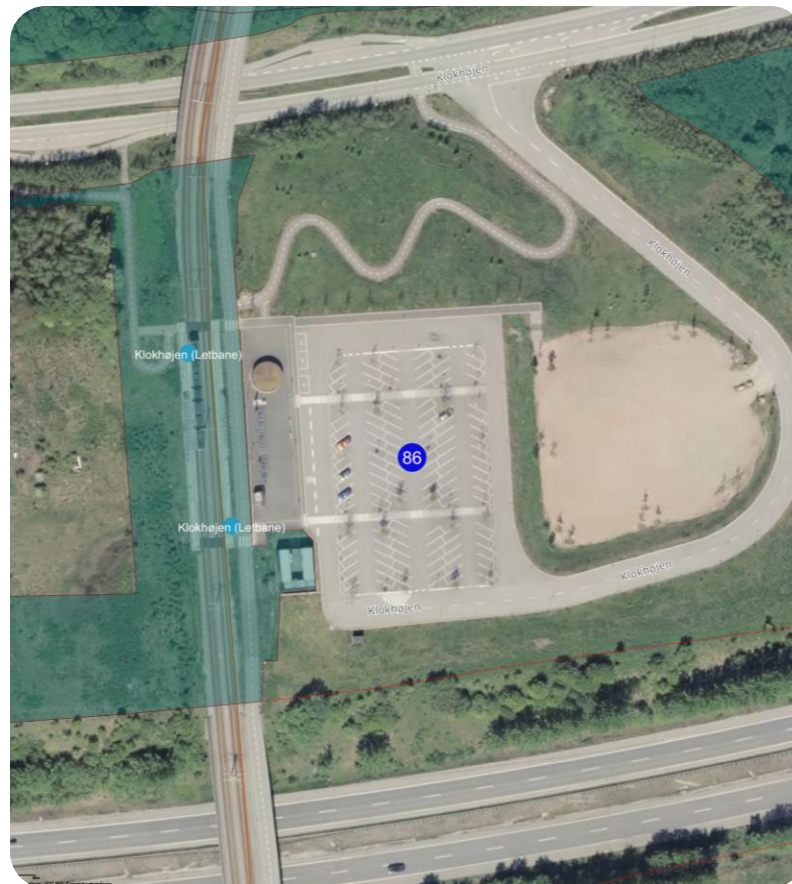
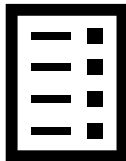
# Klokhøjen P&R

## Muligheder

Der er 86 ordinære parkeringspladser. Der er mulighed for at udvide på ubenyttet grusareal øst for p-pladsen (mellem 50 og 80 pladser).

Ingen mulighed for optimering. Relaterer sig til indsat #36 og #37 om Parkér og Rejsanlæg og forbedrede forhold ved Klokhøjen og håndteres herigennem.

Der er ikke parkeringsmuligheder i nærområdet.





# Torsøvej

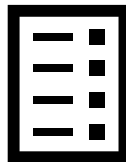
## Muligheder

Der er 5 parkeringspladser på offentlig vejareal og ustruktureret parkering på offentlig vej i nærområdet.

Parkeringspladsen med de 5 pladser kan optimeres.

Der er ikke parkeringsmuligheder i nærområdet.

Der arbejdes på etablering af flere p-pladser på Nordlandsvej.





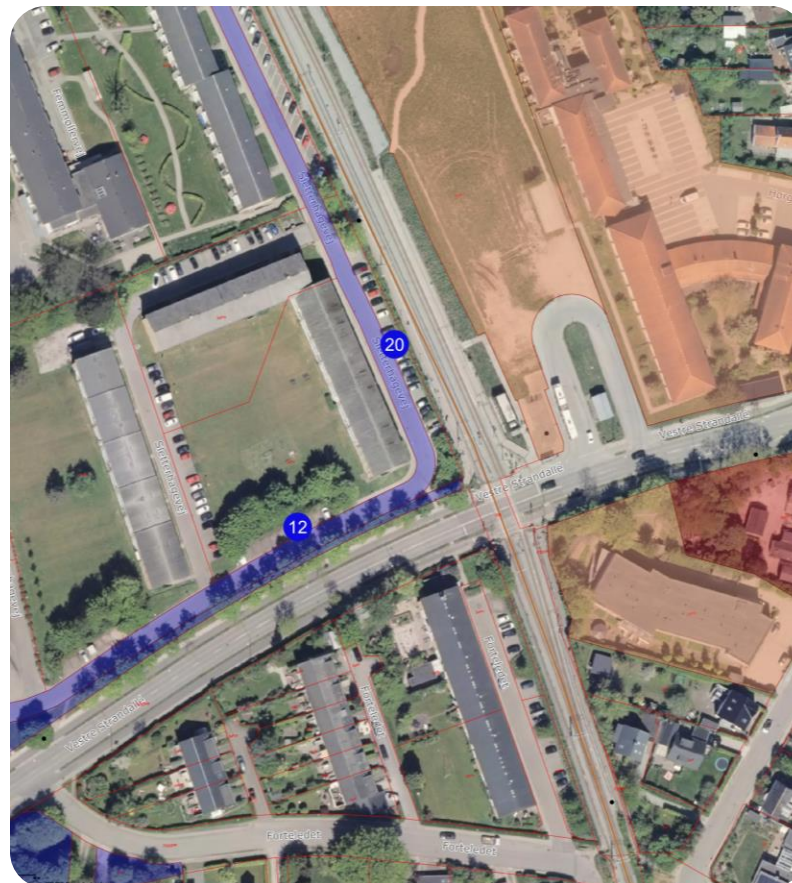
# Vestre Strandallé

## Muligheder

Kun parkering på private arealer. Ingen umiddelbare udvidelsesmuligheder i nærområdet. Det er ikke undersøgt nærmere om parkanterne i dag benytter bus eller letbane herfra.

Ingen mulighed for optimering.

Der er ikke yderligere parkeringsmuligheder i nærområdet.







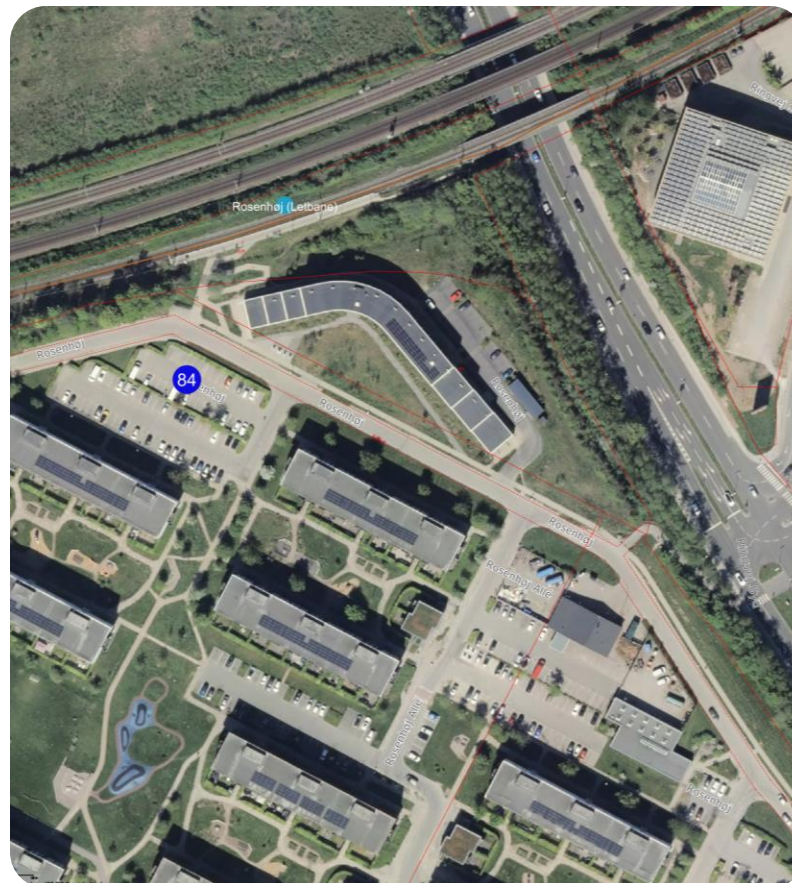
# Rosenhøj

## Muligheder

Kun adgang via privat boligparkering ved Rosenhøj.

Der er ikke yderligere parkeringsmuligheder i nærområdet.

Der er ikke udtrykt ønske om yderligere parkeringspladser her. Parkeringsområdet ved Rosenhøj er ikke oplagt til P&R, da parkeringsområdet skal servicere områdets beboere.





# Tranbjerg ●

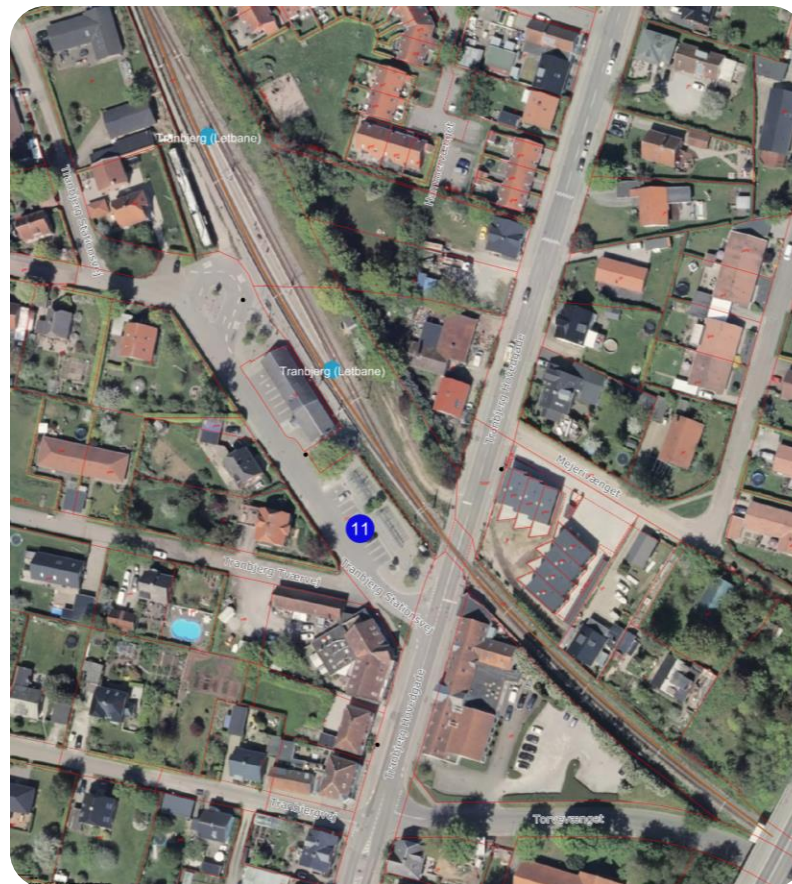
## Muligheder

Der er 11 p-pladser ved stationen og ingen umiddelbare muligheder for udvidelse.

Der er mulighed for at tidsbegrænse pladserne.

Der er ikke parkeringsmuligheder i nærområdet.

Parkerter kan eventuelt henvises til Nørrevænget.





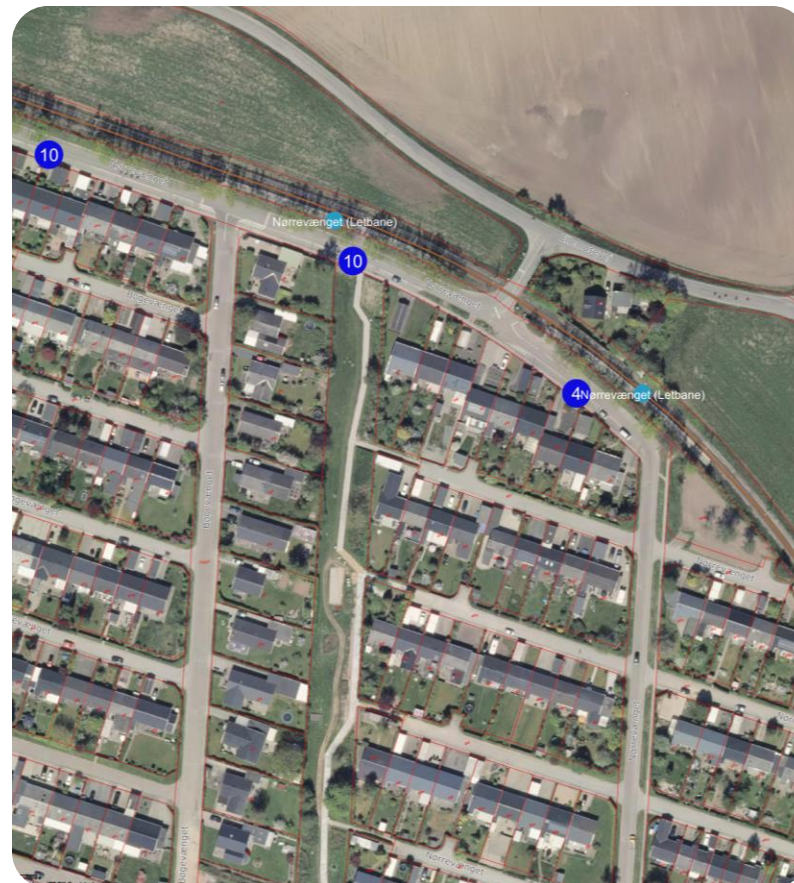
# Nørrevænget

## Muligheder

Der er 24 længdeparkeringspladser på offentlig vejareal langs hele Nørrevænget. Der vurderes at være overkapacitet. Servicerer boligområdet.

Der ingen optimeringsmuligheder.

Der er ikke yderligere parkeringsmuligheder i nærområdet.



# Mølleparken

## Muligheder

Der er ingen parkering omkring eller i nærheden af stoppet. Ingen muligheder for optimering eller udvidelse.

Mølleparken Letbanestop servicerer alene lokalområdet.





# Mårslet ●

## Muligheder

Der er 12 pladser ved stationen på offentligt vejareal. Umiddelbart ingen mulighed for udvidelse.

Der er mulighed for at tidsbegrænse pladserne.

Der er private parkeringsmuligheder i nærområdet, som der kan forsøges indgået aftaler med.





# Vilhelmsborg

## Muligheder

Der er ingen parkering omkring eller i nærheden af stoppet. Ingen muligheder for optimering eller udvidelse.

Vilhelmsborg Letbanestop servicerer alene lokalområdet, særligt i forbindelse med events.



# Beder

## Muligheder

Der er 10 parkeringspladser ved stationen. Der kan være udvidelsesmuligheder på skovareal ved siden af.

Det er muligt at tidsbegrænse.

Der er ingen yderligere parkering i nærområdet.







## OPLÆG TIL INDSATS 41 'TRAFIKSIKKERHED OG SIKRE CYKELRUTER'

### Resume

Oplægget præsenterer konkrete forslag til forbedring af trafikikkerheden med særligt fokus på cyklister. Analyserne viser, at antallet af ulykker er stigende, og at cyklister er blandt de mest udsatte. Der peges på en række tiltag – fra mindre forbedringer til større ombygninger – og oplægget lægger op til en politisk drøftelse af ambitionsniveau og prioritering.

### Baggrund

Oplægget udspringer af Grøn Mobilitetsplan, herunder indsats 41 'Trafikkerhed og sikre cykelru-ter', og det indebærer både analyser af trafikikkerhed og projektforslag, der skal bidrage til at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne.

### Indhold

Oplægget tager afsæt i analyserne og præsenterer konkrete projektforslag og handlemuligheder.

Analyserne viser flere ulykker, især i byområder og ofte med cyklister involveret. Samtidig indikerer nye data, at cykelulykker er væsentligt underreporterede.

Borgerundersøgelser peger desuden på, at oplevet utryghed ikke nødvendigvis er sammenfaldende med, hvor ulykkerne sker. Det skaber behov for en politisk prioritering.

Der foreslås mindre, effektive tiltag i kryds som fx blå cykelfelter og justeret afmærkning, der kan gennemføres hurtigt og inden for eksisterende rammer.

Derudover peges på ombygning af uheldsbelastede kryds (sortpletter), hvor der er dokumenteret effekt, men hvor gennemførelse kræver politisk prioritering og finansiering samt afvejning i forhold til fremkommelighed.

På strækninger er der fokus på forbedringer af bl.a. drift, indretning og oversigtsforhold, mens belysningstiltag fremhæves som et konkret og relativt enkelt greb til at reducere eneulykker og øge trygheden.

Der er ikke afsat særskilt finansiering. Der er opstillet forslag for ca. 2,2 mio. kr. til belysning, mens større projekter kræver nye midler.

Samlet er forslagene primært datadrevne, mens borgernes oplevede utryghed i mindre grad indgår direkte i denne indsats.

### Handling

Oplægget lægger op til, at udvalget fastlægger retningen for indsatsen.

Det handler for det første om ambitionsniveauet – om der ønskes en fortsat indsats med mindre, løbende forbedringer eller en mere investeringskrævende indsats med ombygning af sortpletter.

Derudover skal der tages stilling til, hvordan balancen mellem datadrevne prioriteringer og borgernes oplevede utryghed skal vægtes fremadrettet.

På den baggrund kan forvaltningen arbejde videre med at prioritere og modne de konkrete projekter.



## Oplæg til indsats 41 'Trafiksikkerhed og sikre cykelruter'

I dette notat beskrives analyser og projektforslag i forbindelse med indsatsen om trafiksikkerhed og sikre cykelruter som del af Grøn Mobilitetsplan. Indsatsen går i hovedtræk ud på at forbedre trafiksikkerheden generelt på baggrund af uheldsanalyser. Som en del heraf er der et særskilt fokus på cykelulykker af hensyn til cyklisteres sikkerhed.

Ud over uheldsanalyserne omfatter indsatsen en tryghedskortlægning. De steder, hvor cyklisterne oplever stor utryghed, er ikke nødvendigvis sammenfaldende med de steder, hvor ulykkerne faktisk sker. Derfor er cyklisterne blevet inddraget direkte gennem en digital cyklistundersøgelse, hvor de har kunne melde utrygge lokaliteter ind på et kort.

Uheldsanalyserne omfatter:

- Generelt om trafikulykker
- Generelt om cykelulykker
- Sortpletanalyse af de mest uheldsbelastede kryds
- Længere strækninger med flest cykelulykker
- Temaanalyser om:
  - Højresvingsulykker
  - Venstresvingsulykker
  - Fodgængerulykker
  - Ulykker på Ringvejen

I forlængelse af analyserne beskrives en række udvalgte projektforslag.

Tryghedskortlægningen udgøres af et bilag til cyklistundersøgelsen gennemført i 2025 med aarhusianernes udpegning af problematiske lokaliteter. Projektforslag i tilknytning til aarhusianernes udpegning af utrygge lokaliteter er sammenfaldende med projektforslagene i indsats 42 'Forbedret cyklistfremkommelighed', hvorfor der henvises til denne, som bl.a. viser de mest problematiske lokaliteter ifølge aarhusianerne.

### Oversigt over konkrete projektforslag i indsatsen

Der er i forlig om Grøn Mobilitetsplan ikke afsat særskilt finansiering til indsatsen. Finansiering af tiltag gennemføres ud fra eksisterende bevillinger. Der er med dette materiale opstillet konkrete projektforslag for 2,2 mio. kr. Dette beløb omfatter ikke ombygning af sorte pletter. Ombygning af sorte pletter kræver politisk prioritering. Der er alene opstillet forslag til, hvilke lokaliteter der skal arbejdes videre med.

Tiltag	Pris [mio.]
Belysningstiltag på strækninger med mange cykelulykker	0,7

3. februar 2026  
Side 1 af 9

**Teknik og Miljø**  
By og Natur  
Aarhus Kommune

**Mobilitet**  
Karen Blixens Boulevard 7  
8220 Brabrand

Sagsbehandler:  
Kim Andersen



3. februar 2026  
Side 2 af 9

Belysningstiltag som følge af trygheds-kortlægning	1,5
SUM	2,2

Tabel 1. Oversigt over konkrete projektforslag

### Generelt om trafikulykker i Aarhus Kommune

Der er i 2024 udarbejdet en samlet opgørelse over alle trafikulykker i Aarhus Kommune, som dels ser på udviklingen i antallet af ulykker og personskader i den 10-årige periode 2014-2023 samt en række tematiske analyser i den 5-årige periode 2019-2023.

Overordnet set peger analysen på et behov for en skærpet indsats for at nå nuværende målsætninger. Kommunens målsætning følger Færdselssikkerhedskommissionens målsætninger. Analyser viser overordnet at:

- For mange kommer fortsat til skade
- Antallet af ulykker er stigende
- Udviklingen i personskader er stagneret

Der kan konkluderes følgende på baggrund af de politiregistrerede ulykker:

- Størstedelen kommer til skade i byområder, men det er fortsat vigtig med en indsats uden for byzone, da ulykker her typisk er meget alvorlige
- De fleste ulykker sker i kryds i byzone, og der sker flest højre- og venstrevingsulykker, men rødkørsel udgør også en stor andel
- Lette trafikanter som cyklister og fodgængere kommer mest til skade
- Den hyppigst forekommende partskombination er bil/cykel
- Der er relativt få spritulykker sammenlignet med landsgennemsnit, men indsats med kampagne og kontrol skal fastholdes for at bevare det lave niveau
- Der sker relativt mange bagendekollisioner, men ulykkernes alvorlighed er typisk lav
- Koncentrationen af ulykker er størst på hverdage, især eftermiddage
- Der sker meget få skolevejsulykker, og unge bilister (18-24-årige) udgør en relativt lille andel af personskaderne. De unge (16-17-årige) er ikke længere overrepræsenteret i statistikkerne.

På baggrund af analysen er der opstillet følgende overordnede forslag til indsatsområder, som bl.a. har dannet grundlag for det videre analysearbejde:

- For høj hastighed (på det overordnede vejnet)
- Uopmærksomhed i trafikken
- Krydsulykker (inkl. rødkørsel)
- Cyklistulykker
- Fodgængerulykker
- Unge bilførere
- Systematisk sortpletbekæmpelse



3. februar 2026  
Side 3 af 9

Årsrapporten over trafikulykker kan læses i sin helhed på kommunens hjemmeside.

### **Generelt om cykelulykker i Aarhus Kommune**

Der er i 2025 udarbejdet en samlet opgørelse over alle cykelulykker i Aarhus Kommune. Analysen forholder sig både til ulykker registreret af politiet og skadestuen. Aarhus Kommune har frem til udgangen af 2023 haft et samarbejde med Skejby AUH. Hospitalets medarbejdere har optaget rapport om trafikulykker, der ikke kommer til politiets kendskab. Dette har givet et unikt indblik i det faktiske uheldsbillede på kommunens veje og stier, idet skadestuedata viser, at lette trafikanter er underrapporteret i en officielle ulykkesstatistik baseret på politirapporter – det såkaldte "mørketal".

Med dyb indsigt i de skadestuerregistrerede ulykker opnås et større, mere nuanceret og korrekt billede af i særlig grad eneulykkerne med de cyklende, som bl.a. består af mange mørke- og glatføreulykker. Derudover registrerer skadestuen langt flere strækningulykker om natten og i weekenden. Skadestuernes data retter således et større fokus på de små ting, der gør en stor forskel for cyklisterne, som fx uhensigtsmæssig udformning af cykelfaciliteter samt mangelfuld drift og vedligeholdelse, men også cyklisternes egen adfærd som høj cykelhastighed og at cykle til/fra fest i weekenden i evt. påvirket tilstand.

Overordnet viser analysen af skadestuerregistrerede cykelulykker at der i forhold til politiets ulykkesrapporter er:

- Tre gange så mange cykelulykker
- Syv gange så mange tilskadekomne cyklister
- Flere tilskadekomne cyklister på strækningerne mellem større kryds
- Flere cyklister involveret i eneulykker
- Flere cykelulykker i glat og mørkt føre
- Flere cykelulykker om aftenen/natten og i weekenden

Med indblik i de skadestuerregistrerede ulykker kan der komme fokus på andre lokaliteter end det, man traditionelt inkluderer i trafiksikkerhedsanalyserne, der tager udgangspunkt i politiets databaser. Samarbejdet med Skejby AUH ophørte dog i 2023, og Teknik og Miljø har siden arbejdet på en alternativ løsning, der baserer sig på, at trafikanterne i forbindelse med hospitalsbesøg selv udfylder et spørgeskema om ulykken – efter at have givet samtykke om dataindsamling.

Årsrapporten over cykelulykker kan læses i sin helhed på kommunens hjemmeside.



3. februar 2026

Side 4 af 9

### **Sortpletanalysen – de mest uheldsbelastede kryds**

Sortpletanalysen identificerer de mest uheldsbelastede kryds i Aarhus Kommune. Ud over at analysere det generelle ulykkesbillede i udvalgte kryds, er der i afrapporteringen af analysen også et særskilt fokus på cyklisters sikkerhed. En sort plet er en lokalitet, hvor der er registreret flest uheld over en femårig periode. Formålet med analysen er at målrette investeringer til de steder, hvor ombygninger giver den største reduktion i antallet af dræbte og tilskadede. Med afsæt i analysen opstilles løsningsforslag, der sigter mod at nedbringe antallet af ulykker og personskader.

I analysen er der udpeget ca. 50 lokaliteter med mindst 10 ulykker over en 5-årig periode. Efterfølgende er der udvalgt 30 lokaliteter med et entydigt uheldsmønster, som kan påvirkes. De 30 lokaliteter er blevet besigtiget for at bekræfte uheldsproblemstilling og trafikantadfærd, og der er efterfølgende gennemført analyse af 24 lokaliteter.

I de 24 lokaliteter er der et enslydende uheldsmønster. De typiske ulykkestyper, der går igen, er bagendekollisioner, rødkørsel, højre- og venstresvingsulykker samt forskellige typer af cykelulykker. I 13 af de 24 udpegede sorte pletter er der et stort antal cyklister involveret i ulykkerne, hvoraf højresvingsulykker er den hyppigst forekommende type.

Med afsæt i uheldsmønstrene og forslag til ombygning er der for hver lokalitet foretaget en specifik vurdering af, hvor mange ulykker der antages at kunne undgås i fremtiden ved en eventuel ombygning for at vurdere effekten.

For hver lokalitet er der på et meget tidligt stadie udarbejdet løsningsforslag, hvor den samfundsøkonomiske gevinst ved reduktion af ulykker og personskader er opgjort som en førsteårsforrentning for at sikre maksimal effekt af de investerede midler. Dette tal beskriver forholdet mellem den beregnede samfundsøkonomiske gevinst det første år og den estimerede anlægsudgift. En høj førsteårsforrentning indikerer, at projektet giver en høj effekt pr. investeret krone.

Det skal dog understreges, at trafiksikkerhed ikke kan ses isoleret. Gennemførelse af uheldstiltag kræver en svær helhedsbetragtning, hvor trafiksikkerhedsgevinsterne skal afvejes mod negative konsekvenser for fremkommeligheden for alle trafikantgrupper. De fleste af de udpegede lokaliteter er placeret på de overordnede veje, hvor der er et ønske om at opretholde høj fremkommelighed. Ombygninger kan reducere kapaciteten i de pågældende kryds og dermed begrænse trafikafviklingen. Der skal derfor foretages en politisk afvejning mellem hensynet til fremkommelighed på det overordnede vejnet og ønsket om bedre trafiksikkerhed til prioritering af, hvor der skal sættes ind. Til det er der på et overordnet niveau lavet en screening af,



hvorvidt en ombygning vil få negative konsekvenser for hhv. bil-, bus- og cykeltrafikken.

3. februar 2026  
Side 5 af 9

På den baggrund foreslås det, at Teknik og Miljø arbejder videre med projektmodning og realisering af tiltag i nedenstående kryds i prioriteret rækkefølge. Projekterne finansieres af eksisterende bevillinger, medmindre der afsættes særskilt finansiering.

Nr.	Kryds	1. Å.F.
22	Paludan-Müllers Vej/Marienlystvej	400%
9	Bysmedevej/Havkærvej	200%
10	Landevejen/Tingskov Allé	180%
24	Åby Ringvej/Dr. Holst Vej	130%
6	Ringvej Syd/Christian X's Vej	60%
18	Møllebakken/Gunnar Clausens Vej	50%

Tabel 2. Forslag til prioritering af lokaliteter på baggrund af sortpletanalysen

For flere af lokaliteterne af de 24 analyserede lokaliteter vurderes det hensigtsmæssigt at gennemføre tiltag, som med relativt begrænsede midler kan opnå en væsentlig sikkerhedseffekt. Derfor har Teknik og Miljø allerede ud fra eksisterende bevillinger udført eller planlagt udførelse af mindre tiltag i nedenstående kryds.

Nr.	Kryds	Tiltag
4	Skanderborgvej/Rosenvangs Allé	Blåt cykelfelt og fjernelse af skillerabat
5	Hasle Ringvej/ Paludan-Müllers Vej	Blåt cykelfelt
7	Vestre Ringgade/Finderupvej	Synliggørelse af overkørsler/sideveje
8	Ryhavedvej/Bispehavevej	Indsnævring af kryds
11	Nørreport/Mejlgade	Ændring af afmærkning
19	Marselis Boulevard/Dalgas Avenue	Asfaltering af skillerabat
23	Ringvej Syd/Skanderborgvej	Blåt cykelfelt

Tabel 3. Udførte eller planlagt udførelse af tiltag på baggrund af sortpletanalysen

En opsummering af sortpletanalysen samt et oplæg til prioritering af indsatser fremgår af bilag 1.

### Strækninger med flest cykelulykker

Som det fremgår af førnævnte analyser, er en stor del af især cykelulykkerne koncentreret i de største kryds, men der er også et stort mørketal i form af mange eneulykker og andre ulykker, der ikke registreres hos politiet, men alene registreres hos skadestuerne. Disse sker både på strækninger og i mindre kryds.

Derfor er der gennemført en analyse af cykelulykker på længere vejstrækninger mellem større kryds – en såkaldt grå strækningsanalyse.



Strækningerne er udvalgt efter, hvor der sker flest cykelulykker på en sammenhængende strækning. Strækninger defineres som homogene strækninger, hvor vejens fysiske udformning og karakter ikke ændrer sig gennem hele forløbet.

3. februar 2026  
Side 6 af 9

Der er gennemført en uhedsanalyse af 20 strækninger. Strækningerne er primært beliggende inden for det sammenhængende byområde Aarhus, dvs. mellem Vejlbj, Brabrand og Skåde. Der er flere måder at opgøre de mest uhedsbelastede strækninger, men i hovedtræk kan nævnes mange af de store trafikveje (Paludan Müllers Vej, Silkeborgvej, Vestre Ringgade, Viborgvej, Langelandsgade), men også strækninger som Nørre Allé, Mejlgade og M.P. Bruuns Gade er uhedsbelastede. Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en prioritering af de 20 strækninger, men der vil i det videre arbejde blive taget udgangspunkt i de estimerede ulykkestætheder og -frekvenser.

Det samlede billede for de 20 udpegede strækninger er, at der samlet set er sket mange 1) politiregistrerede krydsulykker især ifm. højresving og 2) skadestuerede eneulykker. Ulykkerne er sandsynligvis generelt sket som følge af:

- Dårlig/mangelfuld drift som glat eller hullet belægning
- U hensigtsmæssig vedligeholdelse eller uhensigtsmæssig indretning af cykelfaciliteter som kantsten, dæksler og bredder
- Cykling om aften/natten, i weekenden, i mørke og potentielt i påvirket tilstand
- Høj cykelfart som er en særlig udfordring i Aarhus, hvor der er mange bakker
- Dårlige oversigtsforhold og uhensigtsmæssig krydsindretning.

På nuværende tidspunkt foreslås det at forbedre eksisterende belysningsanlæg på 2 af strækningerne, da der her sker mange eneulykker på strækninger med store vejtræer. Et af kendetegnene ved disse strækninger er, at vejtræernes kronedække af grene og blade blokerer for, at den wireophængte belysning midt på vejen kan oplyse cykelstierne i hver side af vejen. Derfor foreslås opgraderet belysning på Langelandsgade og Vestre Ringgade.

Nr.	Strækning	Tiltag	Økonomi (mio)
10	Vestre Ringgade ml. Silkeborgvej og Viborgvej	Udvidelse af belysningsanlæg, så det bedre belyser cykelsti og fortov	0,2
12	Langelandsgade ml. Paludan-Müllers Vej og Vesterbro Torv	Udvidelse af belysningsanlæg, så det bedre belyser cykelsti og fortov	0,5

Tabel 4. Forslag til tiltag på baggrund af strækningsanalysen

Der er ikke udarbejdet en komplet liste over konkrete projektforslag for samtlige strækninger. Resultaterne af strækningsanalysen anvendes løbende i



forvaltningens arbejde og vil indgå som vidensgrundlag og input i forbindelse med andre projekter eller planer, hvor der gennemføres ændringer eller forbedringer af strækninger eller kryds på de pågældende strækninger. Hvis forbedringer ikke kan løses inden for eksisterende bevilling, vil projektforslag blive løftet i en relevant indsats.

3. februar 2026  
Side 7 af 9

Kort og tabel og uddybende forklaringer af analysen og dens resultater fremgår af bilag 2.

### **Temaanalyser**

Gennemgang af de politi- og skadestuerregistrerede trafikulykker i Aarhus Kommune viser, at der er ulykkestyper, som udgør en forholdsvis stor andel af ulykkesstatistikken. Der er derfor udarbejdet en række temaanalyser for at belyse disse ulykker nærmere. Formålet med disse temaanalyser har konkret været at analysere det aktuelle ulykkestema nærmere for at undersøge, om der er mønstre/tendenser i ulykkesbilledet for de aktuelle ulykker, og dermed blive klogere på, hvordan omfang og alvorlig af disse ulykker kan minimeres. Formålet har samtidig været at identificere lokaliteter, hvor disse ulykker er særlig hyppige, og hvor det derfor kan være særligt nyttigt at sætte ind overfor disse.

En overordnet gennemgang af temaanalyserne findes i bilag 3.

- Temaanalyse om Højresvingsulykker  
Denne temaanalyse omhandler højresvingsulykker, som omfatter ulykker mellem en højresvingende trafikant og en ligeudkørende cyklist/fører af knallert30. Højresvingsulykkerne udgør 8 % af samtlige ulykker i kommunen (2019-2023).

Der er udpeget 29 kryds, hvor der er sket mere end 3 højresvingsulykker. 20 af de 29 kryds indgår også i sortpletanalysen. De øvrige 9 kryds er analyseret indledningsvist, og der er opstillet umiddelbare løsningsforslag. Forslagene omfatter typisk blå cykelfelter, afkortet cykelsti, separatreguleret højresving, fjernelse af skillerabat o. lign.

- Temaanalyse om Venstresvingsulykker  
Denne temaanalyse omhandler venstresvingsulykker. De involverede parter i ulykken kan både være motorkørende og stitrafikanter. Højresvingsulykkerne udgør 9 % af samtlige ulykker i kommunen (2019-2023).

Der er udpeget 21 kryds, hvor der er sket mere end 4 venstresvingsulykker. 15 af de 21 kryds indgår også i sortpletanalysen. De øvrige 6 kryds er analyseret indledningsvist, og der er opstillet umiddelbare løsningsforslag. Forslagene omfatter typisk reduktion af hastighedsgrænse og etablering af separatreguleret venstresving.



3. februar 2026  
Side 8 af 9

- Temaanalyse om Fodgængerulykker

Denne temaanalyse omhandler fodgængerulykker, som omfatter ulykker mellem to trafikanter hvoraf den ene part er fodgænger eller fodgænger på hjul. Fodgængerulykkerne udgør 7 % af samtlige ulykker i kommunen (2019-2023), men fodgængere udgør 19% af personskaderne. Analysen omfatter 688 ulykker.

Der er udpeget 22 kryds, hvor der er sket mere end 4 fodgængerulykker. 4 af de 22 kryds indgår også i sortpletanalysen. De øvrige 18 kryds er analyseret indledningsvist, og der er opstillet umiddelbare løsningsforslag. Forslagene er meget forskelligartede og omfatter løsninger som ændring af trafiksignaler, bedre markering af fodgængerfelt, svingforbud, o. lign.

- Temaanalyse om ulykker på Ringvejen

Denne temaanalyse omhandler alle ulykker på Ringvejen (hhv. Vejlbj, Hasle, Åby, Viby, Skanderborgvej, Ringvej Syd). Ulykker på Ringvejen udgør 12 % af samtlige ulykker i kommunen (2019-2023), men kun 3% af personskaderne i kommunen. Analysen omfatter 526 ulykker og 99 tilskadekomne i perioden.

Der er i denne analyse ikke foretaget en konkret udpegning af kryds, men snarere set på strækningen som helhed. Den trafikerede strækning er præget af ulykker som bagendekollisioner, højre- og venstresvingsulykker, tværkollisioner, ulykker ifm. vognbaneskift samt ene- og fodgængerulykker. Trafiksikkerheden vil kunne forbedres ved sænkning af hastigheden fra 70 til 60 km/t samt forskellige, specifikke krydsombygninger som fundet i de øvrige temaanalyser.

## **Tryghedskortlægning**

### Generel utryghed pga. trafikale omstændigheder

Cyklisters tryghed er blevet kortlagt gennem en digital, kortbaseret cyklistundersøgelse gennemført i 2025, hvor næsten 5.000 aarhusianere har deltaget og givet både generelle input til cykelforholdene og konkrete ønsker. Undersøgelsen viser, at mere cykelvenlige kryds som nr. 2 på listen over ønskede tiltag efter ønsket om flere cykelstier. Der er gennemført en systematisk kortlægning og sortering af de ca. 18.000 input. Med det grundlag er der udpeget problemstillinger i 60 lokaliteter, som har fået mere end 10 input. Disse lokaliteter kan både være præget af generel utryghed, ringe cyklistfremkommelighed eller andet, der udgør en oplevet gene. Cyklistundersøgelsen som helhed, gennemgang af de 60 lokaliteter, samt konkrete projektforslag fremgår af indsats 42 om Forbedret cyklistfremkommelighed.

### Utryghed pga. manglende belysning



3. februar 2026  
Side 9 af 9

Et af de øvrige tryghedsrelaterede forhold, som er blevet undersøgt i Cyklistundersøgelsen, er aarhusianernes ønsker til mere belysning. I cyklistundersøgelsen er der kortlagt 15 strækninger med stort ønske om mere belysning. Strækningerne er typisk beliggende uden for byzone hvor der normalt ikke opsættes belysning, og de udpegede strækninger er både landeveje uden belysning og cykelstier langs veje uden belysning. Der er jf. kommunens belysningsstrategi ikke praksis for at belyse veje og stier i åbent land – den eneste undtagelse er dog supercykelstier i åbent land. Enkelte af de 15 udpegede strækninger kan betragtes som supercykelstier, dvs. cykelruter med hovedvægt på pendling som benyttes af et stort antal cyklister.

Hvis der fra politisk side ønskes at styrke belysningsindsatsen uden for byzone, peges der med denne indsats på 2 potentielle strækninger, hvor der kan arbejdes for at opsætte belysning. Realisering af forslagene forudsætter dog yderligere modning, og at der opnås landzonetilladelse mm.

- Den ene strækning er den sydlige del af Brabrandstien v. Rugholmsvej/Norringholmsvej mellem Viby Ringvej og Brabrandsøen – på samme rute blev der for ca. 10 år siden også etableret belysning længere mod øst mellem Viby Ringvej og Eskelunden.
- Den anden strækning er cykelstien langs letbanen mellem Tranbjerg og Mårslet – på samme rute er der opsat belysning på hele den ny-etablerede cykelsti rundt om Mårslet på kanten af byzonens afgrænsning.

Strækning	Længde (km)	Økonomi (mio)
Brabrandstien – v. Rugholmsvej/Norringholmsvej	1,2	0,7
Cykelsti langs letbanen mellem Tranbjerg og Mårslet	1,4	0,8

Tabel 5. Forslag til ny belysning af supercykelstier uden for byzone

#### Bilag

- Bilag 1: Resume af sortpletanalysen
- Bilag 2: Resume af strækningsanalysen
- Bilag 3: Resume af de 4 temaanalyser



# Indsats 41 – Bilag 1: Resume af Sortpletanalysen

De 24 mest uheldsbelastede kryds i Aarhus Kommune – analyse og anbefalinger



# Introduktion – hvad er sortpletanalyse?

## Indsats 41 – Trafiksikkerhed og sikre cykelruter

Som en del af Grøn Mobilitetsplan er det besluttet, at trafiksikkerheden skal forbedres i Aarhus Kommune, så Aarhus forbliver en tryk og sikker by at færdes i for alle trafikanter.

I den forbindelse er der gennemført en sortpletanalyse for at udpege de mest uheldsbelastede kryds i Aarhus Kommune.

Ud over at analysere det generelle ulykkesbilledet, er der i analysen også et særskilt fokus på cyklisters sikkerhed. I det generelle arbejde med forebyggelse og bekæmpelse af trafikulykker er det dog vigtigt at tage højde for alle typer af ulykker. I analysen indgår således alle ulykker, men i resultaterne er det gjort tydeligt, hvilke af lokaliteterne der særligt omfatter cykelulykker.

## Sortpletanalyse

Denne redegørelse præsenterer resultaterne af en systematisk uheldsanalyse, der har til formål at identificere kommunens sorte pletter. En sort plet er en lokalitet, hvor der er registreret flest uheld over en femårig periode.

Formålet med analysen er at målrette investeringer til de steder, hvor ombygninger giver den største reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne. Med afsæt i analysen opstilles løsningsforslag, der sigter mod at nedbringe antallet af ulykker og personskader.

Sortpletanalysen er gennemført i 2024-2025 på baggrund af ulykkesdata for perioden 2019-2023.

Den seneste sortpletanalyse gennemført i Aarhus Kommune er fra 2019 baseret på ulykker i perioden 2014-2018.



# Udvælgelse af kryds

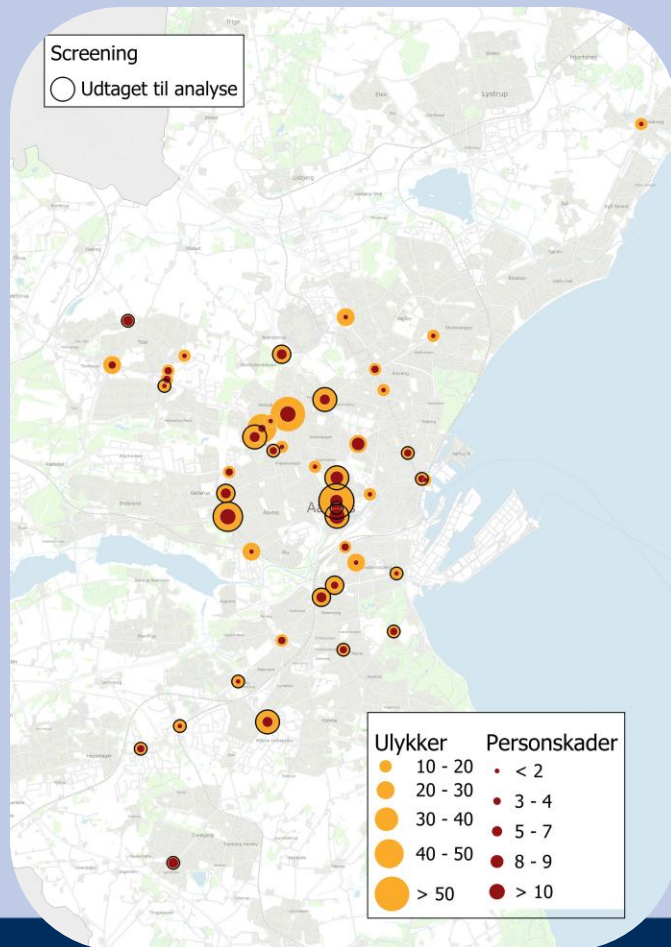
## Screening af ca. 50 lokaliteter

I analysen er der indledningsvist udpeget ca. 50 lokaliteter, hvor der i den 5-årige periode er registreret mindst 10 ulykker. Disse lokaliteter er screenet for at identificere lokaliteter med størst potentiale for en ulykkesreduktion. I denne fase er der fokus på, at uheldsbilledet skal være entydigt\*, om lokaliteten har været ombygget i løbet af perioden, eller om der er særlige trafikikkerhedsmæssige problemstillinger for cyklister.

## Udvælgelse af ca. 25 lokaliteter

På den baggrund er der udvalgt ca. 30 lokaliteter, som er blevet besigtiget. I forbindelse med besigtigelsen og bekræftelse af uheldsmønster og -hypoteser er der efterfølgende lavet en frasortering, så der i alt er udvalgt 24 lokaliteter til videre uheldsanalyse.

*\*Et entydigt uheldsmønster angiver, at der er sket mange ulykker af samme type i samme færdselsretning, i modsætning til et tvetydigt og spredt mønster, hvor der er sket mange forskellige ulykker i flere forskellige retninger.*



# Udvælgelse af kryds - eksempel

## Blomstervej/Honningvænget

Krydset mellem Blomstervej og Honningvænget i Tilst indgår i den samlede liste over uheldsbelastede kryds med 12 ulykker i den 5-årige periode fra 2019-2023.

Krydset har dog ændret udformning i løbet af analyseperioden i forbindelse med byudvikling på de tilstødende grunde med adgang til krydsets vejgrene.

Omkring 2022/2023 blev krydset ombygget fra at være vigepligtsreguleret til at være signalreguleret. Derfor giver det ikke værdi at foreslå nye tiltag i krydset, da uheldene med ombygningen allerede vurderes at være håndteret.

Dette kryds er således et eksempel på et kryds, der ikke indgår i den videre analyse og er taget ud som følge af den indledende screening.



*Krydsudformning 2021*



*Krydsudformning 2025*

# Oversigt over udvalgte kryds – 1 af 2

## Gennemgående tematikker

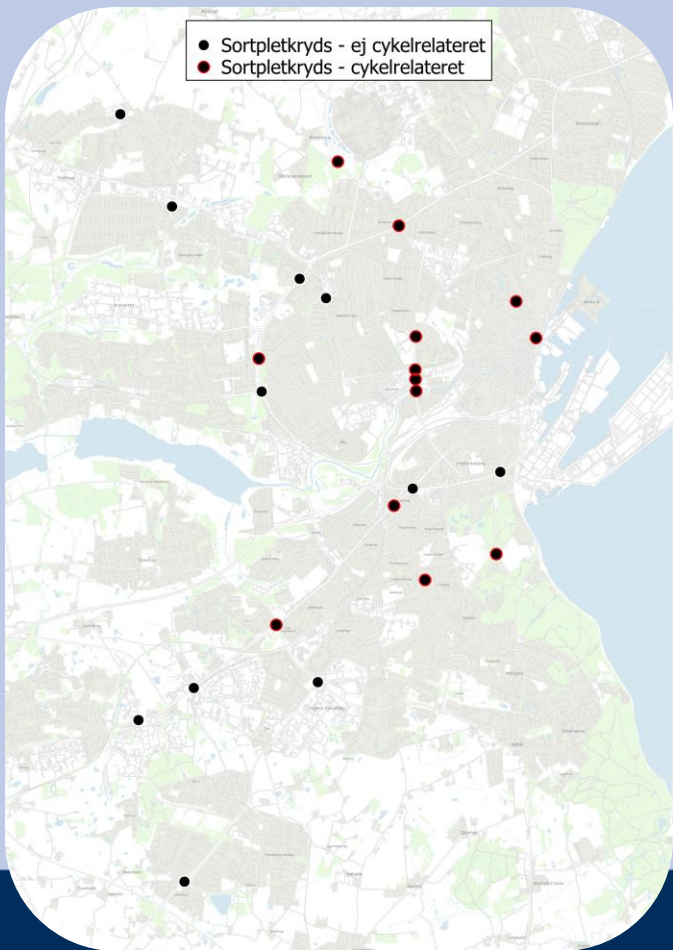
På kortet til højre ses en oversigt over de 24 udvalgte lokaliteter, hvor der sker flest ulykker.

I mange af krydsene er der et enslydende uheldsmønster. De typiske ulykkestyper, der går igen, er bagendekollisioner, rødkørsel, højre- og venstresvingsulykker samt forskellige typer af cykelulykker.

## Lokaliteter med mange cykelulykker

I 13 af de 24 udpegede sorte pletter er der et stort antal cyklister involveret i ulykkerne. Disse er markeret med rød cirkel på kortet til højre.

Cyklisterne kommer i disse kryds til skade i forskellige typer af krydsulykker, hvoraf højresvingsulykker er den hyppigste ulykkesituation.



# Oversigt over udvalgte kryds – 2 af 2

## Indhold i uheldsanalyserne

For hver lokalitet er der gennemført en uheldsanalyse. En uheldsanalyse indeholder følgende trin:

- **Trafikale grunddata:** Der indsamles grunddata om krydset som vejudformning, trafikal funktion, trafik- og hastighedsmålinger.
- **Uheldskortlægning og trafikdata:** Alle uheldene og deres uheldstype optegnes på et kort.
- **Uheldshypotese:** Der opstilles en hypotese, som er en overvejelse om, hvorfor ulykkerne sker det pågældende sted.
- **Besigtigelse:** Der gennemføres en besigtigelse, som giver konkret viden om de trafikale og vejtekniske forhold og trafikanternes adfærd.
- **Bekræftelse af hypotese og konklusion:** Den opstillede hypotese be- eller afkræftes på baggrund af de indsamlede data og betragtninger.

Nr.	C*	Kryds	Ulykker	heraf Cyklistulykker	Personskader
1		Åby Ringvej/Silkeborgvej	44	1	13
2	X	Vestre Ringgade/Silkeborgvej	61	34	10
3	X	Vestre Ringgade/Søren Frichs Vej	35	26	11
4	X	Skanderborgvej/Rosenvangs Allé	29	24	7
5	X	Hasle Ringvej/ Paludan-Müllers Vej	31	7	6
6		Ringvej Syd/Christian X's Vej	33	6	6
7	X	Vestre Ringgade/Finderupvej	19	10	6
8		Ryhavevej/Bispehavevej	13	3	5
9		Bysmedevej/Havkærvej	14	0	6
10		Landevejen/Tingskov Allé	12	1	7
11	X	Nørreport/Mejlgade	14	10	4
12	X	Rosenvangs Allé/Terp Skovvej	13	11	5
13	X	Vestre Ringgade/Viborgvej	39	14	8
14		Åby Ringvej/Jemaldervej	40	6	6
15		Møllebakken/Jegstrupvej	12	4	4
16	X	Vennelyst Boulevard/Nørrebrogade	15	7	4
17		Marselis Boulevard/Skanderborgvej	27	3	3
18		Møllebakken/Gunnar Clausens Vej	13	1	2
19		Marselis Boulevard/Dalgas Avenue	12	2	1
20		Holmstrupgårdvej/Agerøvej	10	0	0
21	X	Kongevejen/Carl Niensens Vej	10	7	5
22	X	Paludan-Müllers Vej/Marienlystvej	21	13	6
23	X	Ringvej Syd/Skanderborgvej	19	5	2
24	X	Åby Ringvej/Dr. Holst Vej	25	6	7

Oversigt over lokaliteter, der indgår i sortpletanalysen. For hver lokalitet er angivet følgende: det samlede antal ulykker (heraf antallet af cyklistulykker) og det samlede antal personskader for den 5-årige periode. \*Afkrydsning i denne kolonne angiver, at der i det samlede uheldsbilledet er et betydeligt antal cykelulykker



# Uhedsanalyse for en lokalitet - eksempel

## Paludan-Müllers Vej/Marienlystvej

Det vigepligtsregulerede T-kryds mellem Paludan-Müllers Vej/Marienlystvej er meget befærdet af både biltrafik til/fra Tilst og cykeltrafik til/fra Agro Food Park, Lisbjerg mm.

Krydset er plaget af mange ulykker, og forvaltningen modtager også mange henvendelser om utryghed og farlige situationer. De utrygge forhold bekræftes også i Cyklistundersøgelsen fra 2025, hvor mere end 20 aarhusianere har markeret krydset som utrygt/farligt.

Nedenfor gennemgås et eksempel på de forskellige trin i uhedsanalysen:

- **Trafikale grunddata:** Vigepligtsreguleret T-kryds med dobbeltrettet cykelsti. Døgntrafik for biler på ca. 16.000 på Paludan Müllers Vej og 6.000 på Marienlystvej. Ca. 1.000 cyklister.
- **Uhedskortlægning og trafikdata:** Der er sket 21 ulykker, hvoraf 6 var med personskade – alle cyklister. Heraf var der 5 alvorlige og 1 let tilskadekommen. Ingen dræbte.
- **Uheldshypotese:** Chancebetonet kørsel fra Marienlystvej, og trafikanter orienterer sig primært mod biltrafikken fra venstre pga. "fuldt stop", og overser derfor cyklister fra højre.
- **Besigtigelse:** Der er gennemført flere besigtigelser og tællinger på lokaliteten.
- **Bekræftelse af hypotese og konklusion:** De opstillede hypoteser kan bekræftes på baggrund af observeret adfærd.



Uheldskollisionsdiagram for krydset

## Løsningsidéer

For hver lokalitet er der beskrevet et løsningsforslag og et skøn over anlægsudgifterne på et meget tidligt stadie. Der er ikke foretaget nogen form for projektering eller hensyntagen til øvrige myndighedsforhold, arealerhvervelse eller ledningsomlægninger, så gennemførlighed og anlægsskøn er forbundet med stor usikkerhed.

## Trafiksikkerhedseffekt

Med afsæt i uheldsmønstrene og forslag til ombygning er der for hver lokalitet foretaget en specifik vurdering af, hvor mange ulykker der antages at kunne undgås i fremtiden ved en ombygning.

## Samfundsøkonomiske gevinster i uheldsarbejdet

De sparede ulykker er omregnet til en samfundsøkonomisk gevinst. Ved denne omregning er der taget udgangspunkt i Transportministeriets enhedspriser, som finder at en sparet trafikulykke har en værdi på ca. 1,0 mio. kr., og en sparet personskaade har en værdi på ca. 5,7 mio. kr.

Nr.	Kryds	Sparede personskader	Sparede ulykker	1. Å.F.*
1	Åby Ringvej/Silkeborgvej	0,68	2,14	160%
2	Vestre Ringgade/Silkeborgvej	0,30	1,20	55%
3	Vestre Ringgade/Søren Frichs Vej	0,50	1,50	40%
4	Skanderborgvej/Rosenvangs Allé	Allerede udført eller planlagt til udførelse		
5	Hasle Ringvej/ Paludan-Müllers Vej	Allerede udført eller planlagt til udførelse		
6	Ringvej Syd/Christian X's Vej	0,40	2,20	60%
7	Vestre Ringgade/Finderupvej	Allerede udført eller planlagt til udførelse		
8	Ryhavevej/Bispehavevej	Allerede udført eller planlagt til udførelse		
9	Bysmedevej/Havkærvej	0,40	1,00	200%
10	Landevejen/Tingskov Allé	0,67	0,98	180%
11	Nørreport/Mejlgade	Allerede udført eller planlagt til udførelse		
12	Rosenvangs Allé/Terp Skovvej	Løsningsforslag beskrevet, men løsningen frarådes		
13	Vestre Ringgade/Viborgvej	0,23	0,83	55%
14	Åby Ringvej/Jemaldervej	0,33	2,40	110%
15	Møllebakken/Jegstrupvej	0,20	0,80	50%
16	Vennelyst Boulevard/Nørrebrogade	0,40	0,50	210%
17	Marselis Boulevard/Skanderborgvej	Løsningsforslag beskrevet, men løsningen frarådes		
18	Møllebakken/Gunnar Clausens Vej	0,20	0,70	50%
19	Marselis Boulevard/Dalgas Avenue	Allerede udført eller planlagt til udførelse		
20	Holmstrupgårdvej/Agerøvej	0,00	0,93	40%
21	Kongevejen/Carl Nielsens Vej	Løsningsforslag beskrevet, men løsningen frarådes		
22	Paludan-Müllers Vej/Marienlystvej	0,60	1,40	400%
23	Ringvej Syd/Skanderborgvej	Allerede udført eller planlagt til udførelse		
24	Åby Ringvej/Dr. Holst Vej	0,71	1,29	130%

Oversigt over effekten ved ombygning for den 5-årige periode. Effekten opgøres som antal sparede ulykker og personskader. \*Angiver førstearforrentningen, dvs. den samfundsøkonomiske gevinst første år opgjort som andel af anlægsomkostningen.



## Førsteårsforrentning

Førsteårsforrentningen kan anvendes som et centralt nøgletal til at afgøre, om en ombygning er rentabel. Dette tal beskriver forholdet mellem den beregnede samfundsøkonomiske gevinst det første år og den estimerede anlægsudgift. En høj førsteårsforrentning indikerer, at projektet giver en høj effekt pr. investeret krone.

## Gennemførte tiltag

En række af de identificerede lokaliteter vurderes som "lavthængende frugter", hvor der med relativt begrænsede midler kan opnås en væsentlig sikkerhedseffekt. Flere af disse mindre tiltag er allerede realiseret eller planlagt til udførelse ud fra eksisterende bevillinger. Disse 7 lokaliteter er markeret med blå.

## Fravalgte lokaliteter

For 3 af lokaliteterne fraråder Teknik og Miljø at gennemføre de opstillede løsningsforslag trods en registreret uheldshistorik. Dette beror på en bredere helhedsvurdering, hvor tiltaget enten vurderes at have uhensigtsmæssige konsekvenser for den øvrige trafikafvikling, at stride mod overordnede byudviklingsplaner eller at blive løst på anden vis.

Nr.	Kryds	Sparede personskader	Sparede ulykker	1. Å.F.*
1	Åby Ringvej/Silkeborgvej	0,68	2,14	160%
2	Vestre Ringgade/Silkeborgvej	0,30	1,20	55%
3	Vestre Ringgade/Søren Frichs Vej	0,50	1,50	40%
4	Skanderborgvej/Rosenvangs Allé	Allerede udført eller planlagt til udførelse		
5	Hasle Ringvej/ Paludan-Müllers Vej	Allerede udført eller planlagt til udførelse		
6	Ringvej Syd/Christian X's Vej	0,40	2,20	60%
7	Vestre Ringgade/Finderupvej	Allerede udført eller planlagt til udførelse		
8	Ryhavevej/Bispehavevej	Allerede udført eller planlagt til udførelse		
9	Bysmedevej/Havkærvej	0,40	1,00	200%
10	Landevejen/Tingskov Allé	0,67	0,98	180%
11	Nørreport/Mejlgade	Allerede udført eller planlagt til udførelse		
12	Rosenvangs Allé/Terp Skovvej	Løsningsforslag beskrevet, men løsningen frarådes		
13	Vestre Ringgade/Viborgvej	0,23	0,83	55%
14	Åby Ringvej/Jemaldervej	0,33	2,40	110%
15	Møllebakken/Jegstrupvej	0,20	0,80	50%
16	Vennelyst Boulevard/Nørrebrogade	0,40	0,50	210%
17	Marselis Boulevard/Skanderborgvej	Løsningsforslag beskrevet, men løsningen frarådes		
18	Møllebakken/Gunnar Clausens Vej	0,20	0,70	50%
19	Marselis Boulevard/Dalgas Avenue	Allerede udført eller planlagt til udførelse		
20	Holmstrupgårdvej/Agerøvej	0,00	0,93	40%
21	Kongevejen/Carl Nielsens Vej	Løsningsforslag beskrevet, men løsningen frarådes		
22	Paludan-Müllers Vej/Marienlystvej	0,60	1,40	400%
23	Ringvej Syd/Skanderborgvej	Allerede udført eller planlagt til udførelse		
24	Åby Ringvej/Dr. Holst Vej	0,71	1,29	130%

Oversigt over effekten ved ombygning for den 5-årige periode. Effekten opgøres som antal sparede ulykker og personskader. \*Angiver førsteårsforrentningen, dvs. den samfundsøkonomiske gevinst første år opgjort som andel af anlægsomkostningen.



# Løsningsmuligheder - eksempel

## Bysmedevej/Havkærvej

Krydset er et vigepligtsreguleret kryds med 4 vejgrene. Der er tæt trafik på både Havkærvej og Bysmedevej, men især meget højre- og venstresvingende trafik mellem Havkærvej syd og Bysmedevej øst, hvor der sker mange tværkollisioner.

Hypotesen går på, at der er udfordringer med oversigtsforholdene i krydset.

Indledningsvist foreslås følgende løsninger:

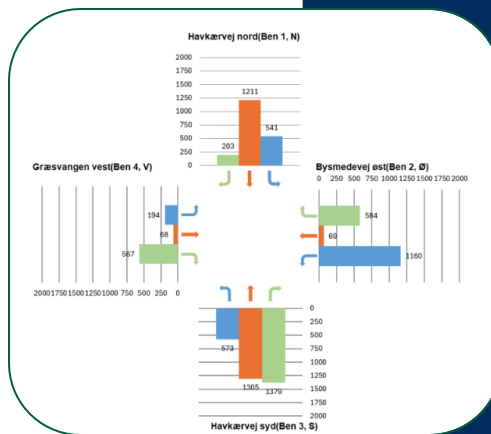
1. Hævet flade og hastighedsnedsættelse til 40 km/t
2. Signalregulering af krydset

Løsning 1 vurderes ikke egnet, da hævet flade vil være til gene for afviklingen af busser. Det anbefales derfor at gå videre med løsning 2.

I uheldsanalysen vurderes det, at løsning 2 (signalregulering) vil kunne spare 1 ulykke / 0,4 personskader om året. Dette omregnes til en samfundsøkonomisk gevinst. Denne sammenholdes med en anslået anlægsomkostning på ca. 1,5-2,0 mio. kr., og det giver en førsteårsforrentning på 200%, hvilket betyder at tiltaget er meget rentabelt.



Uheldskollisionsdiagram



Krydstælling, biltrafik




# Trafikale konsekvenser og prioritering af lokaliteter – 1 af 2

## Trafiksikkerhed vs. fremkommelighed

De fleste af de udpegede lokaliteter er placeret på de overordnede veje, hvor der er et ønske om at opretholde høj fremkommelighed. Flere af de trafiksikkerhedsforbedrende ombygninger kan dog reducere kapaciteten i de pågældende kryds og dermed ændre på trafikafviklingen og forværre fremkommeligheden.

Der skal derfor foretages en politisk afvejning mellem hensynet til fremkommelighed på det overordnede vejnet og ønsket om bedre trafiksikkerhed til prioritering af, hvor der skal sættes ind.

Til det er der på et overordnet niveau lavet en screening for, hvorvidt en ombygning vil have negative konsekvenser for hhv. bil-, bus- og cykeltrafikken. Screeningen angiver den største/primære negative konsekvens. I mange af tilfældene vil negativ konsekvens for biltrafikken også have indflydelse på bus- og cykeltrafikken, selvom det ikke er angivet i tabellen.

Nr.	Kryds	1. A.F.				Vurdering
1	Åby Ringvej/Silkeborgvej	160%	Stor			✘
2	Vestre Ringgade/Silkeborgvej	55%	Stor			✘
3	Vestre Ringgade/Søren Frichs Vej	40%	Middel		Stor	✘
6	Ringvej Syd/Christian X's Vej	60%	Middel			✓
9	Bysmedevej/Havkærvej	200%	Middel			✓
10	Landevejen/Tingskov Allé	180%	Middel			✓
13	Vestre Ringgade/Miborgvej	55%	Middel	Stor		✘
14	Åby Ringvej/Jernaldervej	110%	Middel	Stor		✘
15	Møllebakken/Jegstrupvej	50%	Middel			✘
16	Vennelyst Boulevard/Nørrebrogade	210%	Middel		Stor	✘
18	Møllebakken/Gunnar Clausens Vej	50%	Middel			✓
20	Holmstrupgårdvej/Agerøvej	40%	Middel			✘
22	Paludan-Müllers Vej/Marienlystvej	400%	Middel			✓
24	Åby Ringvej/Dr. Holst Vej	130%	Middel			✓

Oversigt over trafiksikkerhedstiltag og skønnet påvirkning af fremkommelighed for hhv. bil-, bus- og cykeltrafik. I sidste kolonne er det angivet, hvorvidt det anbefales at gå videre med trafiksikkerhedstiltag for hver enkelt lokalitet. Farvekoden angiver i hvor høj grad fremkommeligheden påvirkes negativt som beskrevet her.

Lille
Middel
Stor



# Trafikale konsekvenser og prioritering af lokaliteter – 2 af 2




## Forslag til udbedring af sorte pletter

Enkelte kryds befinder sig over kapacitetsgrænsen, og det vil derfor være meget indgribende for trafikafviklingen og kødannelse for at forbedre trafikikkerheden. Dette gælder fx for kryds nr. 1 og 2.

Flere kryds vil dels have middel påvirkning af bilernes fremkommelighed, men de vil have stor negativ indvirkning på afvikling af bustrafikken. Dette gælder fx for kryds nr. 13 og 14.

I nogle af krydsene vil ombygninger til gavn for sikkerheden have stor indflydelse på cykeltrafikkens fremkommelighed. Dette gælder fx kryds nr. 3 og 16.

Således er der udarbejdet en forslag til prioritering af lokaliteterne, og på den baggrund anbefales det at gå videre med trafikikkerhedstiltag i kryds nr. 22 (400%), 9 (200%), 10 (180%), 24 (130%), 6 (60%) og 18 (50%) i nævnte rækkefølge.

Nr.	Kryds	1. A.F.				Vurdering
1	Åby Ringvej/Silkeborgvej	160%	Stor			✗
2	Vestre Ringgade/Silkeborgvej	55%	Stor			✗
3	Vestre Ringgade/Søren Frichs Vej	40%	Middel		Stor	✗
6	Ringvej Syd/Christian X's Vej	60%	Middel			✓
9	Bysmedevej/Havkærvej	200%	Middel			✓
10	Landevejen/Tingskov Allé	180%	Middel			✓
13	Vestre Ringgade/Miborgvej	55%	Middel	Stor		✗
14	Åby Ringvej/Jernaldervej	110%	Middel	Stor		✗
15	Møllebakken/Jegstrupvej	50%	Middel			✗
16	Vennelyst Boulevard/Nørrebrogade	210%	Middel		Stor	✗
18	Møllebakken/Gunnar Clausens Vej	50%	Middel			✓
20	Holmstrupgårdvej/Agerøvej	40%	Middel			✗
22	Paludan-Müllers Vej/Marienlystvej	400%	Middel			✓
24	Åby Ringvej/Dr. Holst Vej	130%	Middel			✓

Oversigt over trafikikkerhedstiltag og skønnet påvirkning af fremkommelighed for hhv. bil-, bus- og cykeltrafik. I sidste kolonne er det angivet, hvorvidt det anbefales at gå videre med trafikikkerhedstiltag for hver enkelt lokalitet. Farvekoden angiver i hvor høj grad fremkommeligheden påvirkes negativt som beskrevet her.

Lille	Middel	Stor
-------	--------	------





# Indsats 41 – Bilag 2: Resume af strækingsanalysen

Strækninger med flest cykelulykker i Aarhus Kommune - resume



# Introduktion – hvad er strækingsanalyse?

## Indsats 41 – Trafiksikkerhed og sikre cykelruter

Som en del af Grøn Mobilitetsplan er det besluttet, at trafiksikkerheden skal forbedres i Aarhus Kommune, så Aarhus forbliver en tryk og sikker by at færdes i for alle trafikanter.

I den forbindelse er der gennemført en grå strækingsanalyse af cykelulykker baseret på både politi- og skadestuerregistrerede ulykker.

I Grøn Mobilitetsplan er der i forbindelse med trafiksikkerhedsindsatsen et særskilt ønske om at have fokus på cyklisteres sikkerhed.

Med denne analyse opnås en nærmere indsigt i, hvor cyklisterne typisk kommer til skade, når der ses bort fra de større kryds.

## Strækingsanalyse

Der er gennemført en analyse af cykelulykker på længere vejstrækninger mellem større kryds – en såkaldt grå strækingsanalyse.

Strækningerne er udvalgt efter, hvor der sker flest cykelulykker på en længere, sammenhængende strækning. Strækninger defineres som homogene strækninger, hvor vejens fysiske udformning og karakter ikke ændrer sig gennem hele forløbet.

## Om strækningerne

Analysen er baseret på politi- og skadestuerregistrerede ulykker fra 2019-2023. Der er analyseret ca. 450 cykelulykker på 20 udpegede strækninger i løbet af en 6-årig periode. Strækningerne har en gennemsnitlig længde på ca. 1 km, og der er sket mellem 10 og 45 ulykker pr. strækning i den 6-årige periode.

To tredjedele af de analyserede ulykker er skadestuerregistrerede ulykker. Ulykker registreret i mindre sidevejskryds indgår i udpegningen, mens ulykker registreret i større kryds ikke er medtaget, da de indgår i andre udpegninger og analyser.



# Resultater – 1 af 2

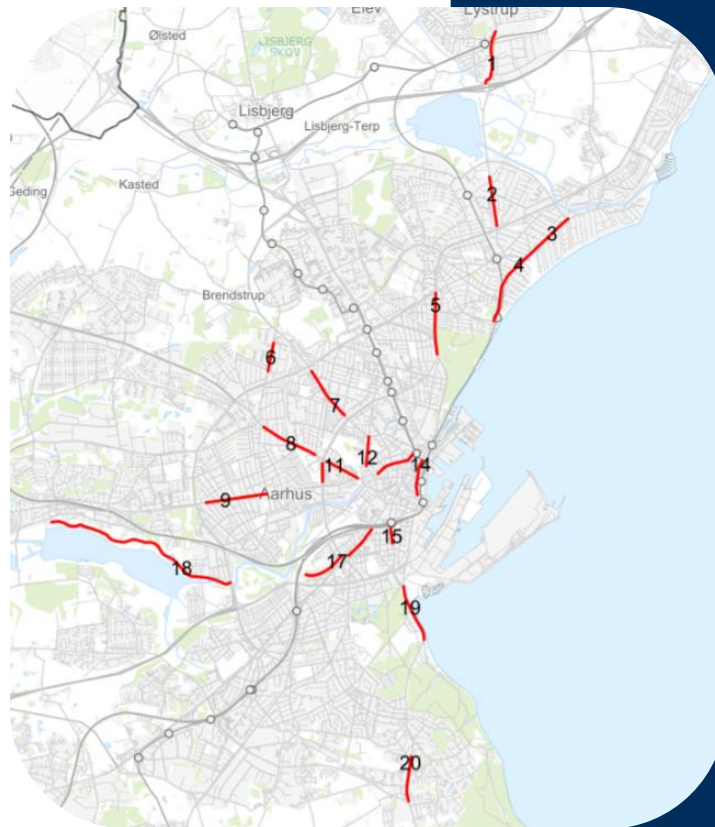
## Indhold i strækingsanalysen

Der er gennemført en uheldsanalyse af samtlige 20 strækninger. I analysen beskrives vejens/cykelstiens udformning, bil- og cykeltrafikkens omfang, analyse af uheldstidspunkt/-sted/-situation samt de involverede personer og køretøjer. For hver strækning er der opstillet en ulykkehypotese, dvs. en overvejelse om hvad der forårsager ulykkerne.

## Gennemgående tendenser

Det samlede billede for de 20 udpegede strækninger er, at der samlet set er sket højresvingsulykker og eneulykker. Ulykkerne er sandsynligvis generelt sket som følge af:

- Dårlig/mangelfuld drift som glat eller hullet belægning
- U hensigtsmæssig vedligeholdelse eller uhensigtsmæssig indretning af cykel-faciliteter som kantsten, dæksler og bredder
- Cykling om aften/natten, i weekenden, i mørke og potentielt i påvirket tilstand
- Høj cykelfart som er en særlig udfordring i Aarhus, hvor der er mange bakker
- Dårlige oversigtsforhold og uhensigtsmæssig krydsindretning.



De 20 strækninger i strækingsanalysen

## Forskellige vejtyper giver forskellige ulykker

Den samlede analyse viser en tydelig forskel i ulykkesproblemer og -mønstre afhængig af, om den pågældende strækning er

- en indfaldsvej med stort længdefald
- en boligvej med mange indkørsler
- en bygade med meget aktivitet på og langs med vejen
- en cykelsti i eget tracé.

## Opgørelse af uheldstæthed og uheldsfrekvens

I tabellen oplistes de udpegede strækninger og antallet af ulykker, herunder andelen af skadestueulykker. For hver strækning er antallet af ulykker opgjort som uheldstæthed og uheldsfrekvens. Høje tal angiver således høj uheldsforekomst.

UHT = Uheldstæthed (antal ulykker pr. km strækning)  
 UHF = Uheldsfrekvens (antal uheld pr. kørt km)

Nr.	Lokalitet	Længde (km)	Antal ulykker	Andel skadest.	UHT	UHF, bil	UHF, cykel
1	Sønderskovvej ml. Djurslandsmotorvejen og Hovmarken	1,0	12	67 %	2,1	0,5	7,1
2	Lystrupvej ml. Grenåvej og Viengevej	1,1	13	31 %	2,2	0,4	4,2
3	Nordre Strandvej (Ådalsvej-Vestre Strandallé)	1,0	15	67 %	2,8	1,3	6,4
4	Nordre Strandvej/Rolighedsvej (V. Strandallé-H. Selmers Vej)	1,2	23	78 %	3,6	2,7	5,5
5	Grenåvej ml. Nordre Ringgade og Vejlbj Ringvej	0,9	20	75 %	4,3	0,4	6,2
6	Herredsvej ml. Paludan-Müllers Vej og Hasle Ringvej	0,8	16	50 %	3,5	0,7	6,2
7	Paludan-Müllers Vej ml. Hasle Ringvej og Vestre Ringgade	1,0	45	47 %	7,8	1,3	5,7
8	Viborgvej ml. Hasle Ringvej og Vestre Ringgade	1,0	17	76 %	3,4	0,6	7,3
9	Silkeborgvej ml. Viby Ringvej og Vestre Ringgade	1,0	22	55 %	4,2	0,8	9,5
10	Vestre Ringgade ml. Silkeborgvej og Viborgvej	0,3	19	84 %	12,7	1,0	6,8
11	Viborgvej ml. Tage-Hansens Gade og Silkeborgvej	0,6	28	64 %	8,8	2,5	18,0
12	Langelandsgade ml. Paludan-Müllers Vej og Vesterbro Torv	0,6	24	63 %	7,6	2,4	8,3
13	Nørre Alle ml. Nørrebrogade/Nørreport og Vesterbro Torv	0,8	39	46 %	8,7	4,0	8,3
14	Mejlgade ml. Nørreport og Mindebrogade	0,7	38	79 %	10,5	20,5	5,4
15	MP Bruuns Gade ml. Sankt Pauls Gade og Hallsti	0,3	13	54 %	7,5	3,0	14,7
16	De Mezas Vej/Frederiks Allé ml. Søndre Ringgade og Hallsti	0,6	43	65 %	12,7	2,7	4,8
17	Langenæs Allé ml. Sønder Ringgade og Kirkedammen	0,7	11	55 %	3,0	2,5	≈ 13
18	Brabrandstien ml. Viby Ringvej og Møldrupvej	3,8	22	100 %	1,2	-	2,3
19	Strandvejen ml. Oddervej og Chr. Filtenborgs Plads	1,1	13	85 %	2,1	0,4	3,5
20	Oddervej ml. Ringvej Syd og Lyseng Allé	0,9	13	54 %	2,8	0,5	10,3

De 20 strækninger i strækningsanalysen med angivelse af længde, antal ulykker, andel skadestueulykker, UHT, UHF.





# Indsats 41 – Bilag 3: Resume af de 4 temaanalyser

Trafiksikkerhed



# Introduktion – de 4 temaanalyser

## Indsats 41 – Trafiksikkerhed og sikre cykelruter

Som en del af Grøn Mobilitetsplan er det besluttet, at trafiksikkerheden skal forbedres i Aarhus Kommune, så Aarhus forbliver en tryk og sikker by at færdes i for alle trafikanter.

En gennemgang af alle trafikulykker i Aarhus Kommune peger på et skærpet fokus på krydsulykker som højre- og venstresvingsulykker samt fodgængerulykker. Analysen peger også på, at hastighed fører til alvorlige ulykker. I sortpletanalysen peges desuden på, at en nedsættelse af hastigheden på det overordnede vejnet kan være til gavn for trafiksikkerheden.

Derfor er der i forbindelse med indsatsen om trafiksikkerhed udarbejdet en række temaanalyser. De overordnede træk i analyserne præsenteres i dette dokument. For flere detaljer henvises til hver enkelt analyserapport.

## Temaanalyse om Højresvingsulykker

Denne temaanalyse omhandler højresvingsulykker, som omfatter ulykker mellem en højresvingende trafikant og en ligeudkørende cyklist/fører af knallert30. Højresvingsulykkerne udgør 8 % af samtlige ulykker i kommunen (2019-2023).

## Temaanalyse om Venstresvingsulykker

Denne temaanalyse omhandler venstresvingsulykker. De involverede parter i ulykken kan både være motorkørende og stitrafikanter. Højresvingsulykkerne udgør 9 % af samtlige ulykker i kommunen (2019-2023).

## Temaanalyse om Fodgængerulykker

Denne temaanalyse omhandler fodgængerulykker, som omfatter ulykker mellem to trafikanter hvoraf den ene part er fodgænger eller fodgænger på hjul. Fodgængerulykkerne udgør 7 % af samtlige ulykker i kommunen (2019-2023), men fodgængere udgør 19% af personskaderne.

## Temaanalyse om Ulykker på Ringvejen

Denne temaanalyse omhandler alle ulykker på Ringvejen (Vejlby, Hasle, Åby, Viby, Skanderborgvej, Ringvej Syd). Ulykker på Ringvejen udgør 12 % af samtlige ulykker i kommunen (2019-2023), men kun 3% af personskaderne i kommunen. Ringvejen er udvalgt til analyse for at undersøge kombinationen mellem meget trafik og høj hastighed.





## Om temaanalysen

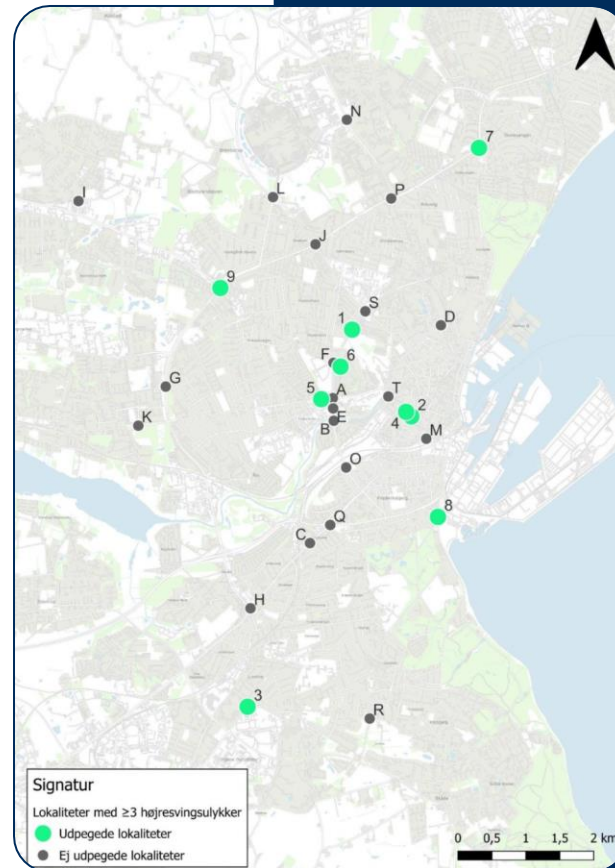
Denne temaanalyse omhandler højresvingsulykker, som omfatter ulykker mellem en højresvingende trafikant og en ligeudkørende cyklist/fører af knallert30. Højresvingsulykkerne udgør 8 % af samtlige ulykker i kommunen (2019-2023). Analysen omfatter 452 ulykker og 177 tilskadekomne i perioden.

## Lokaliteter og løsningsforslag

Der er udpeget 29 kryds, hvor der er sket mere end 3 højresvingsulykker. 20 af de 29 kryds indgår også i sortpletanalysen. De øvrige 9 kryds er analyseret indledningsvist, og der er opstillet umiddelbare løsningsforslag. Forslagene omfatter typisk blå cykelfelter, afkortet cykelsti, separatreguleret højresving, fjernelse af skillerabat o. lign.

## Hovedresultater ang. højresvingsulykker:

- En høj andel (42 %) af de tilskadekomne er kommet alvorligt til skade.
- Hovedparten af de tilskadekomne er cyklister (95 %), mens de resterende er knallertførere.
- Ulykkerne er fortrinsvist sket på Ringgaden, Ringvejen og de større indfaldsveje.
- En meget høj andel (15 %) af ulykkerne er sket i september. Generelt er der registeret flest højresvingsulykker i efteråret og færrest i vintermånederne.
- Ulykkerne er fortrinsvis registeret i morgen- og eftermiddagstrafikken på hverdage.
- Ulykkerne er især sket i dagslys (83 %).
- Ulykkerne er især sket i tørt føre, men i ca. 20 % af ulykkerne har der været vådt eller glat føre.
- Det er i størstedelen af ulykkerne (91 %) en personbil, der har påkørt en cyklist eller knallert.
- Almindelig cykel udgør ca. 60 % af de involverede cykler, mens elcykel udgør ca. 12 %. I 24 % er cykeltypen ukendt.
- 56 % af de tilskadekomne er mænd. De 15-24-årige udgør den største aldersgruppe.
- Spiritus har kun været en potentiel ulykkesfaktor i meget få ulykker (1 %).



Udpegede lokaliteter med mange højresvingsulykker. De grå markeringer angiver, at de allerede er udpeget i sortpletanalysen. Grøn markering er således en ny udpegning.



## Om temaanalysen

Denne temaanalyse omhandler venstresvingsulykker. De involverede parter i ulykken kan både være motorkørende og stitrafikanter. Højresvingsulykkerne udgør 9 % af samtlige ulykker i kommunen (2019-2023).

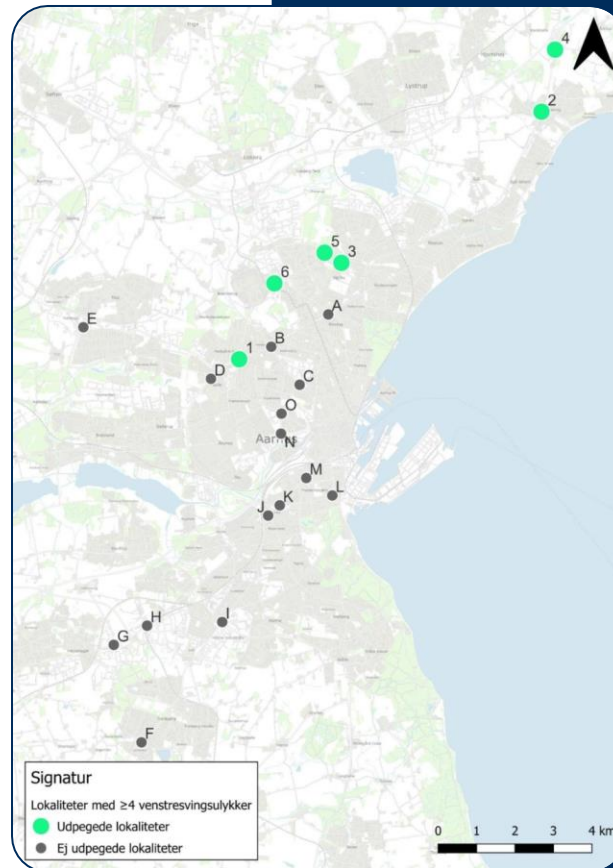
Analysen omfatter 487 ulykker og 160 tilskadekomne i perioden.

## Lokaliteter og løsningsforslag

Der er udpeget 21 kryds, hvor der er sket mere end 4 venstresvingsulykker. 15 af de 21 kryds indgår også i sortpletanalysen. De øvrige 6 kryds er analyseret indledningsvist, og der er opstillet umiddelbare løsningsforslag. Forslagene omfatter typisk reduktion af hastighedsgrænse og etablering af separatreguleret venstresving.

## Hovedresultater ang. venstresvingsulykker:

- En høj andel (48 %) af de tilskadekomne er kommet alvorligt til skade.
- Hovedparten af de tilskadekomne er cyklister.
- Ulykkerne er fortrinsvist sket på Ringgaden, Ringvejen og tre af de større indfaldsveje (Viborgvej, Skanderborgvej og Silkeborgvej).
- En høj andel (11 %) af ulykkerne er sket i september. Generelt er der registeret flest ulykker efteråret og vinter.
- Ulykkerne er fortrinsvis registeret i morgen- og eftermiddagstrafikken på hverdage.
- Ulykkerne er især sket i dagslys, men ca. 33 % er sket i mørke/tusmørke.
- Ulykkerne er især sket i tørt føre, men i ca. 28 % af ulykkerne har der været vådt eller glat føre.
- Der er flest bil-bil ulykker. I ca. 30 % er det en personbil, der har påkørt en cyklist.
- 49 trafikanter har kørt overfor rødt i ulykkerne.
- Spiritus har kun været en potentiel ulykkesfaktor i meget få ulykker (1 %).



Udpegede lokaliteter med mange venstresvingsulykker. De grå markeringer angiver, at de allerede er udpeget i sortpletanalysen. Grøn markering er således en ny udpegning.



## Om temaanalysen

Denne temaanalyse omhandler fodgængerulykker, som omfatter ulykker mellem to trafikanter hvoraf den ene part er fodgænger eller fodgænger på hjul.

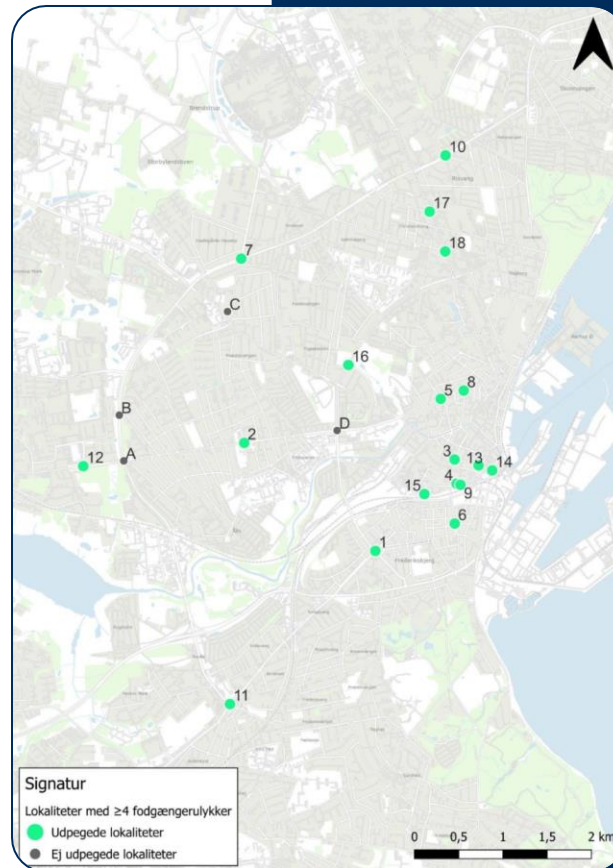
Fodgængerulykkerne udgør 7 % af samtlige ulykker i kommunen (2019-2023), men fodgængere udgør 19% af personskaderne. Analysen omfatter 688 ulykker.

## Lokaliteter og løsningsforslag

Der er udpeget 22 kryds, hvor der er sket mere end 4 fodgængerulykker. 4 af de 22 kryds indgår også i sortpletanalysen. De øvrige 18 kryds er analyseret indledningsvist, og der er opstillet umiddelbare løsningsforslag. Forslagene er meget forskelligartede og omfatter løsninger som ændring af trafiksignaler, bedre markering af fodgængerfelt, svingforbud, o. lign.

## Hovedresultater ang. fodgængerulykker:

- En meget høj andel (68 %) af de tilskadekomne er kommet alvorligt til skade eller blevet dræbt blandt de politiregistrerede tilskadekomne.
- Ulykkerne er fortrinsvist sket på Ringvejen, Ringgaden og i Aarhus Centrum.
- Der er registreret flest fodgængerulykker i efteråret og om vinteren.
- Ulykkerne er fortrinsvis registreret i perioderne med mest trafik, især om eftermiddagen (kl. 14:00-18:00).
- En relativ stor andel (40 %) af ulykkene er sket i mørke eller tusmørke.
- En relativ stor andel (31 %) af ulykkene er sket i vådt eller glat føre.
- Det er i størstedelen af ulykkene en personbil, der har påkørt en fodgænger (74 %). Den næstmest hyppige modpart er en cyklende (12 %).
- Lidt over halvdelen af de tilskadekomne er mænd. I sammenligning med andre ulykker er der relativt mange ældre og børn blandt de tilskadekomne.
- Spiritus har været en potentiel ulykkesfaktor i 8 % af ulykkene, hvilket er en relativt høj andel.



Udpegede lokaliteter med mange fodgængerulykker. De grå markeringer angiver, at de allerede er udpeget i sortpletanalysen. Grøn markering er således en ny udpegning.



## Om temaanalysen

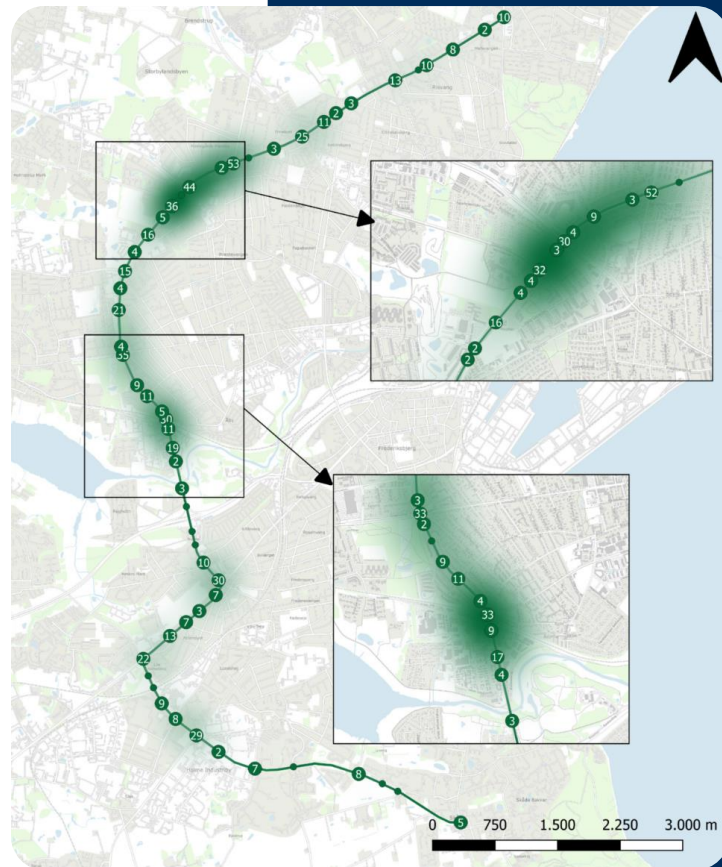
Denne temaanalyse omhandler alle ulykker på Ringvejen (Vejlby, Hasle, Åby, Viby, Skanderborgvej, Ringvej Syd). Ulykker på Ringvejen udgør 12 % af samtlige ulykker i kommunen (2019-2023), men kun 3% af personskaderne i kommunen. Analysen omfatter 526 ulykker og 99 tilskadekomne i perioden.

## Lokaliteter og løsningsforslag

Der er i denne analyse ikke foretaget en konkret udpegning af kryds, men snarere set på strækningen som helhed. Den trafikerede strækning er præget af ulykker som bagendekollisioner, højre- og venstresvingsulykker, tværkollisioner, ulykker ifm. vognbaneskift samt ene- og fodgængerulykker. Trafiksikkerheden vil kunne forbedres ved sænkning af hastigheden fra 70 til 60 km/t samt forskellige, specifikke krydsombygninger som fundet i de øvrige temaanalyser.

## Hovedresultater ang. ulykker på Ringvejen:

- En høj andel (55 %) af de tilskadekomne er kommet alvorligt til skade, og hele 5 % er blevet trafikdræbt.
- Den højeste ulykkestæthed og -frekvens er på delstrækningen Åby Ringvej.
- Ulykkerne er fortrinsvist sket i efteråret og om vinteren.
- Ulykkerne er fortrinsvis registreret i morgen- og eftermiddagstrafikken på hverdage.
- 65 % af ulykkeme er sket i dagslys og 35 % i mørke/tusmørke.
- 66 % af ulykkeme er sket i tørt føre og 30 % i vådt/glat føre.
- 56 % af ulykkeme er registreret i F-kryds, herudover sker der også en del ulykker på vejstrækninger og i T-kryds.
- 38 % af ulykkeme er hovedsituation 1, hvor to ligeudkørende trafikanter på samme kurs har kollideret. Den mest hyppige ulykkesituation er typen 140, som er en bagendekollision.
- Det er oftest en personbil der påkører en modpart, som hyppigst er en anden personbil, en cyklist eller en fast genstand.
- En anelse mere end halvdelen af de tilskadekomne er mænd. De 41-60-årige udgør den største aldersgruppe tæt efterfuldt af 15-24-årige og 25-40-årige.
- Spiritus har kun været en potentiel ulykkesfaktor i 4 % af ulykkerne.



Politi- og skadestuerregistrerede ulykker sket på Ringvejen i perioden 2019-2023.

## OPLÆG TIL INDSATS 42 'FORBEDRET CYKLISTFREMKOMMELIGHED'

### Resume

Indsatsen skal forbedre cyklisters fremkommelighed i Aarhus, særligt i kryds, for at reducere rejsetid, trængsel og utryghed. Der er udarbejdet både generelle og konkrete projektforslag for ca. 5,5 mio. kr. Oplægget danner grundlag for politisk prioritering af, hvilke indsatser der skal igangsættes først.

### Baggrund

Oplægget udspringer af aftalen om Grøn Mobilitetsplan, herunder indsats 42 'Forbedret cyklistfremkommelighed', hvor forligsparterne ønsker at styrke cyklisters fremkommelighed og reducere barrierer i det eksisterende stinet.

### Indhold

Indsatsen omfatter både brede, generelle tiltag og en række konkrete projekter, der tilsammen skal forbedre fremkommeligheden på tværs af kommunen.

### Generelle projektforslag

Der er udpeget tre indsatser, som kan udrulles løbende på flere lokaliteter, hvor der identificeres behov. Tiltagene er relativt enkle og kan tilpasses de konkrete forhold:

- Bedre komfort i kryds, fx ved justering af kantsten og belægning
- Færre bomme på stier, som i dag reducerer fremkommeligheden
- Højresving for rødt, hvor det er trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt

Tiltagene gennemføres som en løbende indsats på tværs af kommunen, indtil midlerne er opbrugt.

### Specifikke projektforslag

Der er desuden udarbejdet 9 konkrete projekter på udvalgte lokaliteter med identificerede fremkommelighedsproblemer. Projekterne omfatter bl.a.:

- Paludan-Müllers Vej (flere kryds)
- Stjernepladsen
- Spanien/Sdr. Allé/Toldbodgade
- Strandvejen/Carl Nielsens Vej

Projekterne er baseret på analyser og borgerinput og er belyst med skitser og anlægsoverslag. Der er ikke taget fuldt højde for bl.a. ledninger og arealforhold, og projekterne kræver videre projektering. Flere projekter kan påvirke øvrige trafikanter og de fysiske omgivelser.

### Økonomi

Der er aktuelt projektmodnet indsats for ca. 9,6 mio. kr. Der er ca. 7 mio. kr. i udisponerede midler til cykelfremkommelighed og cykelstier. Der er ikke afsat yderligere finansiering, og de faktiske anlægsudgifter kan variere, da der endnu ikke er taget fuldt højde for bl.a. ledninger og arealforhold.

### Handling

Der lægges op til, at der politisk prioriteres, hvilke indsatser og projekter der skal igangsættes først inden for de eksisterende midler. På den baggrund arbejder Teknik og Miljø videre med udmøntning af de generelle tiltag på tværs af kommunen samt realisering af udvalgte konkrete projekter, herunder nødvendig projektering og myndighedsbehandling.



## **Oplæg til indsats 42 'Forbedret cyklistfremkommelighed'**

**Uddybning af projektforslag**

**TEKNIK OG MILJØ**  
Aarhus Kommune



# Introduktion

## #42 Forbedret cyklistfremkommelighed

I Grøn Mobilitetsplan er det besluttet, at der skal skabes bedre fremkommelighed for alle typer af cyklister som en del af indsats #42 om Forbedret cyklistfremkommelighed.

Med bedre cyklistfremkommelighed forstås cyklisters rejsetid og mulighed for at komme frem i trafikken, især i kryds. Dårlig cyklistfremkommelighed kan føre til kødannelser på cykelstien, utryghed for den enkelte og i nogle tilfælde også uhensigtsmæssig trafikantadfærd.

Teknik og Miljø har i 2025 gennemført en større, kortbaseret spørgeskemaundersøgelse, hvor næsten 5.000 aarhusianere gav input til cykelforholdene. Denne undersøgelse danner sammen med andre faglige analyser grundlag for de udarbejdede projektforslag.

I det følgende præsenteres:

- 3 generelle projektforslag, der hver udgør en pakke af tiltag, som udrulles bredt i kommunens geografi.
- 9 specifikke projektforslag, som kan forbedre cyklistfremkommeligheden på en udvalgt lokalitet.

### Generelle projektforslag

Der er udvalgt 3 forskellige massetiltag. Indsatserne er resultatet af systematiske screeninger og tekniske vurderinger af eksisterende barrierer på kommunens stinet. Hver indsats gennemføres som en løbende indsats, hvor der gennemføres forbedringer flere steder, indtil midlerne er opbrugt.

For alle forslagene er der gennemført en vurdering af, hvad løsningen erfaringsmæssigt koster. De reelle udgifter vil variere fra sted til sted. For hvert tiltag er en overordnet vurdering af tiltagets effekt på cykelforholdene. De konkrete løsninger kræver videre analyse og projektering og forudsætter godkendelse ved færdselsmyndighed.

### Specifikke projektforslag

Der er udarbejdet 9 specifikke forslag til forbedring af cyklistfremkommeligheden. For hvert forslag er der gennemført en vurdering af, i hvor høj grad forholdene for cyklister vil blive forbedret.

Flere af forslagene vil uundgåeligt have en enten positiv eller negativ indflydelse på bil- og/eller gangtrafikkens fremkommelighed på stedet, eller kræve ændringer af grønne arealer. Disse konsekvenser er vurderet overordnet. Hvert enkelt projekt præsenteres i et stamblad, hvor nuværende udfordring, selve løsningsforslaget, samt relevante opmærksomhedspunkter er beskrevet.

Der er beregnet tidlige anlægsoverslag for hvert enkelt projekt baseret på de udarbejdede skitser. Pladsbehov og mængdeopgørelse er baseret på grundkort fra kortforsyningen. Der er ikke undersøgt for samtlige plan- og miljøforhold. Der er ikke indeholdt eventuelle omkostninger til arealerhvervelse, og der er ikke undersøgt ledningsforhold i alle projekterne. Projekternes kompleksitet og størrelse vurderes dog som udgangspunkt at være begrænset, men overslagene er forbundet med nogen usikkerhed.

## Økonomi

### Finansieringsbehov for foreslåede indsatser

Der er pt. projektmodnet indsatser for 9,6 mio. kr.

Indsats	Pris [mio.]
Generelle indsatser	2,2
Specifikke projektforslag	7,4
I alt	9,6

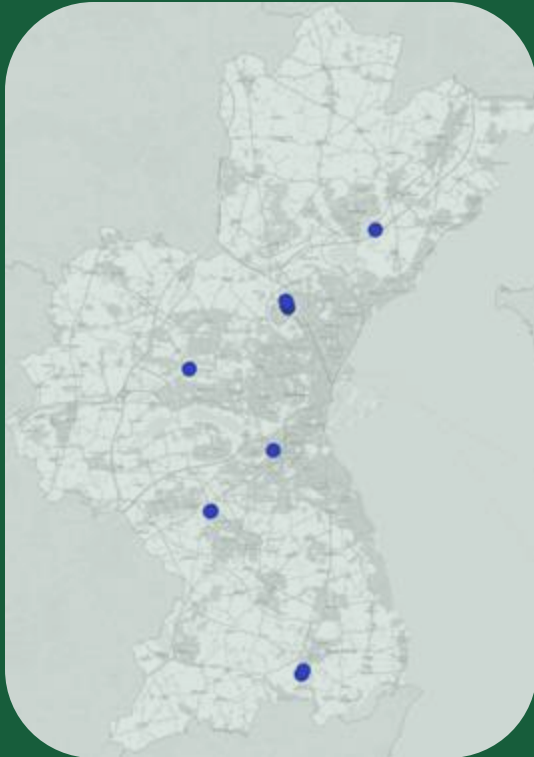
### Finansieringsmulighed

Der er i forlig om Grøn Mobilitetsplan afsat ca. 28,4 mio. kr. til cykelstier og cyklistfremkommelighed, hvoraf ca. 7 mio. kr. ikke er disponeret. Der er pt. ikke afsat andre faste bevillinger eller anden økonomi til gennemførelse af cyklistfremkommelighedstiltag på de foreslåede lokaliteter.

Generelle projektforslag		
Nr.	Tiltag	Pris [mio.]
1	Bedre komfort i kryds	1,0
2	Færre bomme på stierne	1,0
3	Højresving for rødt	0,2
SUM		2,2

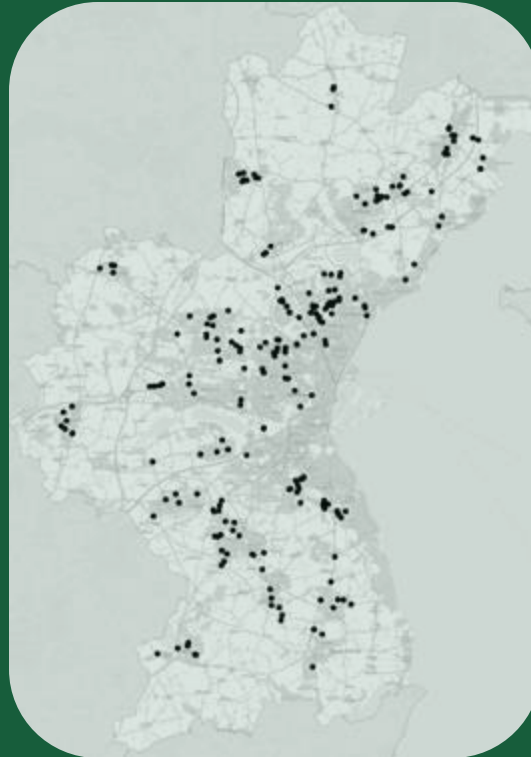
Specifikke projektforslag		
Nr.	Lokalitet	Pris [mio.]
1	Paludan Müllers Vej / Herredsvej / Carl Krebs' Vej	1,6
2	Carl Blochs Gade-Ceres Allé (Sti v. Folkehuset)	0,3
3	Randersvej / Langelandsgade / Funch Thomsens Gade (Stjernepladsen)	0,6
4	Oddervej / Kongevejen	1,0
5	Paludan Müllers Vej / Langelandsgade / Kaserneboulevarden	0,5
6	Spanien / Sdr. Allé / Toldbodgade	0,5
7	Dr. Margrethes Vej / Trøjborgvej	0,3
8	Strandvejen / Carl Nielsens Vej	0,1
9	Oddervej / Stenvej	2,5
SUM		7,4

# Generelle projektforslag



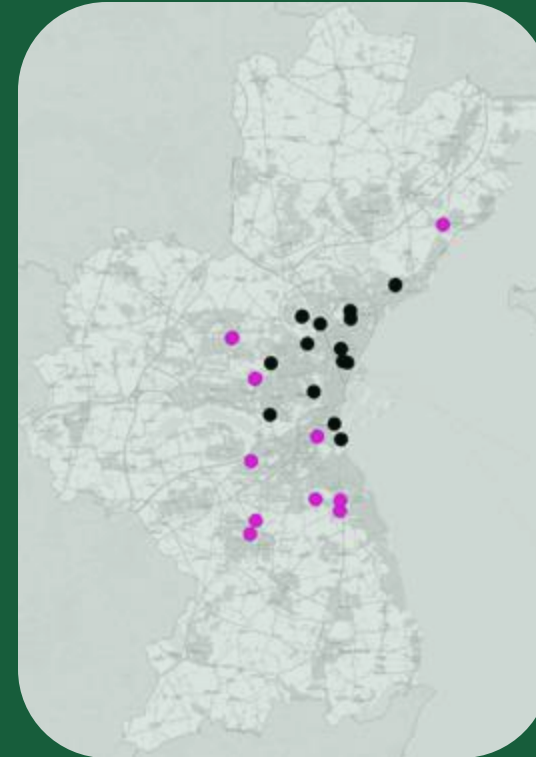
**Bedre komfort i kryds**

Budget: 1,0 mio. kr.



**Færre bomme på stierne**

Budget: 1,0 mio. kr.



**Højresving for rødt**

Budget: 0,2 mio. kr.

# Bedre komfort i kryds

## Tiltaget

I flere vigepligtsregulerede kryds har cykelstien en uhensigtsmæssig udformning forbi sidevejen i overgang mellem cykelsti og kørebane. Der er udpeget 12 kryds på hovedstinetet, hvor man som cyklist i fart skal køre ned over og efterfølgende op af en stejl asfaltrampe. I hvert af disse 12 kryds gennemføres en mindre ombygning, så cykelstien får en blød overgang mellem cykelsti og kørebane for at højne cyklisteres komfort.

## Effekt

Som cyklist er det vigtigt at opleve en høj grad af komfort. At køre hen over en stejl asfaltrampe på en strækning, hvor man i øvrigt ikke har vigepligt og må holde farten, kan være forbundet med fare og ringe komfort. Især i mørke, når der er sne, eller på anden vis ved nedsat sigtbarhed, hvor det kan være svært at erkende asfaltrampen, er det farligt at passere en asfaltrampe med 20-30 km/t. De kan i øvrigt ikke passeres korrekt af cyklister med mere end 2 hjul, som har behov for at krydse kanter vinkelret. Udbedring af krydsene vil øge cyklisteres komfort og fremkommelighed.

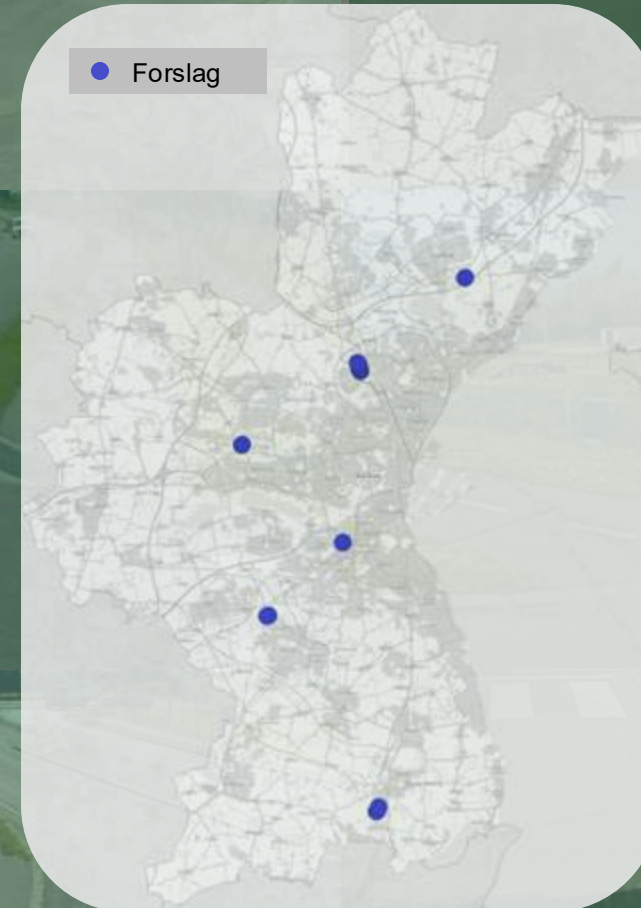
## Omfang

Problematikken er konstateret i 12 vigepligtskryds fordelt på nedenstående byer:

- Lystrup (Lægårdsvej)
- Skejby (Hedeager)
- Brabrand Nord (Sintrupvej)
- Viby (Skanderborgvej)
- Hasselager (Birkegårdsvej)
- Malling (Bredgade)

## Økonomi

Der afsættes 1 mio. kr. til indsatsen. Baseret på nylige ombygninger skønnes en anlægsudgift på 50.000-75.000 kr. for ombygning af ét kryds. Ved enkelte lokaliteter gennemføres andre mindre tiltag og tilpasninger ifm. ombygningen.



# Færre bomme på stierne

## Tiltaget

I Aarhus Kommune er der mere bomanlæg på cykelstierne ved mere end 250 kryds og stiafslutninger. Indsatsen går på systematisk at gennemgå, opmåle og vurdere forholdene på udvalgte bomme på hovedstinet. For hvert bomanlæg afgøres det, om bommene skal bevares, omplaceres, fjernes helt eller erstattes med anden løsning ud fra fastlagte principper.

## Effekt

Bomme nedsætter cyklisteres fremkommelighed markant, men er nødvendige i enkelte tilfælde. Mange af de nuværende bomme er oprindeligt placeret og indrettet for mange årtier siden. Med den hastige udvikling af cykeltyperne, herunder hurtigere og tungere elcykler samt flere brede specialcykler, er der behov for bredere passage forbi bommene. Nogle bomme skønnes ud fra nuværende principper helt at kunne udelades eller erstattes af anden løsning. Med færre bomme på cykelstierne vil cyklisterne opleve bedre fremkommelighed, ligesom det vil lette vintertjenestens passage.

## Omfang

Der er bomanlæg ca. 250-300 steder på de kommunale stier. En stor del af bommene er ikke indrettet til passage for specialcykler. Det skønnes, at der er stort potentiale for at nedlægge, erstatte eller ændre på bommene på flere befærdede lokaliteter.

## Økonomi

Der foreslås afsat 1 mio. kr. til en første etape af indsatsen. Dette vil skønsmæssigt kunne føre til ændringer på 25-40 lokaliteter afhængigt af de konkrete ændringer.



- Nuværende stibomme

# Højresving for rødt for cyklister

## Tiltaget

I signalregulerede kryds er det muligt at undtage cyklister fra signalreguleringen og tillade højresving for rødt signal. Dette sker ved opsætning af en undertavle og afmærkning af svingspor og vigepligt i stedet for en stoplinje. Tiltaget blev etableret i 14 kryds forskellige steder i kommunen i 2024. I den forbindelse blev der lavet en screening af alle kommunens ca. 250 signalregulerede kryds, og det skønnes at kunne etableres i yderligere 8-10 kryds.

## Effekt

Højresving for rødt øger cyklisternes fremkommelighed betydeligt ved at reducere unødigt ventetid for rødt signal. Tiltaget mindsker trængslen på cykelstien, da det spreder cykelstrømmen og reducerer antallet af cyklister, der starter samtidigt, når signalet skifter til grønt. Nationale erfaringer viser desuden, at det ikke har en negativ effekt på trafiksikkerheden og forhold for de gående. Ved at lovliggøre en adfærd, som mange allerede praktiserer, skabes der større tilfredshed blandt cyklisterne i de pågældende kryds.

## Omfang

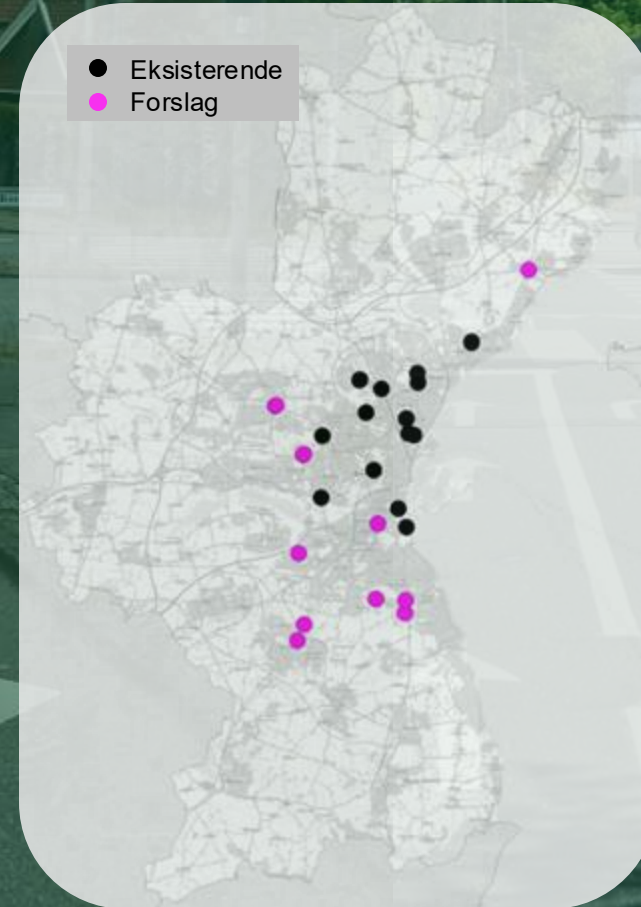
Løsningen kræver særlige fysiske omstændigheder og trafikale forhold, og kan derfor kun etableres i udvalgte kryds, som lever op til visse krav.

Der er foretaget en screening af kommunens ca. 250 lyskryds. Løsningen findes allerede i 14 kryds. I indsatsen skønnes det at løsningen kan etableres i yderligere ca. 8-10 kryds spredt i hele kommunen.

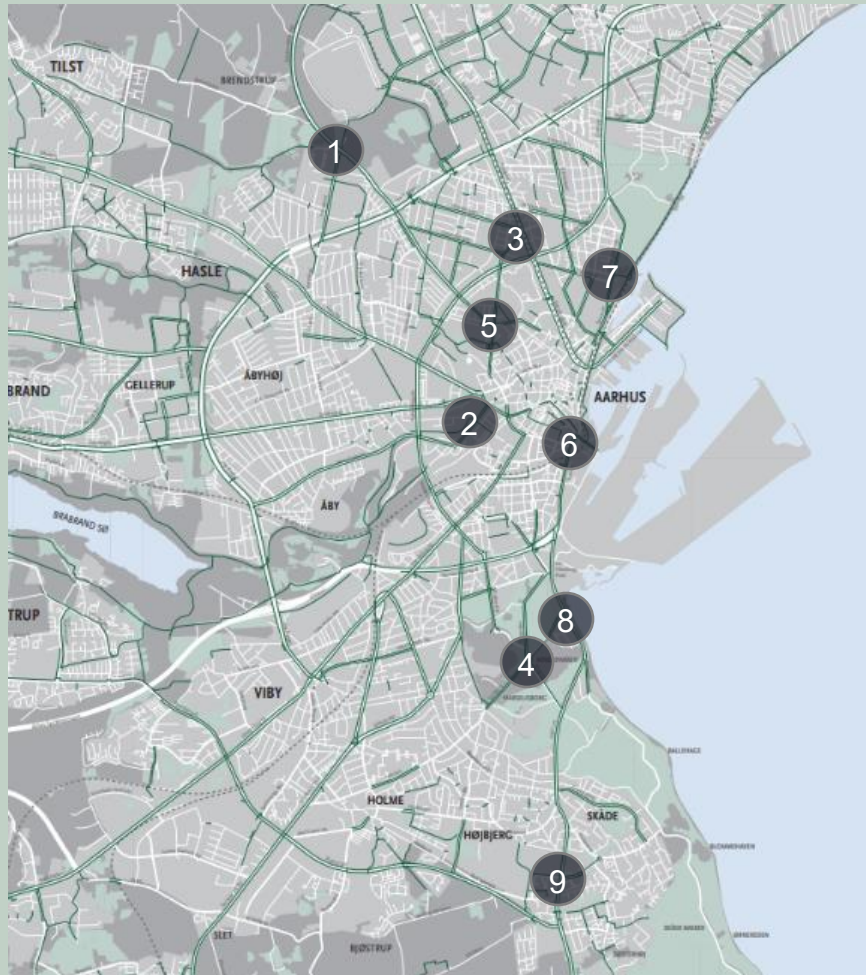
## Økonomi

Løsningen koster erfaringsmæssigt 5.000-15.000 kr. pr. vejgren. Der afsættes 0,2 mio. kr. til etablering af løsningen i op til 10 kryds.

- Eksisterende
- Forslag



# Specifikke projektforslag



Specifikke projektforslag				
Nr.	Lokalitet	Område	Antal cyklister	Pris [mio.]
1	Paludan Müllers Vej / Herredsvej / Carl Krebs' Vej	Skejby	2.500	1,6
2	Carl Blochs Gade-Ceres Allé (Sti v. Folkehuset)	Vesterbro	2.000	0,3
3	Randersvej / Langelandsgade / Funch Thomsens Gade (Stjernepladsen)	Vesterbro/ Trøjborg/City	3.000	0,6
4	Oddervej / Kongevejen	Marselis	1.500	1,0
5	Paludan Müllers Vej / Langelandsgade / Kaserneboulevarden	Vesterbro	4.300	0,5
6	Spanien / Sdr. Allé / Toldbodgade	City	5.100	0,5
7	Dr. Margrethes Vej / Trøjborgvej	Trøjborg	2.500	0,3
8	Strandvejen / Carl Nielsens Vej	Marselis	1.400	0,1
9	Oddervej / Stenvej	Højbjerg/ Skåde	400	2,5
<b>SUM</b>				<b>7,4</b>

# Effektvurdering og metode

For alle projektforslag er effekterne vurderet overordnet ud fra fire forskellige kriterier:

- Cyklister
- Fodgænger
- Øvrige trafikanter
- Byrum













Effekten for de enkelte kategorier er vurderet ud fra hvilken indflydelse tiltaget vurderes at have på den pågældende kategori. Vurderingen kan således både være positiv og negativ. Effekten vurderes på en skal fra 1-5, hvor 1 er lavest og 5 er højest:

- 1-5 positiv konsekvens vises med grøn
- 1-5 negativ konsekvens vises med rød

Vurderingen er foretaget på baggrund af erfaringsmæssige positive/negative konsekvenser.

Til højre ses et eksempel på effektvurderingsskemaet.

**Effekt**

						[Forklaring]
						[Forklaring]
						[Forklaring]
						[Forklaring]

For hvert projekt er angivet det pågældende antal cyklister på en gennemsnitlig hverdag, som færdes på den strækningen igennem krydset og som dermed vil komme cyklisterne til gavn.

Projekterne præsenteres i prioriteret rækkefølge. Rangement af projektforslag baserer sig på en helhedsbetragtning ud fra antallet af cyklister, som har gavn af ombygningen, samt effekterne for de øvrige trafikanter, så der samlet opnås størst effekt.














## Paludan Müllers Vej / Herredsvej / Carl Krebs' Vej

Udfordring	Der ankommer mange cyklister til krydset fra Skejby AUH fra nord på Carl Krebs' Vej, hvoraf mange skal ligeud og til venstre. Der er kort grøntid og smal cykelsti frem mod krydset, så mange cyklister venter i flere signaomløb for at komme igennem krydset, og det skaber uheldige situationer med ulovlig adfærd og lang ventetid. Højresvingende køretøjer har samtidig svært ved at foretage højresving, fordi der skal afventes mange cyklister, og det forsinker bussen.
Løsningsforslag	Cykelstien udvides frem mod krydset, så der er plads til cyklister i flere rækker. Venstresvingområdet på sydvestlige hjørne udvides, så der er plads til flere ventende cyklister. Der etableres højresvingbane for køretøjer, så højresvingende køretøjer fjernes fra de gennemgående spor, og bussen kan komme frem
Opmærksomhedspunkt	Projektet kræver arealerhvervelse og dispensation for fredskovsområde på nordvestlige hjørne af krydset. Projektet indgår også som busfremkommelighedsprojekt, fokuslokalitet 6.1. Et mindre indgribende alternativ er at opsætte højresvingforbud.

Antal cyklister 2.500

Økonomi 1,6 mio. kr.

### Effekt

					Løsningen vil afvikle flere cyklister fra nord i alle 3 færdselsretninger
					Færre cyklister vil benytte fortov som venteområde
					Hurtigere afvikling af cyklister og egen svingbane forbedrer højresving
					Krydsudvidelsen kræver fældning af træer og fredskovserstatning

### Løsningsforslag

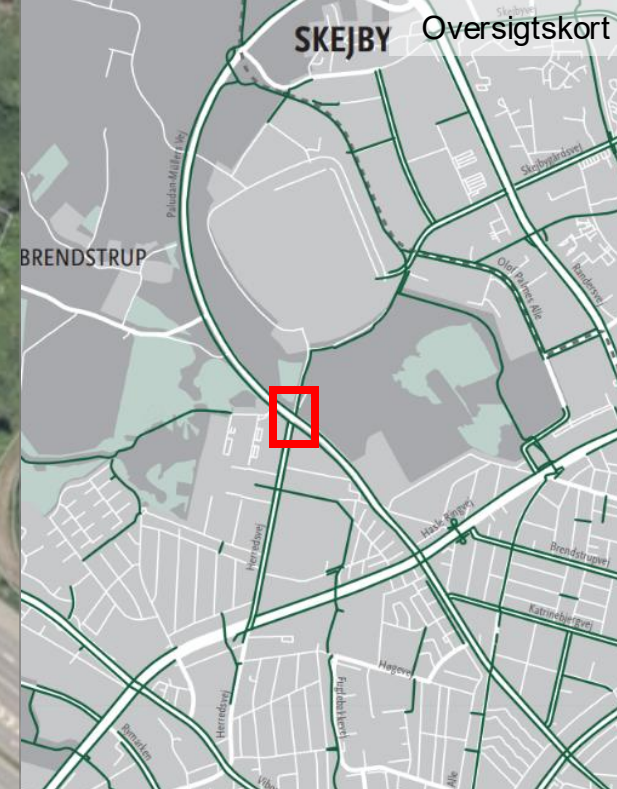


Foto af nuværende problemstilling












## Carl Blochs-Gade-Ceres Allé (Sti v. Folkehuset)

Udfordring	Del af Brabrandstien mellem Ceres Allé og Carl Blochs Gade benyttes af flere og flere fodgængere og cyklister. I dag er der en fællessti med bomme, som begrænser fremkommeligheden for gående og cyklende og skaber kødannelse på Carl Blochs Gade. Derudover er der uklare vigepligtsforhold ved stiens afslutning mod det signalregulerede kryds.
Løsningsforslag	Der tilvejebringes bredere stianlæg med opdeling af cyklister og fodgængere på hhv. cykelsti og fortov. Der anlægges separat fortov lang stien, og fortov på Carl Blochs Gade udvides på hjørnet. Mod krydset erstattes bomme af pullert, og vigepligtsforholdene gøres mere tydelige med skiltning.
Opmærksomhedspunkt	Udvidelse af sti og anlæg af fortov kræver arealerhvervelse fra Magistraten for Sundhed og Omsorg, som ejer og drifter tilstødende bygninger. Der er indgået forhåndsaftale herom mellem MSO og MTM.

Antal cyklister 2.000

Økonomi 0,3 mio. kr.

### Effekt

					Opdeling af gående og cyklende og fjernelse af bomme vil forbedre afviklingen af cyklister markant og reducere kødannelse på stien og Carl Blochs Gade
					Fodgængere vil ikke længere skulle gå på en sti, der også benyttes af cyklister, men får eget færdelsesareal og dermed mere tryghed
					Ingen effekt.
					Der fældes ingen træer, men hæk og rabat mod plejehjem og transformestation reduceres

### Løsningsforslag

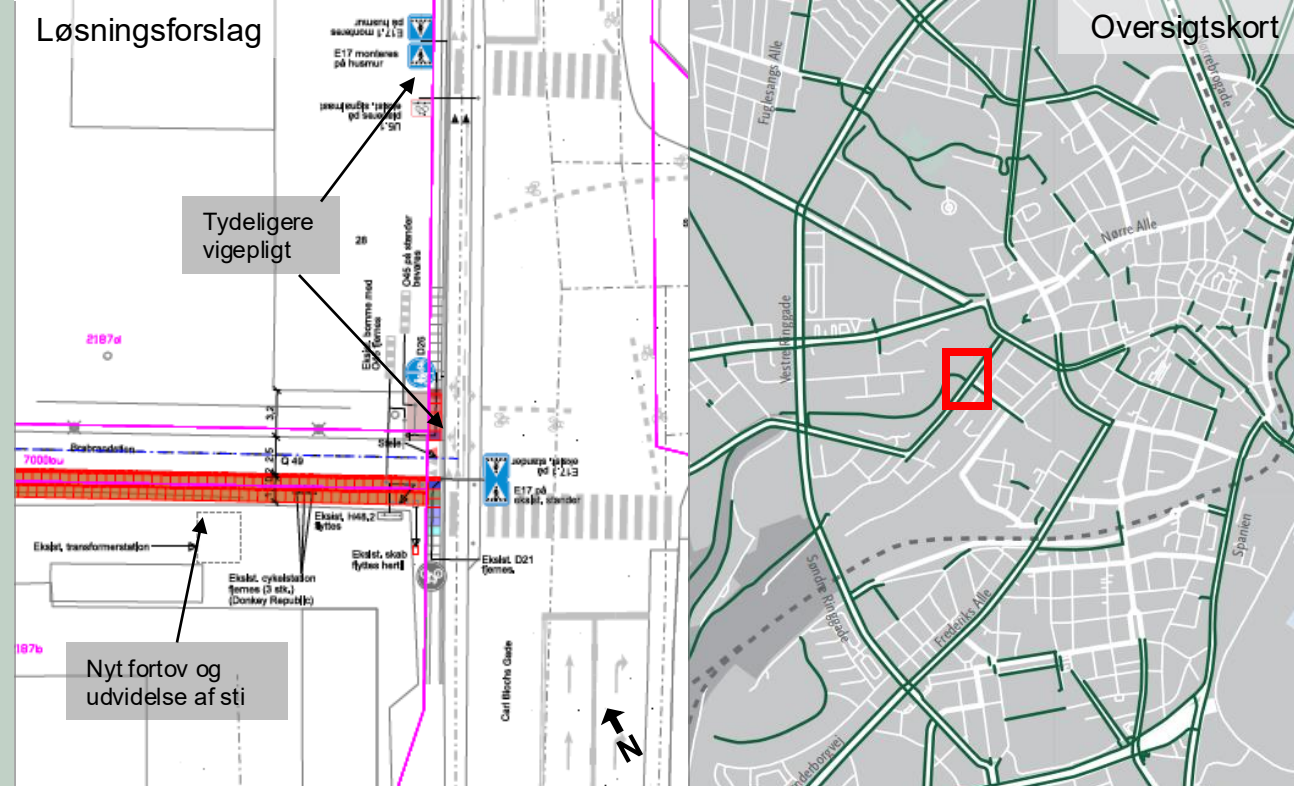


Foto af nuværende problemstilling










## Randersvej / Langelandsgade / Funch Thomsens Gade (Stjernepladsen)

Udfordring	Cyklister fra nord ad Randersvej kommer i høj fart ned af bakken, og mange skal dreje til højre. Pladsen til højresving er begrænset og cykelstien har et skævt forløb, så svingende cyklister, der bremser langsomt ned, udgør en gene for ligeudkørende cyklister, ligesom der er risiko for cyklister ude på kørebanelen. Dette får nogle cyklister til at cykle ind over Stjernepladsen
Løsningsforslag	Det foreslås at udvide cykelstien frem mod krydset, så der kan anlægges en decideret højresvingsbane til cyklister, så de kan foretage nedbremsning og højresving på eget areal.
Opmærksomhedspunkt	Stjernepladsen er udpeget i den strategiske byrumsplan. Den foreslåede løsning er dog meget begrænset til nuværende færdselsareal og lægger ikke beslag på arealer til byrum. Anlægsarbejdet kan kræve lukning af Randersvej i en kortere periode.

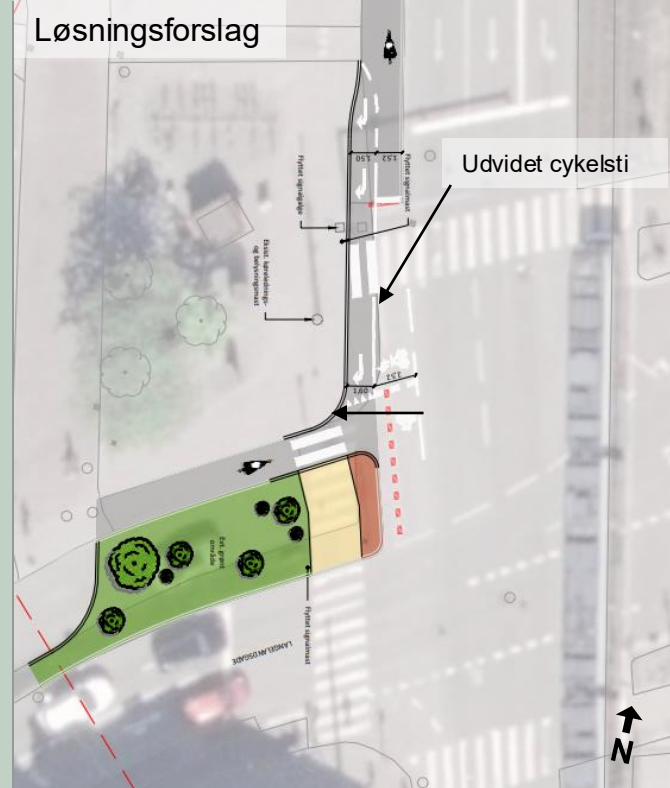
Antal cyklister 3.000

Økonomi 0,6 mio. kr.

### Effekt

					Løsningen vil gøre det lettere at foretage højresving og færre vil opleve uheldige situationer
					Fodgængere vil få en lidt længere krydsning af Randersvej, men vil opleve færre cyklister på pladsen
					Mindre risiko for cyklister ude på kørebanelen, som kan skabe farlige situationer eller pludselige opbremsninger
					Ingen effekt.

### Løsningsforslag



### Øversigtskort

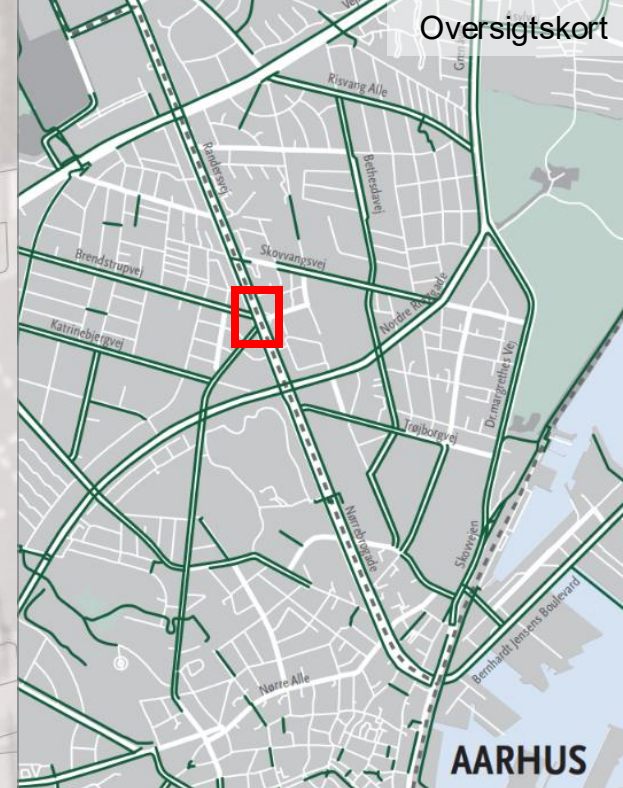


Foto af nuværende problemstilling










## 4 Oddervej / Kongevejen

Udfordring	I krydset Oddervej / Kongevej er der mange cyklister, der svinger til højre fra Kongevejen og venstre fra Oddervej. Der er ofte kødannelser for vejtrafikken på Kongevejen, og køretøjerne blokerer for, at cyklister kan komme frem til krydset og svinge til højre. Cyklisterne skaber derfor en trampesti i rabatten på krydsets hjørne. Venstresvingende cyklister har ikke et ventebanepålys og presse af cyklister, der kommer bag fra i høj fart, eller køretøjer fra p-pladsen v. Frederikshøj
Løsningsforslag	Krydset udvides, så der bliver plads til cykelbane på Kongevejen frem mod krydset. Cykelstien langs Oddervej udvides, så der kan etableres en venstresvingsbane til svingende cyklister, ved at reducere bredden på fortovet.
Opmærksomhedspunkt	De tilstødende arealer er fredskovsområder. Løsningen kræver dog ikke fredskovsdispensation, da løsningen kan realiseres inden for nuværende vejmatrix og græsbelagte rabatter.

Antal cyklister 1.500

Økonomi 1,0 mio. kr.

### Effekt

					Det vil blive markant lettere for cyklister at komme frem mod krydset på Kongevejen, og trygheden for svingende cyklister fra Oddervej vil blive forbedret
					Fortovet på østsiden af Oddervej reduceres fra 3 fliserækker til 2 fliserækker som på resten af strækningen, og påvirkningen vurderes derfor uden betydning.
					Ventende køretøjer fra Kongevejen vil opleve færre gener med pludselige, utålmodige cyklister på højre eller venstre side. Udkørsel fra Frederikshøj vil forbedres.
					Ingen effekt.

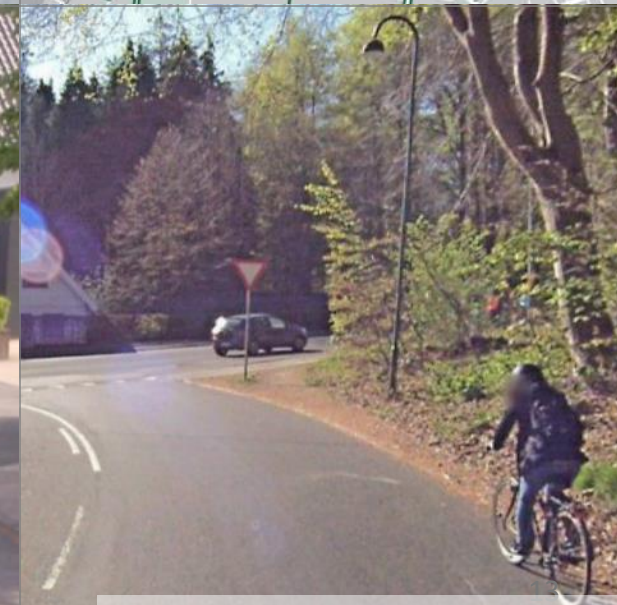
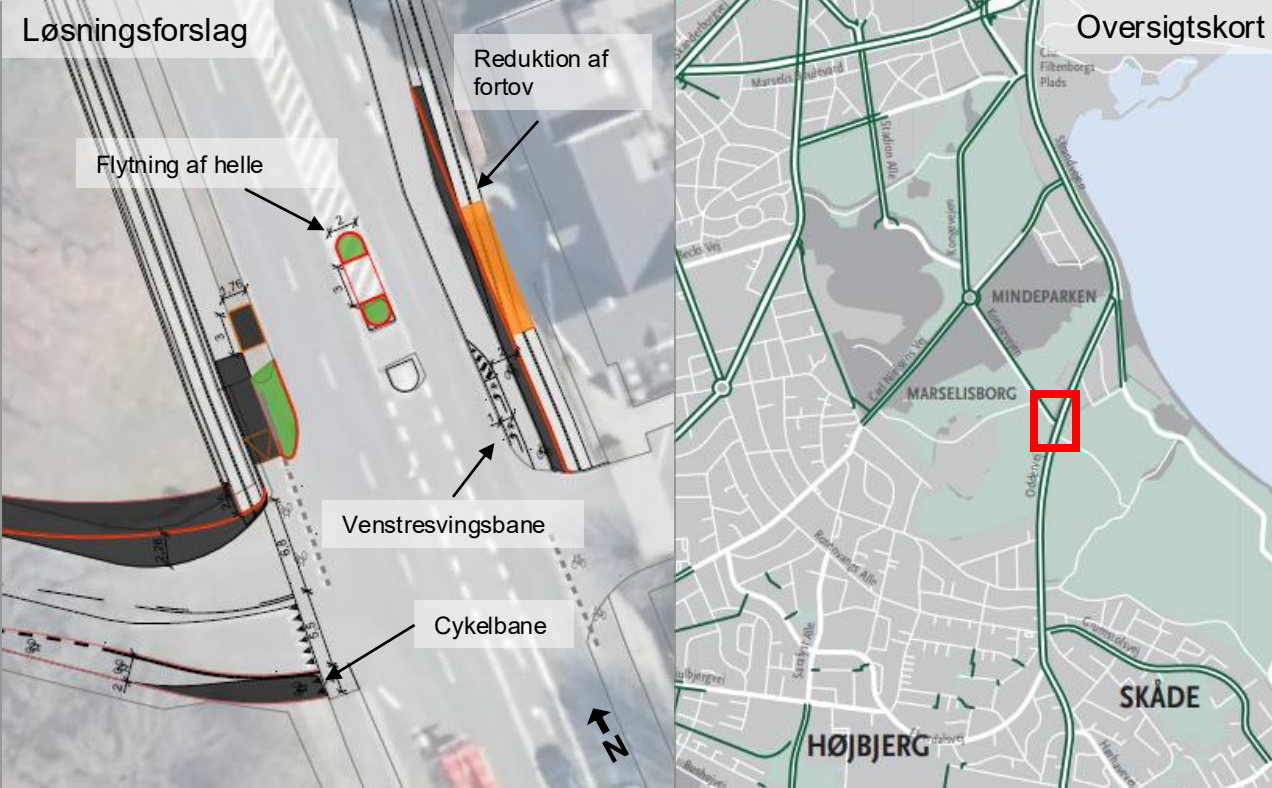


Foto af nuværende problemstilling












## 5 Paludan Müllers Vej / Langelandsgade / Kaserneboulevarden

Udfordring	Cyklister fra vest ankommer til krydset på en smal cykelsti uden opdeling i svingspor, hvor der også er højresvingsspil for vejtrafikken. De højresvingende biler, busser og lastbiler kan skabe utrygge situationer på cykelstien. Den smalle cykelsti uden opdeling medfører også, at svingende cyklister venter unødigt. Højresvinget er desuden meget skarpt, og tidligere har mange cyklister kørt hen over rabatten, før der blev opsat fodhegn.
Løsningsforslag	Cykelstien udvides frem mod krydset, så cykelstien kan opdeles i en ligeudbane og en svingbane. Højresvingende cyklister kan dermed køre uden om signalreguleringen, og det vil være mere tydeligt for køretøjer, om cyklisterne skal køre ligeud eller svinge.
Opmærksomhedspunkt	Udvidelse af færdselsarealet mod syd kan kræve en meget begrænset arealerhvervelse og dispensation fra skovloven.

Antal cyklister 4.300

Økonomi 0,5 mio. kr.

### Effekt

					Udvidelse af cykelstien vil kunne afvikle flere cyklister, og svingende cyklister vil opleve bedre fremkommelighed
					Der vil fortsat være god tilgængelighed på tværs af vejene, men nogle vil opleve det utrygt, at cyklister kan svinge for rødt
					Det vil være mere tydeligt for svingende køretøjer, om cyklisten også skal svinge
					Ingen påvirkning af træer – dog skal der søges om ophævelse af fredskov på ganske få kvadratmeter græsrabat

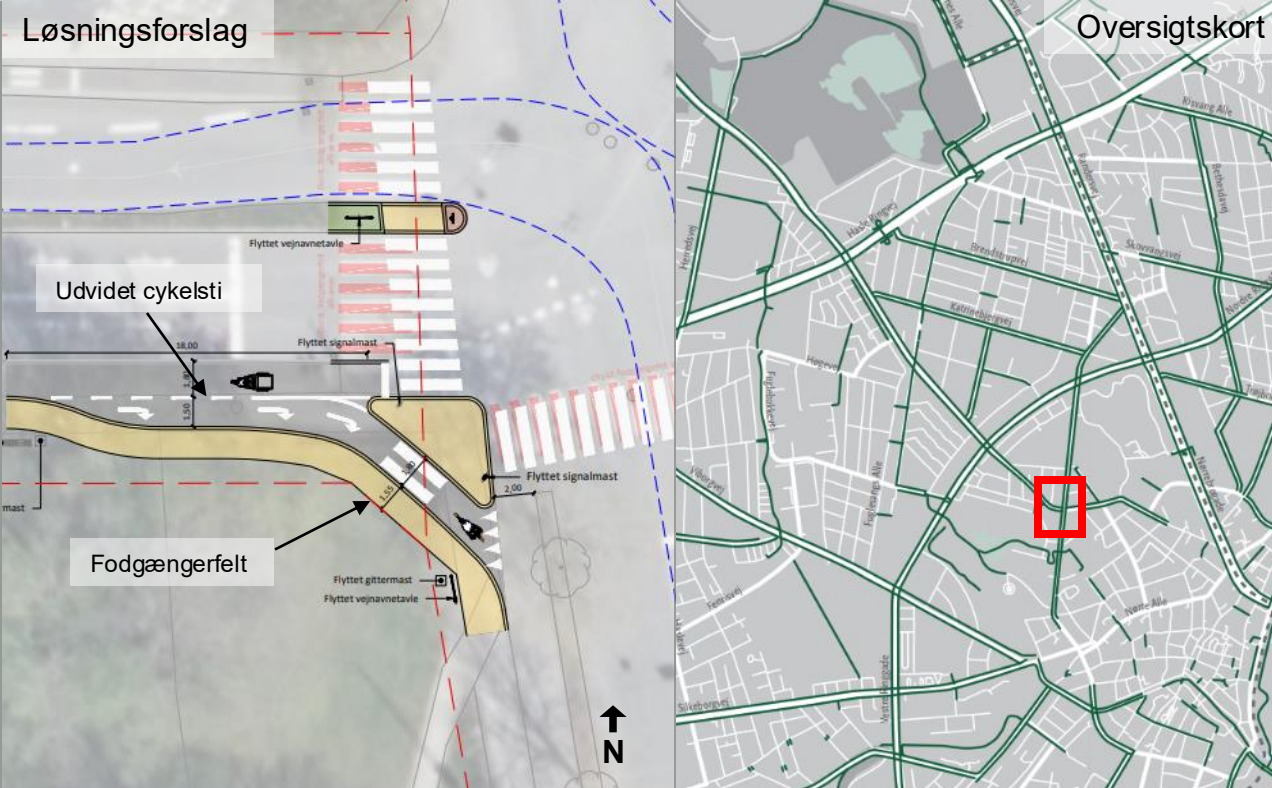


Foto af nuværende problemstilling








## 6 Spanien / Sdr. Allé / Toldbodgade

Udfordring	Cyklister fra vest, som kommer kørende ad Spanien og skal via Dynkarken mod Dokk1 og resten af havnen, kommer igennem krydset i et skævt forløb forbi Toldbodgade. For venstresvingende cyklister mod Sdr. Allé er der et lille venteareal til de venstresvingende, som er meget småt. Ofte opstår utrygge og farlige situationer, fordi de ventende cyklister blokerer for ligeudkørende cyklister.
Løsningsforslag	Det foreslås at udvide venteområdet til de venstresvingende cyklister, så flere cyklister kan vente på grønt signal uden at blokere for ligeudkørende cyklister. Dette opnås ved at ændre begrænset i gangarealer, som i dag benyttes til skiltning mm.
Opmærksomhedspunkt	-

Antal cyklister 5.100

Økonomi 0,5 mio. kr.

### Effekt

	 			Mere tryghed for svingende cyklister, og større fremkommelighed for ligeudkørende cyklister. Færre konflikter mellem cyklister.
				Ingen effekt.
				Ingen effekt.
				Et mindre indgreb nær rodzonen for ét træ, som håndteres med rødvenligt bærelag og skånsom frigravning

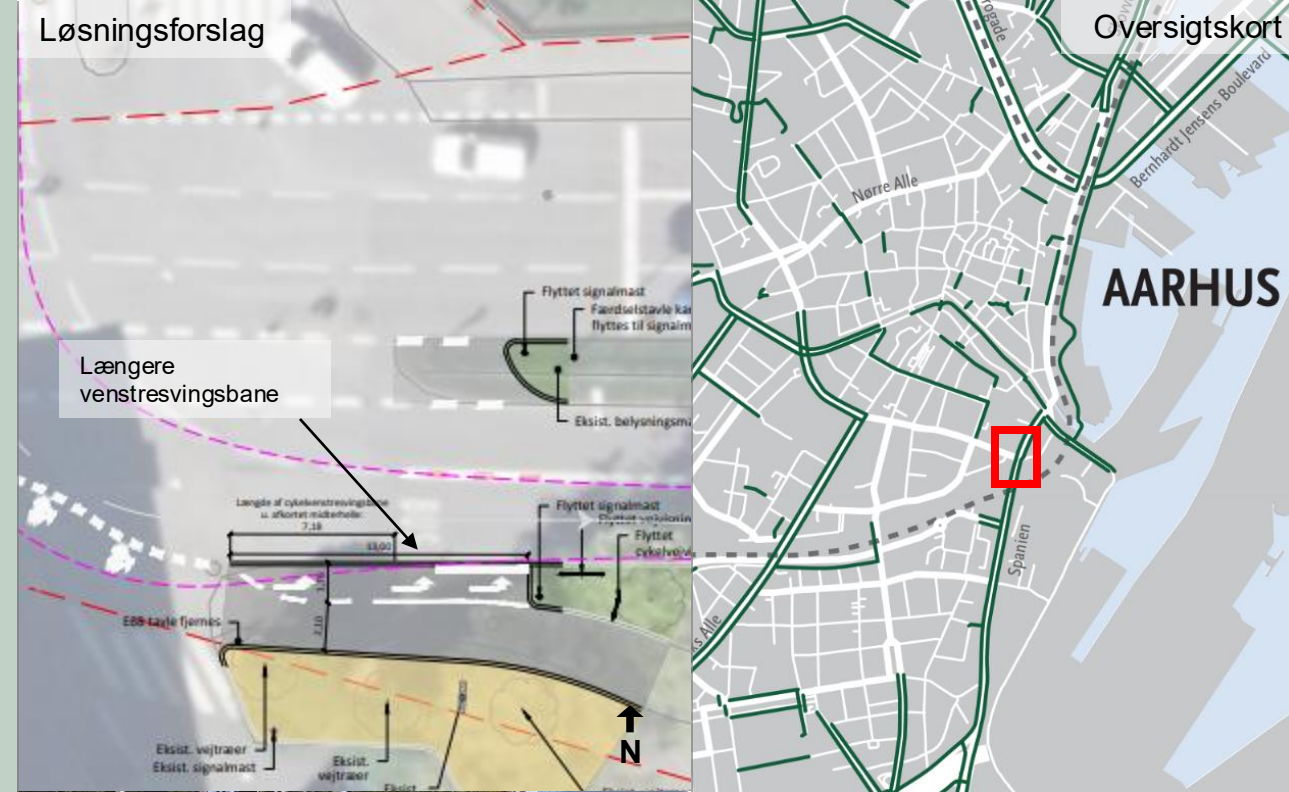


Foto af nuværende problemstilling

# 7 Dr. Margrethes Vej / Trøjborgvej

Udfordring	Cyklister fra syd, som enten skal dreje til venstre mod Trøjborgvej eller fortsætte ligeud ad Dr. Margrethes Vej, deles om samme området. Når venstresvingende cyklister venter på grønt signal blokerer de for ligeudkørende cyklister. Dette reducerer fremkommeligheden for de ligeudkørende cyklister, er utrygt for de venstresvingende, og kan føre til uheldige situationer og konflikter-
Løsningsforslag	Krydsområdet udvides og der anlægges særskilt venstresvingsbane, så svingende cyklister har et trygt venteområde. Gennemgående cykelsti udvides og omlægges sammen med fortovet ind mod bygningen.
Opmærksomhedspunkt	Muligheden for at stille sin cykel op ad bygningen forringes, men der vurderes at være alternative muligheder

<i>Antal cyklister</i>	2.500	<i>Økonomi</i>	0,3 mio. kr.
------------------------	-------	----------------	--------------

### Effekt

					Mere tryghed for svingende cyklister, og større fremkommelighed for ligeudkørende cyklister. Færre konflikter mellem cyklister.
					Fortov med 2 fliserækker som i dag fastholdes igennem krydset. Dog vil der være mindre risiko for ventende cyklister på fortovet
					Ingen effekt.
					Ingen effekt.

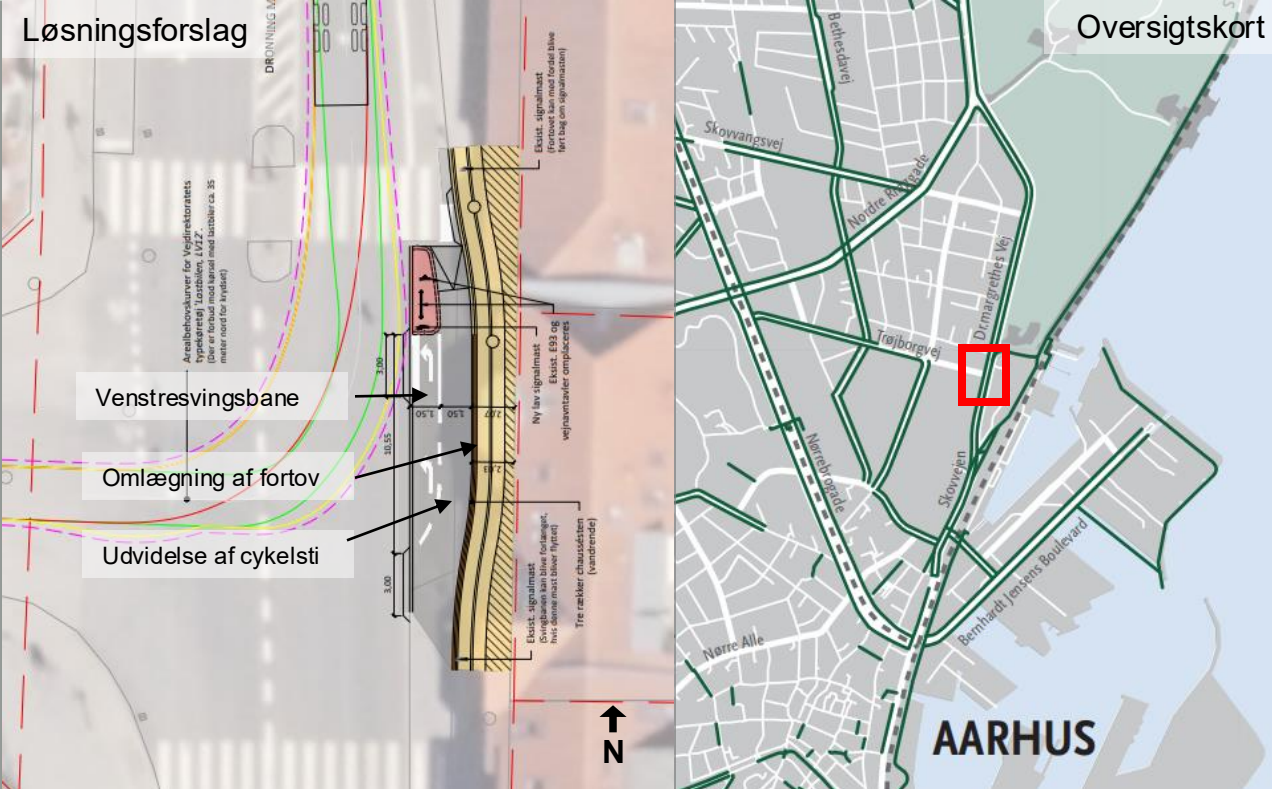


Foto af nuværende problemstilling







## 8 Strandvejen / Carl Nielsens Vej

Udfordring	Det er i dag ikke muligt for cyklister – igennem signalreguleringen - at dreje til venstre fra Strandvejen mod Carl Nielsens Vej. Venstresvingende cyklister må derfor trække cyklen i fodgængerfelterne eller på anden vis finde vej igennem krydset.
Løsningsforslag	Der etableres venstresvingsområde og venstresvingsbane i krydset
Opmærksomhedspunkt	-

Antal cyklister 1.400

Økonomi 0,1 mio. kr.

### Effekt

					Mere tryghed og bedre adgang til krydset for svingende cyklister. Mindre forvirring om korrekt placering i krydset.
					Ingen effekt.
					Ingen effekt.
					Ingen effekt.

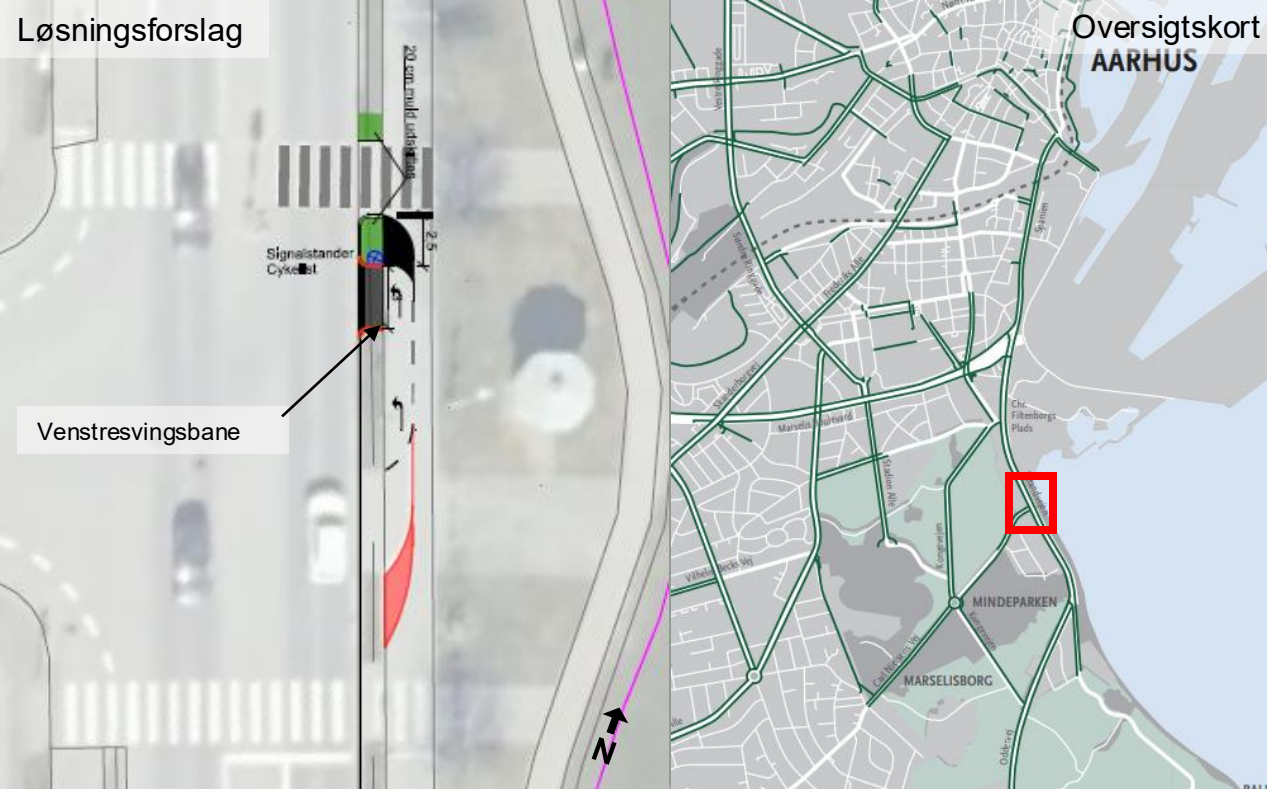













Foto af nuværende problemstilling

Udfordring	Stenvej er en af de eneste cykelforbindelser mellem Højbjerg (Lyseng) og Skåde. I dag ophører en dobbeltrettet cykelsti ca. 100m fra krydset v. Oddervej. Som cyklist er det svært at komme frem i krydset, når der er kødannelser for vejtrafikken, da vejen er smal. Samtidig standser bussen i dag ude på kørebanen meget tæt på krydset.
Løsningsforslag	Cyklisternes fremkommelighed i krydset forbedres ved at anlægge enkeltrettet cykelsti frem mod krydset. I samme omgang etableres enkeltrettet cykelsti i modsatte vejside. På den måde lukkes et hul i stinettet. Der anlægges samtidig buslomme, så holdende busser ikke blokerer for øvrig biltrafik.
Opmærksomhedspunkt	Projektet understøtter fremtidig kollektiv trafikbetjening, hvor flere A-busser skal standse på Stenvej. Løsningen kræver arealerhvervelse. Der er risiko for forurenet jord på tankstationen på sydsiden af Stenvej.

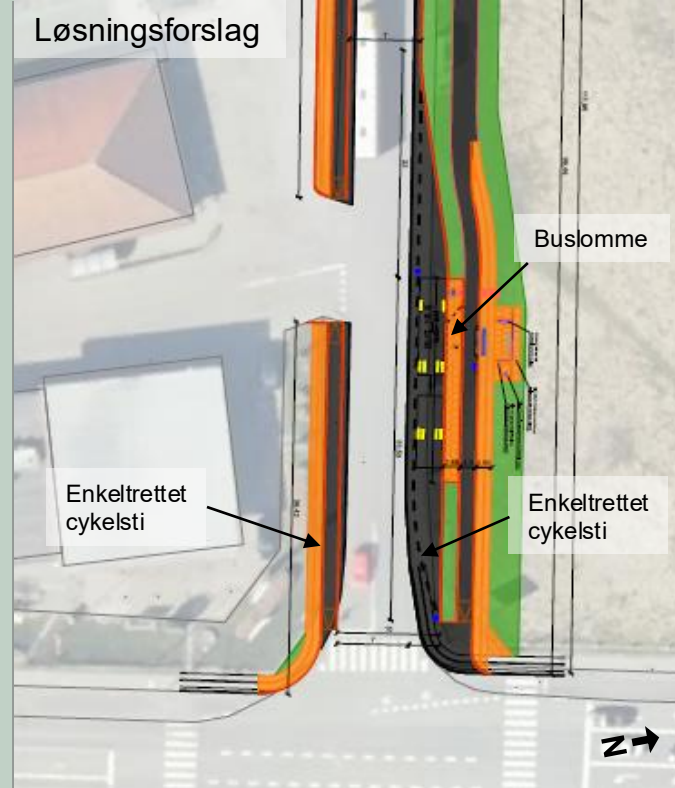
Antal cyklister 400

Økonomi 2,5 mio. kr.

### Effekt

					Cyklister mod Oddervej vil komme nemmere frem til krydset. Stinettet i lokalområdet vil være bedre forbundet i begge retninger på Stenvej.
					Eksisterende fortove fastholdes. Der vil være nemmere adgang til bussen med en perron til ind- og udstigning.
					Bilister frem mod krydset vil ikke dele areal med cyklister og kan afvikles hurtigere. Bilister væk fra krydset kan afvikles bedre, da de ikke holdes tilbage af holdende bus.
					Ingen effekt.

### Løsningsforslag



### Oversigtskort



Foto af nuværende problemstilling

## Igangsatte eller planlagte tiltag

Nedenfor følger en opstilling af lokaliteter, hvor Teknik og Miljø enten allerede har foretaget ombygning i 2024-2025 eller har afsat finansiering til at gennemføre forbedringer i løbet af 2026

- Højresvingsshunt Carl Krebs Vej – ny svingbane uden om signalregulering
- Ringvejen / Åbyhøjgård (T-kryds) – opstramning af vigepligtsforhold
- Ringgaden / Jyllands Allé – udvidelse af svingbaner mod kryds
- Strandvejen / Hjortholmsvej – ny svingbane mod kryds
- Sti ved Ndr. Strandvej/Jasminvej – udvidelse og belysning af cykelsti
- Janus La Cours Gade / Smedens Bro / Vestergade – bredere, dobbeltrettet passage mod Janus La Cours Gade
- Ringgaden / Harald Jensens Plads – udretning af cykelstiforløb
- Dynkarken – udvidelse af cykelsti
- Hørretvej – omlægning af cykelsti og vendt vigepligt
- Paludan Müllers Vej/Katrinebjergvej – venstresvingslomme
- Rundkørslen Havkærvej / Blomstervej – opstramning og hastighedsdæmpning
- Hasle Ringvej / Paludan Müllers vej – bredere cykelsti frem mod kryds

## Fremtidige tiltag

I den kommende periode vil forvaltningen arbejde videre med modning af projektforslag bl.a. med afsæt i de lokaliteter, som aarhusianerne har udpeget i cyklistundersøgelsen. Aarhusianernes input og andre faglige analyser og løbende kortlægninger danner grundlag for udvælgelsen af lokaliteter, hvor der foreslås tiltag

Teknik og Miljø har gennemført en digital, kortbaseret spørgeskemaundersøgelse, hvor næsten 5.000 aarhusianere har deltaget og givet både generelle input til cykelforholdene og konkrete ønsker. Analysen kan ses i sin helhed på kommunens hjemmeside. Undersøgelsen viser, at mere cykelvenlige kryds efterspørges af ca. 47% af de deltagende i undersøgelsen, og at dette emne rangerer som nr. 2 på listen over ønskede tiltag. 2.000 af inputtene samler sig om 60 lokaliteter, som har fået mere end 10 input. En gennemgang af de 60 lokaliteterne, som aarhusianerne har udpeget, fremgår også på kommunens hjemmeside.

Foruden disse lokaliteterne vil der også være fokus på følgende lokaliteter, hvor der kan konstateres nedsat fremkommelighed:

- Ringvejen / Dr. Holsts Vej
- Ny Munkegade / Kaserneboulevarden
- Paludan Müllers Vej / Rydevænget
- Stenbækvej / Silkeborgvej
- Frederik Nielsens Vej / Ringgaden
- Landevejen / Ellemosevej
- Norringholmsvej / Rugholmvej

## OPLÆG TIL INDSATS 43 'KLIMATILPASNING AF CYKEL- OG FODGÆNGERINFRASTRUKTUR'

### Resume

Oplægget præsenterer en samlet analyse af oversvømmelsestruede strækninger på Brabrandstien samt forslag til klimatilpasning. Analysen viser, at oversvømmelser påvirker fremkommeligheden i stigende grad, og at en fuld sikring af stisystemet ikke er realistisk på kort sigt. Der foreslås derfor en faseopdelt prioritering af indsatser samt en styrket informationsindsats. Forligskredsen skal tage stilling til prioritering af delstrækninger og serviceniveau.

### Baggrund

Oplægget udspringer af aftalen om Grøn Mobilitetsplan, herunder indsats 43 'Klimatilpasning af cykel- og fodgængerinfrastruktur', hvor forligsparterne ønsker at gøre bl.a. Brabrandstien mere modstandsdygtig over for oversvømmelser. Oplægget leverer en analyse af oversvømmelsestruede strækninger på Brabrandstien og danner grundlag for politisk prioritering af den videre indsats.

### Indhold

Oplægget analyserer oversvømmelsernes omfang på Brabrandstien og skitserer mulige løsninger samt en prioritering af indsatser. Analysen bygger på en kortlægning af oversvømmelsestruede delstrækninger, en trafikanalyse samt en brugerundersøgelse med over 500 deltagere.

### Analysen peger på en række centrale udfordringer:

- Gentagne oversvømmelser, som forventes at tiltage i omfang.
- Begrænsede tekniske løsningsmuligheder, bl.a. som følge af beskyttede naturområder omkring Brabrand Sø.
- Et tydeligt brugerønske om både bedre fremkommelighed og mere information om aktuelle forhold.

### På den baggrund foreslås en række indsatser:

- Faseopdelt prioritering, hvor:
  - første fase fokuserer på de mest kritiske strækninger med høj trafik og størst effekt,
  - anden fase har fokus på at sikre sammenhæng og fremkommelighed på de øvrige centrale strækninger,
  - udvalgte strækninger afventer yderligere afklaring.
- Serviceniveau, hvor der politisk fastlægges et niveau for håndtering af oversvømmelser.
- Kommunikation, hvor information til brugerne om aktuelle forhold på stien styrkes.

### Handling

Oplægget danner grundlag for politisk prioritering af delstrækninger og fastlæggelse af serviceniveau for klimatilpasning af Brabrandstien samt igangsættelse af videre projektmodning og informationsindsatser.



## Oplæg til indsats 43 'Klimatilpasning af cykel- og fodgængerinfrastruktur'

Oversvømmelser på Brabrandstien - Analyse og forslag til næste skridt – Marts 2026

Som en del af Grøn Mobilitetsplan er det besluttet at gøre kommunens centrale fodgænger- og cykelinfrastruktur mere robust mod oversvømmelser. Dette dokument udgør en indledende analyse og præsenterer forslag til de næste skridt for Brabrandstien som led i den årlige statusredegørelse for 2026.

Brabrandstien er en af Aarhus' vigtigste færdselsårer, der som et fintmasket net forbinder Midtbyen med Åbyhøj, Brabrand, Stavtrup og Viby. Stisystemet tjener et dobbeltformål som både en kritisk pendlerskorridor og et højt prioriteret rekreativt område for cykelmotionister, løbere og gående.

## Udfordringer og løsningsmuligheder

Oversvømmelser forekommer i dag med varierende hyppighed og varighed på en lang række delstrækninger, og oversvømmelserne vil tiltage i de kommende årtier.

Nærværende analyse kortlægger oversvømmelsernes omfang og gennemgår overordnet de tekniske løsningsmodeller. Fysiske løsninger som hævning af stien er indgribende, da store dele af området omkring Brabrand Sø er omfattet af streng Natura 2000-beskyttelse.

I forbindelse med analysen er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse med deltagelse af mere end 500 aarhusianere. Inddragelsen har bidraget med konkret viden, ligesom aarhusianerne udtrykker ønske om mere information om aktuelle oversvømmelser. Resultatet viser også, at klimatilpasning bør samtænkes med øvrige ønsker til forbedringer af stisystemet, eksempelvis bredere stier og mere belysning.

## Politisk prioritering og serviceniveau

Da en fuld sikring af hele stisystemet er teknisk og økonomisk urealistisk på kort sigt, opstilles et forslag til en faseopdelte prioritering. Ved at fastlægge et politisk serviceniveau skabes rammerne for, hvor og hvor ofte oversvømmelser kan accepteres, og hvor der skal sættes ind og afsættes finansiering.

## Kommunikationsindsats

Som et parallelt spor foreslås en styrket digital kommunikationsindsats. Ved at gøre brug af data om vandstande til live-opdateringer og varsling, kan brugernes utilfredshed med det nuværende informationsniveau håndteres, mens de fysiske tiltag planlægges og gennemføres over en længere årrække.



## Hvilke stier indgår i stinettet "Brabrandstien"?

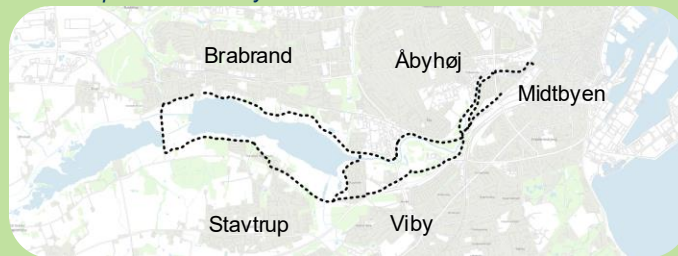
"Brabrandstien" benyttes som en samlet betegnelse for det forgrenede stisystem langs Aarhus Å og rundt om Brabrand Sø. Der er asfalterede stiforløb på både nord- og sydsiden af søen og åen, som udgør centrale pendlerkorridorer mellem bl.a. Aarhus C, Brabrand og Stavtrup. Alle stierne har i kraft af deres udformning og høje benyttelse af pendlere karakter af supercykelsti.

Stinettet omfatter også de rekreative grusstier omkring Årslev Eng sø, som dog udelades af denne undersøgelse, da de primært tjener rekreative formål.

Teknik og Miljø har i 2025 fået foretaget tællinger på stisystemet. Tællingerne fremgår af kortet nederst til højre som gennemsnitligt årssdøgn. Tallene vil være højere om sommeren og lavere om vinteren.

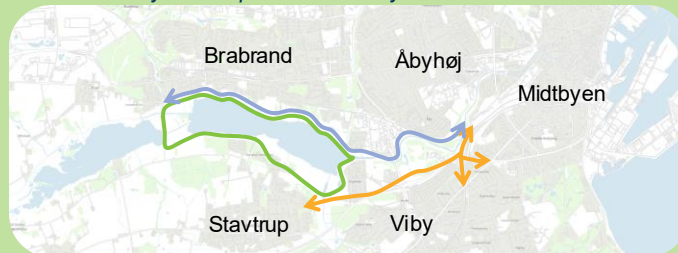
Selvom stinettet er fintmasket, fungerer nogle af strækningerne mod Brabrand, Stavtrup og Viby sammen med turen rundt om søen som de primære pendleruter. Det er her, pendlercykeltrafikken koncentrerer sig, da de asfalterede forløb sikrer den hurtigste forbindelse til/fra midtbyen og de enkelte byområder.

Stier på Brabrandstisystemet



Primære cykelruter på Brabrandstisystemet

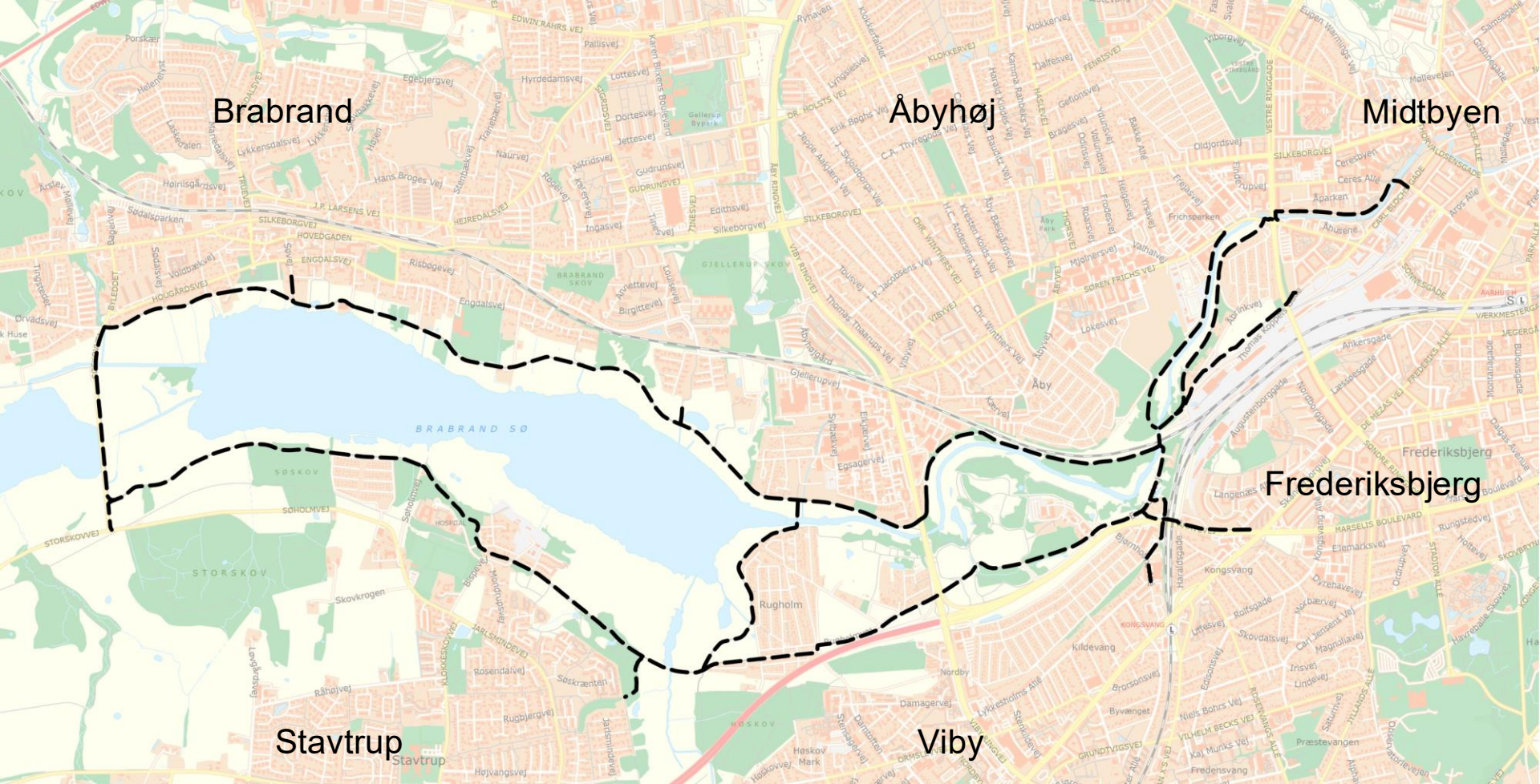
- Primære ruter**
- Brabrand/Åbyhøj —
  - Stavtrup/Viby —
  - Søen rundt —



Antal cyklister på Brabrandstisystemet (gns. årssdøgn)

- Cyklister i døgnet**
- Over 2.000 ●
  - 1.000-2.000 ●
  - Under 1.000 ●





Brabrand

Åbyhøj

Midtbyen

Frederiksbjerg

Stavtrup

Viby

Hvilke stier indgår i stinettet "Brabrandstien"?



# Hvilke dele af stisystemet er plaget af oversvømmelser?

Terrænforskelle langs Aarhus Å og Brabrand Sø betyder, at 9 områder har forskellig modstandsdygtighed over for vandmasserne.

Mens visse lavtliggende strækninger oversvømmes hyppigt ved mindre vandstandsstigninger, kræver andre strækninger en væsentlig højere vandstand, før de bliver ufremkommelige.

Til højre beskrives de udsatte strækninger og områder.

## Stadepladsen

Kort strækning og lavtliggende punkt nær Stadepladsen

## Stadionstrækningen

Lang strækning forbi Brabrand Rostadion og Brabrand Stadion med flere lavtliggende punkter

## Søskovvej

En længere strækning mellem grusparkeringsplads og stikryds (indgår ikke i videre undersøgelse - den henvises til Klimatilpasningsplanen)

## Viby Ringvej – Tre Broer

Længere strækning langs jernbanen med et lavtliggende punkt ved opholdsområde

## v. Andebroen

Længere strækninger på tilstødende stier omkring Andebroen, og lavtliggende punkt nord for broen

## v. Dødebroen

Mellem skovkanten i Stavtrup og Dødebroen er en lavtliggende strækning

## Tre Broer – Ringgaden (vestsiden)

Flere delstrækninger, med lavtliggende punkt omkring Åby Renseanlæg

## Tre Broer – Ringgaden (østsiden)

Længere strækning mellem Tre Broer og Ringgaden med større lavtliggende område

## v. Eskelunden

Længere strækning mellem Eskelunden og Tre Broer, med længere lavtliggende område nær Marselis Blvd.





Ved Brabrand Rostadion



Ved Brabrand Hallen



Øst for Andebroen



Mellem Tre Broer og Ringgaden



Ved Stadelpladsen



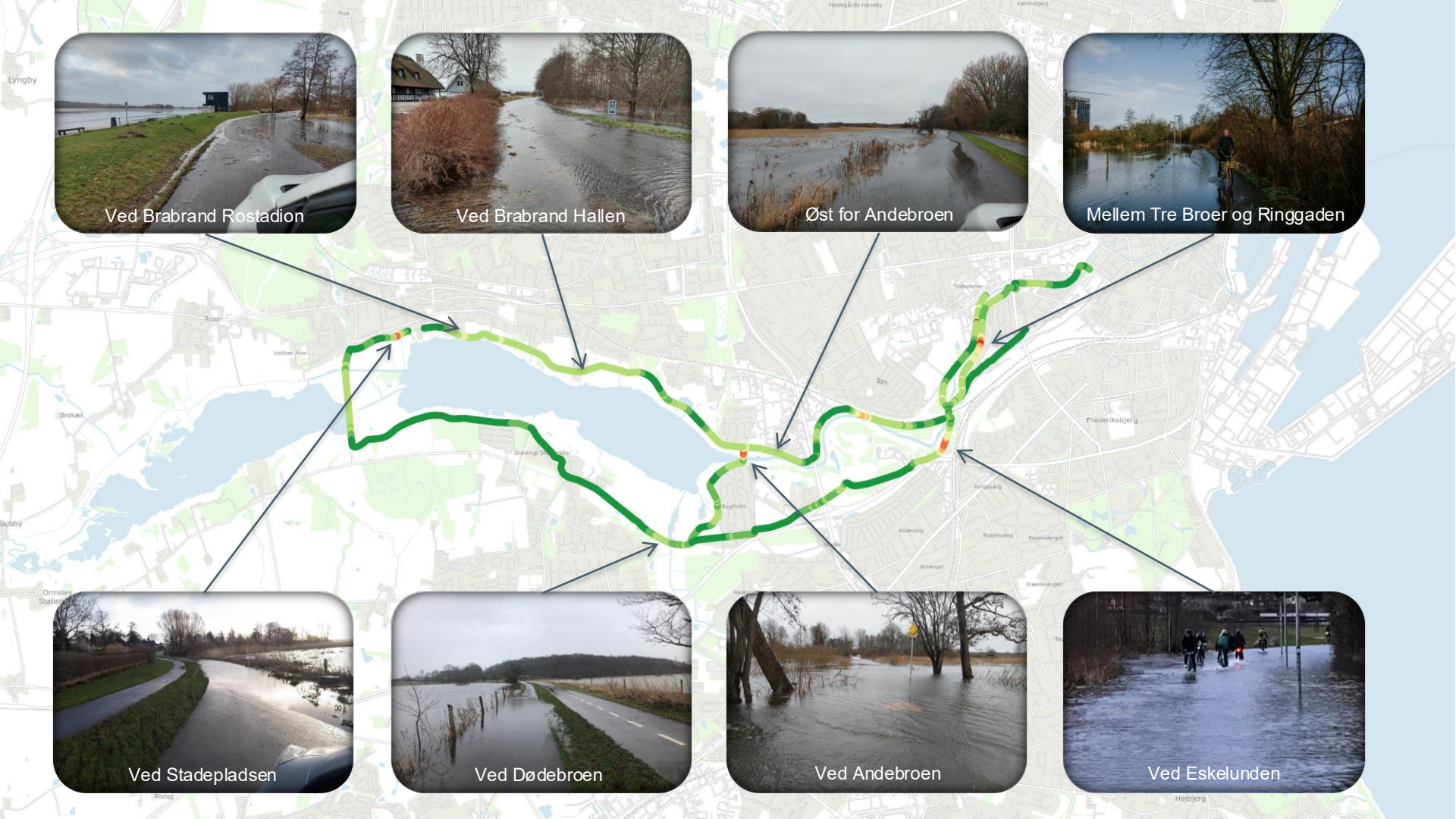
Ved Dødebroen



Ved Andebroen



Ved Eskelunden



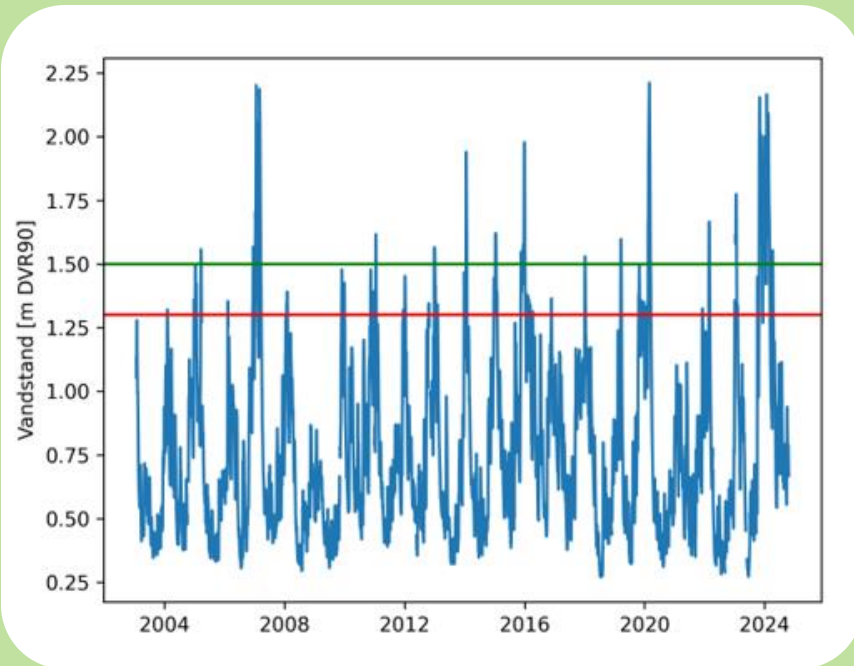
## Hvor ofte forekommer oversvømmelserne?

Oversvømmelser på Brabrandstien styres af en kompleks sammenhæng mellem nedbørsmængder, mættede grundvandsmagasiner og vandstanden i havet, der kan hindre udløbet fra Aarhus Å. Denne naturlige variation betyder, at stien i visse vintre forbliver tør, mens den i andre år er ufremkommelig i månedsvis.

Grafen viser vandstanden de seneste 20 år. Særligt vinteren 2023/24 var ekstrem og efterlod store dele af stisystemet under vand i flere måneder, hvilket minder om den historiske oversvømmelsessituation i 2006/2007. Ved begge hændelser nåede vandstanden kote 2,0 m i en længere periode.

Gennem de seneste 5-6 år er intensiteten og frekvensen af de kraftige regnhændelser steget. Flere af strækningerne bliver ufremkommelige, så snart vandstanden overstiger kote 1,5 m (den grønne streg). Dette niveau er nået i 12-14 af de seneste 20 vinterperioder.

Mens størstedelen af oversvømmelserne omkring kote 1,5 m har været kortvarige og haft en varighed på op til én uge, har oversvømmelserne i 4-5 af de seneste 20 vinterperioder medført kritiske afbrydelser af Brabrandstien i over en måned.



Vandstanden målt i Brabrandsoen/Årslev Engsø i årene 2023-2024.  
Oversvømmelserne af Brabrandstisystemet starter ved den røde linje i kote 1,3m





# Hvad siger aarhusianerne om oversvømmelserne på Brabrandstien?

## Brugerundersøgelse

Teknik og Miljø har i oktober 2025 gennemført en spørgeskemaundersøgelse med bred deltagelse af mere end 500 aarhusianere med bopæl i Aarhus C, Brabrand og Viby/Stavtrup.

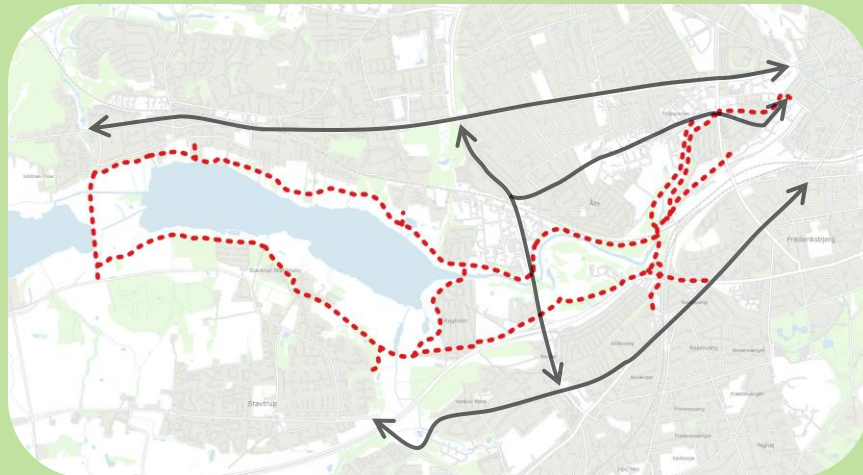
Respondenterne benytter primært Brabrandstien til pendling, men en stor andel benytter den også til anden transport ifm. fritidsaktiviteter og andet. Mange benytter også stien til motion. Stien benyttes flittigt af både cyklister, fodgængere og løbere.

## Fravælger aktiv transport ved oversvømmelse

Stort set alle deltagende i undersøgelsen har de seneste 3 år oplevet oversvømmelser. Det er dels et tegn på, at stisystemet anvendes året rundt, dels en bekræftelse på de stigende udfordringer med oversvømmelser de seneste år.

Halvdelen af de deltagende i undersøgelsen tilkendegiver, at de fravælger gang/løb/cykling, når der er oversvømmelser.

Markering af de mest anvendte alternative ruter (Ormslevvej, Skanderborgvej, Silkeborgvej, Viby Ringvej, Søren Frichs Vej, Carl Blochs Gade, mm.)



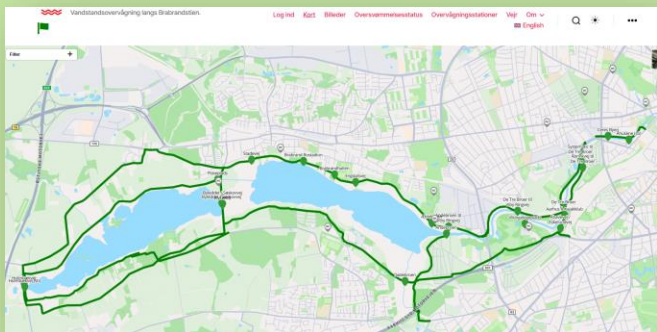
Skilte opsat på Brabrandstien i perioden med online spørgeskemaundersøgelse



# Hvad siger aarhusianerne om oversvømmelserne på Brabrandstien?

## Opdatering via netværk eller sociale medier

Størstedelen af stiens brugere svarer, at de opdager eller holder sig opdateret om oversvømmelserne ved selv at orientere sig på stedet, ved at forhøre sig i det personlige netværk eller på anden vis få viden fra lokalområdet. Næsten halvdelen (45%) tilkendegiver, at de får deres viden fra kommunens hjemmeside eller kommunens sociale medier.



## Utilfredshed med informationsniveau

Der udtrykkes en generel og udbredt utilfredshed med det nuværende informationsniveau og den fysiske omkørselsvejledning, hvilket gør det vanskeligt for den enkelte at planlægge alternative ruter i tide.

Brugerne oplever, at informationen ofte er for spredt på tværs af forskellige hjemmesider og kanaler på sociale medier, og at opdateringerne er for uregelmæssige.

Den fysiske varsling og skiltning ude på stisystemet kritiseres af flere for at være placeret for tæt på selve oversvømmelsen eller at være opsat for sent. Et mindretal tilkendegiver dog også, at de med deres lokalkendskab og faste alternative ruter finder det samlede informationsniveau acceptabelt.

*Eksempel på privat initiativ, der på en hjemmeside informerer om nuværende vandstand på forskellige dele af Brabrandstien*



*Skilte opsat på Brabrandstien i perioden med online spørgeskemaundersøgelse*



# Hvilke tiltag kan minimere oversvømmelserne af Brabrandstien?

## Tekniske løsninger og strategiske overvejelser

For at gøre Brabrandstien robust mod fremtidige oversvømmelser findes der flere tekniske strategier, fra etablering af diger eller en decideret hævnings af stien til hævede konstruktioner som boardwalks. Valget af løsning er en kompleks afvejning af hensyn som anlægsomkostninger, fremtidige driftshensyn og graden af indgreb i sårbar natur.

- Diger og volde langs stien fremstår som en økonomisk attraktiv og mindre indgribende løsning på kort sigt, da de hurtigere kan etableres. Sikringsniveauet er dog begrænset, ligesom diger skaber en fysisk barriere, der risikerer at blokere for naturlig afvanding fra bagvedliggende arealer, hvilket kan medføre nye, utilsigtede oversvømmelser lokalt.
- Hævning af stien vurderes som den mest robuste og langsigtede løsning. Denne model er dog forbundet med væsentligt højere omkostninger til jordarbejde, behov for arealerhvervelse fra lodsejere samt krav om omfattende miljøkonsekvensvurderinger (VVM) grundet stiens placering i et beskyttet Natura 2000-område på flere delstrækninger.
- Konstruktioner har den fordel, at de ikke ændrer på terrænet og vandets naturlige gennemstrømning. Desværre medfører denne løsning meget høje udgifter til både anlæg og drift. Da Brabrandstien er en hovedfærdselsåre med meget store trafikmængder, vurderes boardwalks uegnede over længere strækninger af hensyn til funktion og sikkerhed.



## Undgå nye oversvømmelser

Uanset endelig løsning skal løsningerne også sikre, at overfladevand fra bagvedliggende arealer stadig kan bortledes lokalt, så der ikke skabes nye oversvømmelser. Samtidig skal tiltagene gennemføres uden at reducere søens evne til at fungere som buffer til opmagasinering af vand, da det er ønskværdigt at magasinere vandet her frem for at risikere utilsigtede oversvømmelser af bebyggede dele af byen.



# Hvilke tiltag kan minimere oversvømmelserne af Brabrandstien?

## Serviceniveau og prioritering

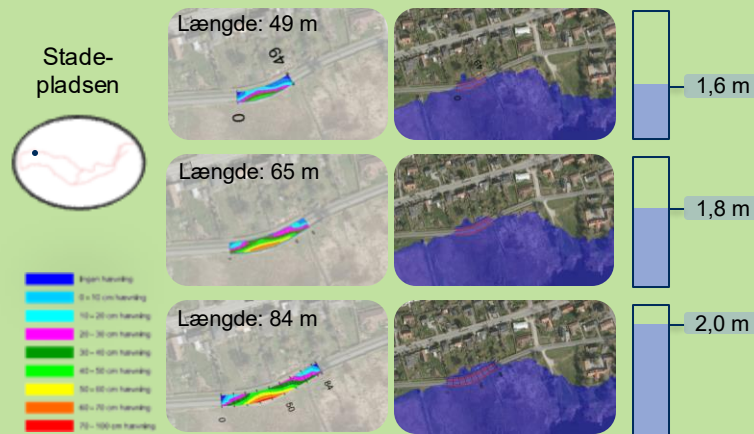
Mere robusthed over for oversvømmelser og valg af "serviceniveau" indebærer en væsentlig økonomisk prioritering, da omkostningerne stiger markant, jo højere man sikrer stien.

Dette illustreres tydeligt ved eksemplet fra Stadepladsen, hvor længden på oversvømmelsestiltag øges fra 49 meter til 84 meter, alt efter om man sikrer til kote 1,6 m eller 2,0 m. Selvom denne stigning kan virke proportionel, ændrer billedet sig drastisk på andre sektioner.

For stadionstrækningen medfører et løft i sikringskoten, at indgrebsets længde eksploderer fra blot 50-100 meter til hele 1.700 meter. En fuld sikring til kote 2,0 m vil her kræve et ekstremt omfattende og indgribende anlægsarbejde og naturindgreb sammenlignet med de lavere koter.

Det er derfor nødvendigt at definere et politisk serviceniveau, hvor de massive anlægsudgifter, landskabelige og naturmæssige indgreb afvejes mod det acceptable antal årlige dage, hvor stisystemet må forventes at være lukket pga. oversvømmelser.

Eksempel på længden af stihævning ved Stadevej ved sikring til hhv. kote 1,6m, 1,8m og 2,0m. Farverne angiver hvor meget stien skal hæves.



Område	Kote: 1,6m	Kote: 1,8m	Kote: 2,0m
Stadepladsen	49 m	65 m	84 m
Stadionstrækningen	50 m	1.000 m	1.700 m
v. Andebroen	100 m	200 m	700 m
v. Eskelunden	225 m	250 m	400 m

Tabellen viser længden af tiltag ved udvalgte delstrækninger ved hhv. kote 1,6m, 1,8m og 2,0m



# Hvilke naturforhold begrænser muligheden for at ombygge Brabrandstien?

## Natura 2000-beskyttelse

Brabrandssøen og stien omkring søen er underlagt forskellig lovgivning, hvor Natura 2000-beskyttelsen har forrang frem for øvrige bindinger. Natura 2000 er et netværk af beskyttede naturområder i hele EU, der har til formål at bevare sjældne, truede eller karakteristiske dyr, planter og naturtyper.

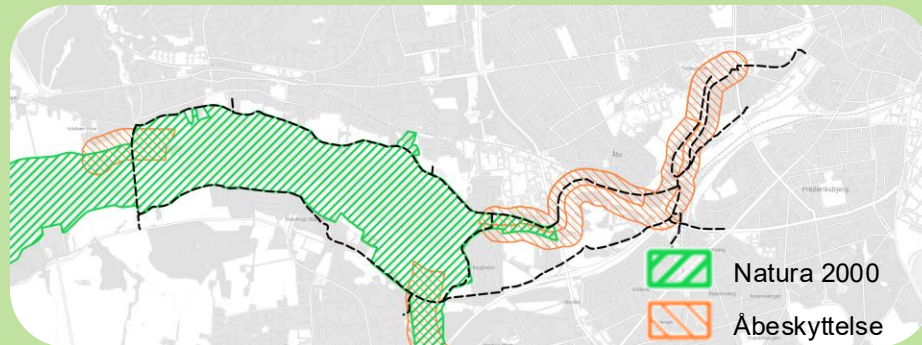
Da området både er udpeget som Natura 2000, er beskyttet af Naturbeskyttelseslovens § 3 og omfattet af de særlige regler i § 16 om sø- og åbeskyttelseslinjer, kræver enhver fysisk ændring en særdeles grundig myndighedsbehandling.

## Bevaring af naturtypen *Rigkær*

En særlig prioritet i Natura 2000-planen for Brabrandssøen er at sikre en god naturtilstand for de lysåbne naturtyper, herunder de sjældne rigkær.

Tekniske anlæg som diger eller terrænhævninger må ikke ændre på den økologiske tilstand. Det kan eksempelvis ske ved at øge opstuvning af overfladevand. Rigkær er afhængige af kalkholdigt grundvand, og en øget mængde "almindeligt" overfladevand kan forringe vækstvilkårene.

Natura 2000 området rundt om Brabrand Søen vist med grøn. Åbeskyttelseslinjen vist med orange



Den strengt beskyttede naturtype *Rigkær* vist med rød

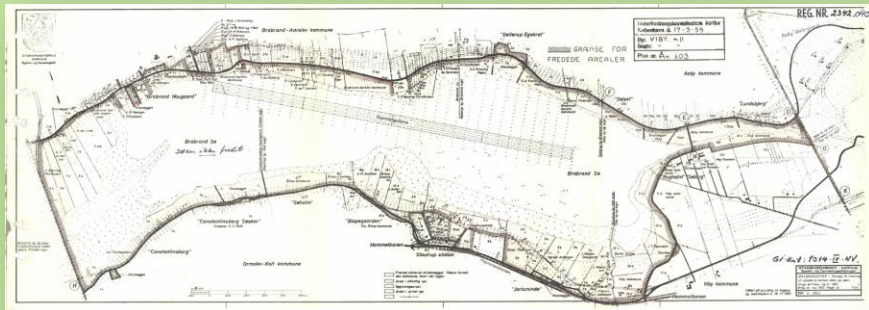


# Hvilke naturforhold begrænser muligheden for at ombygge Brabrandstien?

## Beskyttede arter (Bilag IV-arter)

Området er også levested for arter som flagermus, odder og stor vandsalamander. Da de påtænkte fysiske ændringer er relativt begrænsede i omfang, forventes projektet ikke at have en negativ påvirkning på disse arter, men det vil skulle dokumenteres som en del af den samlede miljøvurdering i eventuelle projekter for hver delstrækning, hvor der sættes ind mod oversvømmelserne.

## Kortbilag fra fredningen af Brabrandstien fra 1958



## Konstruktion vs. terrænændring

På grund af de restriktive krav til at minimere påvirkningen af naturomgivelserne og særligt naturtypen Riggkær, vil bro- eller boardwalk-konstruktioner formentlig være mere gangbare i en myndighedsproces end traditionel stihævning eller digeløsninger. En konstruktion på pæle tillader vandet at passere frit og minimerer det fysiske fodaftryk i de sårbare naturtyper. En sådan løsning vil formentlig forenkle processen og ikke kræve arealerhvervelse. Under alle omstændigheder skal der ved indgreb i naturen og valg af løsning, samt evt. behov for arealerhvervelse, for hver enkelt strækning foreligge en grundig redegørelse for, at alternative og mindre indgribende løsninger er undersøgt.

## Fredningskendelsen fra 1958

Som et modspil til de mange restriktioner findes Fredningskendelsen af 1958, som blev til i forbindelse med Brabrandstiens anlæggelse. Fredningen har til formål at sikre en sti hele vejen rundt om søen og bevare udsigten over søen. Dette fokus på at fastholde stien som en rekreativ forbindelse kan potentielt tale for oversvømmelsestiltag, da oversvømmelserne i dag truer netop det formål, som fredningen i sin tid skulle sikre.









# Forslag til prioritering af strækninger og indsatser – 2 af 5

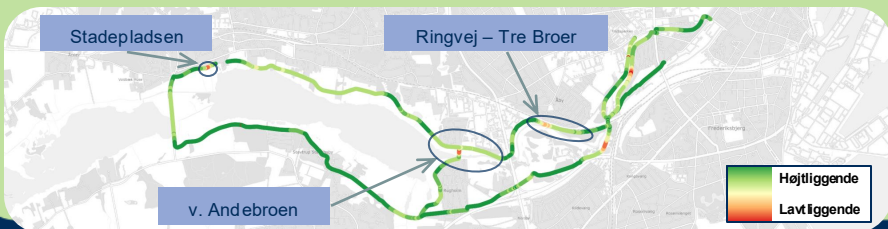
## Forslag til rækkefølge og prioritering

Teknik og Miljø foreslår en faseopdelt indsats for at sikre fremdrift, effektiv ressourceudnyttelse og hurtig effekt for aarhusianerne. Prioriteringen er baseret på en afvejning af trafikmængder, oversvømmelsesudfordringer og tekniske muligheder.

### Første fase - nordsiden

I den første fase fokuseres på de mest kritiske strækninger, som oversvømmes først, hvor der er høj pendertrafik, hvor gevinsterne ved en indsats er størst, og hvor der er sammenhæng med øvrig planlægning:

1. V. Andebroen
2. Stadelpladsen
3. Viby Ringvej – Tre Broer



### V. Andebroen

Området og stierne omkring Andebroen er beliggende inde i Natura 2000-området. I forbindelse med klimatilpasning af Åby Vest planlægger Aarhus Vand et regnvandsbassin på arealet nord for Andebroen, som kan medføre en lokal højdetilpasning af Brabrandstien. Sikringskoten vil blive fastlagt som del af VVM-undersøgelsen og afhænger af de endelige naturvurderinger og –afgørelser. Projektet vil således være definerende for resten af Brabrandstien. Projektet er pt. planlagt til ibrugtagning ca. 2032. Det foreslås at fremrykke projektet hos Aarhus Vand.



### Stadelpladsen

Stadelpladsen grænser op til Natura 2000 området relativt tæt på naturtypen Riggær. Der er dog tale om en relativt kort strækning, som vil have stor effekt lokalt for gående og cyklister. Tilpasning af denne strækning vil give afklaring omkring de tekniske muligheder nær Natura 2000-området til brug for planlægning af fx Stadionstrækningen, som er en længere strækning med store indgreb.



### Viby Ringvej – Tre Broer

Den smalle sti uden opdeling er en trafikeret flaskehals, som både benyttes af cyklister, fodgængere og løbere. Samtidig er den præget af oversvømmelser midt på strækningen. Ved at kombinere en klimatilpasning med en breddeudvidelse af stien løses både udfordringer med vand og aarhusianernes ønske om bedre plads og adskillelse mellem gående og cyklister.



# Forslag til prioritering af strækninger og indsatser – 3 af 5

## Anden fase - sydsiden

Når de mest kritiske punkter er håndteret, fokuserer anden fase på at sikre sammenhæng og fremkommelighed på de resterende centrale delstrækninger. Der tages udgangspunkt i rækkefølgen på oversvømmelserne, trafikmængder og sammenhæng. Gennemførelse af disse projekter vil sikre, at tiltagene i første fase får fuld effekt:

4. v. Eskelunden
5. Tre Broer – Ringgaden (østsiden)
6. v. Dødebroen

## V. Eskelunden

Stien v. Eskelunden og Marselis Boulevard oversvømmes hyppigt og ligger ikke inden for Natura 2000 området. Der er tale om en relativt kort strækning på 200-400 meter, som både benyttes af pendlere mod Viby og Stavtrup. En indsats her vil have virkning på flere forskellige cykelruter.



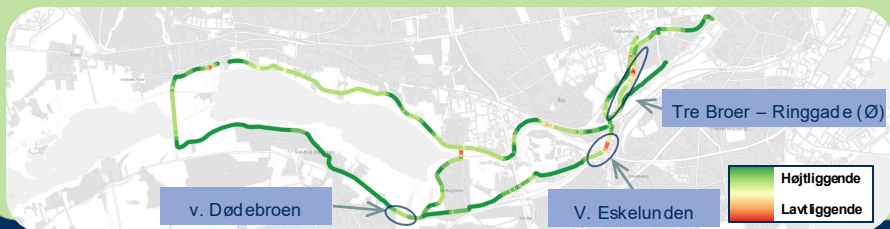
## Tre Broer – Ringgaden (østsiden)

Strækningen mellem Tre Broer og Ringgaden oversvømmes flere forskellige steder, og tiltag vil derfor være relativt omfattende, selvom det ikke er beliggende inden for Natura 2000 området. Sikring mod oversvømmelser her vil være til stor gavn for trafikanter til/fra Aarhus C. Der findes dog en nærliggende alternativ sti mod Godsbanen, som ikke er oversvømmelsestruet i samme omfang.



## v. Dødebroen

Oversvømmelseme v. Dødebroen forekommer sjældnere end de førnævnte strækninger, men strækningen er samtidig kritisk for stitrafikanter til/fra Stavtrup. Strækningen er beliggende midt i Natura 2000 området, og tekniske løsninger og myndighedsbehandling vil således være meget omfattende. Dog findes der et alternativ, idet Aarhus Vand er i gang med at hæve de oversvømmelsesplagede stier omkring Ormslevvej, der forbinder Stavtrup og Viby.



# Forslag til prioritering af strækninger og indsatser – 4 af 5

## Delstrækninger, der afventer tiltag

For nogle delstrækninger på Brabrandstien er der stor usikkerhed om, hvorvidt der findes en teknisk løsning for strækningen, størrelsen på den nødvendige anlægsinvestering samt effekten af tiltag mod oversvømmelser. Derfor foreslås det, at følgende strækninger afventer udbedringer på de øvrige strækninger:

- A. Stadionstrækningen
- B. Tre Broer – Ringgaden (vestsiden)
- C. Søskovvej

## Stadionstrækningen

Den lange strækning i Brabrand mellem området ved Rostation og Idrætsanlægget oversvømmes flere forskellige steder. Oversvømmelse og lukning af stien har stor påvirkning i lokalområdet, både for cykelpendlere og andre fritidsbrugere og motionister. Tilpasning af stien vil dog kræve tiltag over en strækning på 1-2 km, og strækningen er beliggende på kanten af og delvist inde i Natura 2000 området og naturtypen Rigkær, hvorfor det foreslås at vente med tilpasning af denne delstrækning, indtil sikringskote og øvrige forhold er afklaret i forbindelse med tiltag på de øvrige strækninger.

## Tre Broer – Ringgaden (vestsiden)

Denne strækning på vestsiden af åen mellem Tre Broer og Søren Frichs Vej oversvømmes flere steder. Da stien benyttes af relativt færre mennesker, og da der er et alternativ på den østlige side af åen, hvor der også foreslås oversvømmelsestiltag, vil det falde naturligt at nedprioritere denne delstrækning.

## Søskovvej

Strækningen langs Søskovvej oversvømmes sjældnere end de øvrige prioriterede strækninger. Samtidig er der tale om et meget omfattende projekt, da cykel- og gangsti vil skulle tilpasses sammen med vejforbindelsen mellem Brabrand og Søskovvej. Løsning af denne strækning henvises derfor til Klimatilpasningsplanen, da det også har indvirkning på Årslev Eng sø.



## Forslag til prioritering af strækninger og indsatser – 5 af 5

### Forslag til kommunikationsindsats

De fysiske tiltag mod oversvømmelser på Brabrandstien har lange udsigter. Som et vigtigt supplement til de fysiske tiltag foreslås derfor en styrket kommunikationsindsats, der adresserer den udbredte utilfredshed med det nuværende informationsniveau.

Brugerundersøgelser viser, at informationen i dag opleves som for spredt og uregelmæssig, hvilket gør det svært at planlægge alternative ruter i tide. I samarbejde med IoT Lab arbejdes der derfor på en digital løsning, der skal give brugerne live-opdateringer om de aktuelle vandstande direkte på kommunens hjemmeside og eventuelt også via en sms-service.

Ved at tage udgangspunkt i tidligere erfaringer og automatisere dataopsamlingen, er målet at opnå en pålidelig og rettidig varsling, som skal understøtte den fysiske skiltning.

Der skal afsættes 0,3 mio. kr. til udvikling og drift af denne løsning, som i første omgang udrulles på Brabrandstien, men som designes til at kunne skaleres til øvrige oversvømmelsestruede stier og evt. veje i kommunen.

Målet er at samle informationen ét sted og dermed skabe mere forudsigelighed i dagligdagen for stiens brugere.



## OPLÆG TIL INDSATS 44 'BEDRE RAMMER FOR CYKELPARKERING'

### Resume

Oplægget præsenterer en behovsanalyse for cykelparkering i midtbyen og oplandet med udgangspunkt i ca. 2.000 ønsker fra cyklistundersøgelsen. Analysen viser, hvordan borgernes input samler sig geografisk, og eksempeludtræk fra lokationer i både midtby og opland belyser udfordringer og mangler. Analysen er til orientering til forligskredsen og resultaterne giver indsigt i, hvor kommunens indsats kan målrettes for at forbedre parkering og fremme cyklisme.

### Baggrund

Der er bestilt en behovsanalyse for cykelparkering i forbindelse med indsats 44 'Bedre rammer for cykelparkering' i Grøn Mobilitetsplans aftaletekst.

### Indhold

Cyklistundersøgelsen fra september 2025 fungerer som det direkte datagrundlag for behovsanalysen for cykelparkering, hvor der er kommet ca. 2.000 input til cykelparkering.

Behovsanalysen fokuserer på lokationer inden for Ringgaden og i oplandet samt ved Aarhus Universitetshospital. Lokationerne i hver kategori er lister fra flest til færrest besvarelser.

**Inden for ringgaden:** 1) Aarhus H. og M.P. Bruuns gade, 2) Magasin, 3) Salling, 4) Domkirken, 5) Den Permanente, 6) Bruuns Galleri østindgang, 7) Rutebilstationen, 8) Jægergårdsgade, 9) Vesterbro Torv og 10) DOKK1.

**Oplandet:** 1) Højbjerg, 2) Beder-Malling, 3) Elev, 4) Kolt-Hasselager, 5) Lystrup, 6) Tranbjerg, 7) Solbjerg, 8) Lisbjerg, 8) Mårslet, 10) Tilst, 11) Løgten og 12) Skæring.

Aarhus Universitetshospital står for sig selv uden for kategorierne.

### Handling:

Behovsanalysen er til orientering og kan bruges til fremtidig prioritering af cykelparkeeringsprojekter og eventuelle projekter kan løftes ind som budgetforslag.



# **Oplæg til indsats 44 'Bedre rammer for cykelparkering'**

**Behovsanalyse for cykelparkering**

**TEKNIK OG MILJØ**  
Aarhus Kommune



# Indholdsfortegnelse

- 1. Opsummering fra cyklistundersøgelsen som datagrundlag**
- 2. Kobling mellem undersøgelsen og GMP-indsats nr. 44**
- 3. Analyse af resultater: Inden for Ringgaden**
- 4. Analyse af resultater: Oplandet**

# Overordnede indsigter fra cyklistundersøgelsen

## **Aarhusianerne er engagerede i cykelindsatsen.**

Hele 4.707 borgere har deltaget i undersøgelsen og har givet i alt 18.079 stedspecifikke input og 7.962 uddybende kommentarer. Dette udgør et solidt vidensgrundlag, som kan tjene til at målrette kommunens videre indsats for at fremme cykling.

**Aarhusianerne ønsker bedre cykelforhold på tværs af hele kommunen.** To tredjedele af alle input til forbedringer af cykelforhold er givet til steder uden for Ringgaden. Derudover har over halvdelen af respondenterne bopæl i områderne nord, vest og syd for Ringvejen.

**Flest ønsker om flere cykelstier og mere cykelvenlige kryds.** Der er givet flest input til temaet med generelle forbedringer af cykelforhold, som udgør to tredjedele af alle de stedspecifikke input. Flere cykelstier og bedre krydsningsmuligheder er de forbedringer, som har fået flest input i dette tema.

**Ønskerne til cykelparkering gælder særligt midtbyen.** 80 % af alle input til cykelparkering er placeret i midtbyen inden for Ringgaden, og næsten halvdelen omfatter ønsker om flere cykelstativer. Aarhus H står for en tredjedel af alle ønsker til flere cykelstativer.

**Cykelinfrastrukturen opleves generelt som utilstrækkelig.** Flertallet af de adspurgte er generelt uenige i, at der er nok cykelstier i kommunen og at cykelstierne er brede nok. Mange oplever desuden kryds som utrygge og parkeringsmulighederne for usikre for cyklister.

**Aarhus har også mange gode steder at cykle.** Selvom aarhusianerne har mange ønsker til forbedringer, er der også mange steder, som er gode at cykle på i dag. Dette er særligt grønne cykelruter med godt flow og adskilt fra biltrafik.

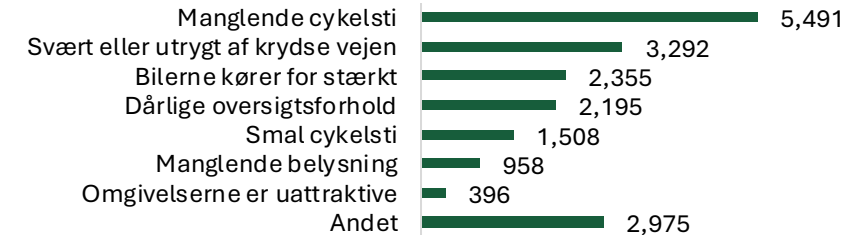
# Antal respondenter og input

Spørgeundersøgelse om aarhusianernes forslag til bedre cykelforhold

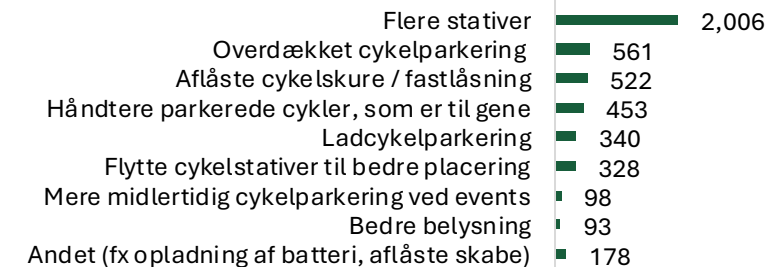
- **4.707 respondenter** har givet input til hele eller dele af spørgeundersøgelsen, hvoraf 3.312 har gennemført hele spørgeskemaet
- **18.079 stedspecifikke input** er givet i alt, fordelt på følgende tre temaer:
  - **12.275** inputs til forbedringer af cykelforhold fordelt på syv kategorier
  - **2.579** inputs til forbedringer af cykelparkering fordelt på otte kategorier
  - **3.225** input til bedste steder at cykle fordelt på elleve årsager til, at stedet er godt at cykle
- **7.962 fritekstbesvarelser** er givet som uddybning af de stedspecifikke input.
  - **6.709** er ifm. forbedringer af cykelforholdene
  - **626** er ifm. cykelparkering
  - **627** er ifm. gode steder at cykle

## Oversigt over stedspecifikke input for de tre temaer og 26 kategorier

### Forbedringer af cykelforhold



### Forbedringer af cykelparkering

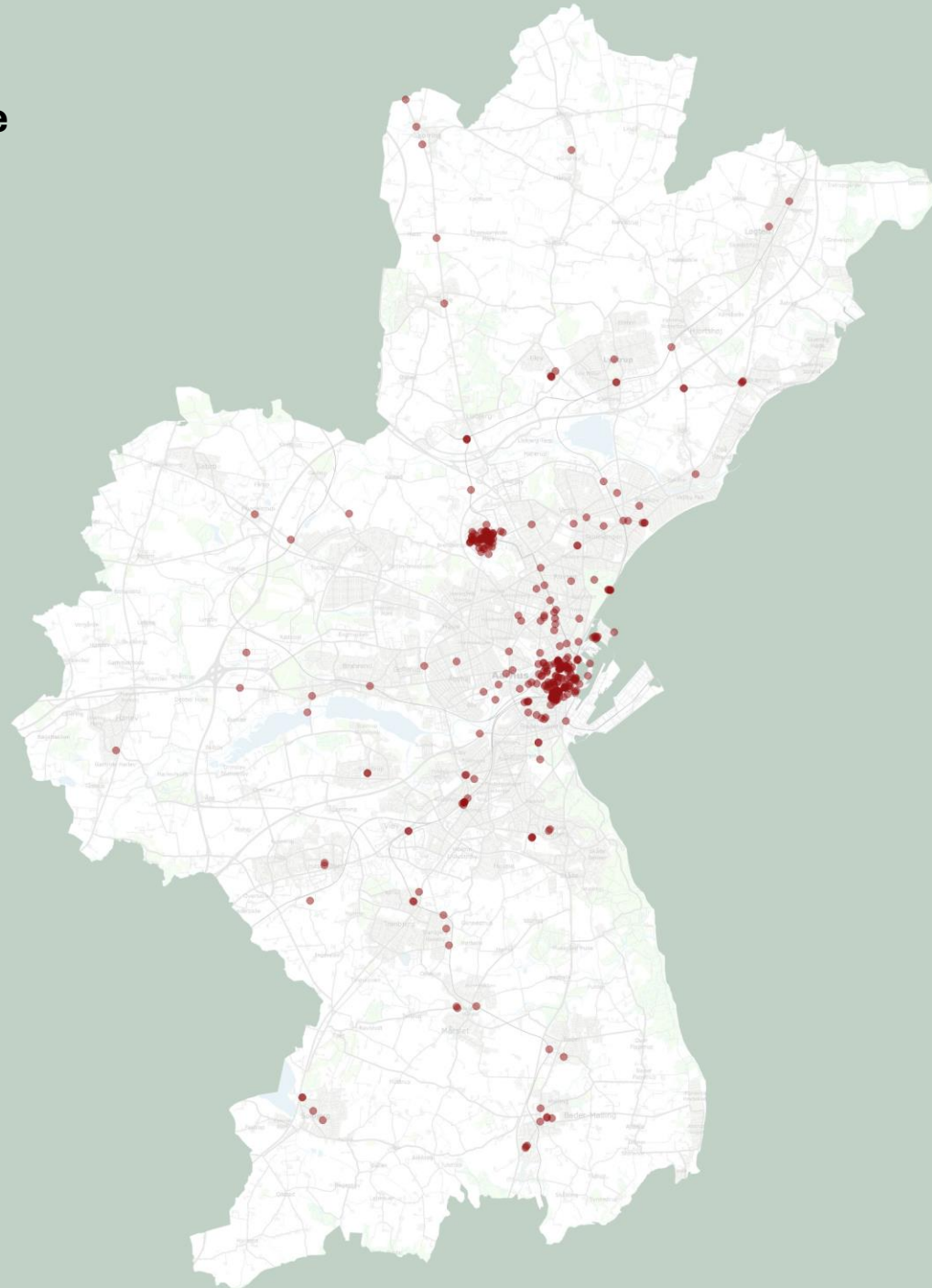


### Gode steder at cykle



NB: Hvert stedspecifikt input kan tildeles flere kategorier, hvorfor det samlede antal input på tværs af alle kategorier i et tema summer op til flere end antallet af inputs indenfor hvert tema.

## Samlede oversigt over alle ønsker til cykelparkering



## Sammenhæng mellem cyklistundersøgelsen og GMP-indsats nr. 44

---

Cyklistundersøgelsen fra september 2025 fungerer som det direkte datagrundlag for den behovsanalyse, som Teknik og Miljø har forpligtet sig til at udarbejde. Resultaterne validerer de strategiske mål i Indsats #44 på følgende punkter:

- 1. Geografisk målretning mod Midtbyen og Aarhus H***
- 2. Behov for specialiseret parkering og tryghed***
- 3. Optimering af byrummet og fremkommelighed***
- 4. Kvalitetsløft og belysning***

Med over 18.000 stedspecifikke input leverer cyklistundersøgelsen et solide vidensgrundlag, som Indsats #44 efterspørger for at kunne målrette investeringerne frem mod 2030.

Resultaterne bekræfter, at indsatsens fokus på kapacitet i midtbyen, sikker aflåsning og plads til specialcykler er overensstemmelse med aarhusianernes faktiske behov og barrierer i hverdagen.

# 1. Geografisk målretning mod Midtbyen og Aarhus H

Indsatsen nr. 44 har et specifikt fokus på kapacitetsudvidelse inden for Allégadenringen og i Banegårdskvarteret. Dette understøttes direkte af undersøgelsen, hvor **80 % af alle input** vedrørende cykelparkering er placeret i midtbyen inden for Ringgaden.

**En tredjedel** af alle ønsker om flere cykelstativer specifikt peger på Aarhus H, hvilket bekræfter behovet for øget kapacitet ved kollektive mobilitetsknudepunkter.



## 2. Behov for specialiseret parkering og tryghed

Indsats 44. lægger op til bedre plads til **ladcykler** og flere stativer med **fastlåsningsmekanismer**. Borgernes ønsker afspejler dette behov præcist:

Der er registreret **340 specifikke ønsker** til ladcykelparkering. Behovet for sikkerhed understreges af de **522 ønsker om aflåste skure** og **561 ønsker om overdækning**, hvilket taler direkte ind i indsatsens mål om at øge antallet af stativer med fastlåsningsmuligheder ved handelsgader og knudepunkter.



### 3. Optimering af byrummet og fremkommelighed

Et centralt mål i Indsats #44 er at frigive plads i byrummet ved at flytte parkering til tilstødende gader og forbedre forholdene for gående.

Undersøgelsen viser en stor borgerlyst til denne optimering, **453 borgere** har indrapporteret parkerede cykler, der er til gene. **328 borgere** foreslår konkret at flytte stativer til bedre placeringer. Dette giver kommunen et detaljeret værktøj til at identificere præcis de torve og pladser, hvor cykelparkering i dag hæmmer fremkommeligheden.



## 4. Kvalitetsløft og belysning

For at sikre en ensartet standard ved nyetablering af cykelparkering, nævner Indsats #44 om en ny 'kvalitetsmanual for cykelinfrastruktur'. Borgerundersøgelsen understøtter behovet for et sådant kvalitetsløft, da der blandt andet er indkommet **93 specifikke ønsker om bedre belysning**. Dette understreger, at rammerne for cykelparkering ikke kun handler om fysiske stativer, men i høj grad også om at skabe tryghed og synlighed ved parkeringstilbuddene.

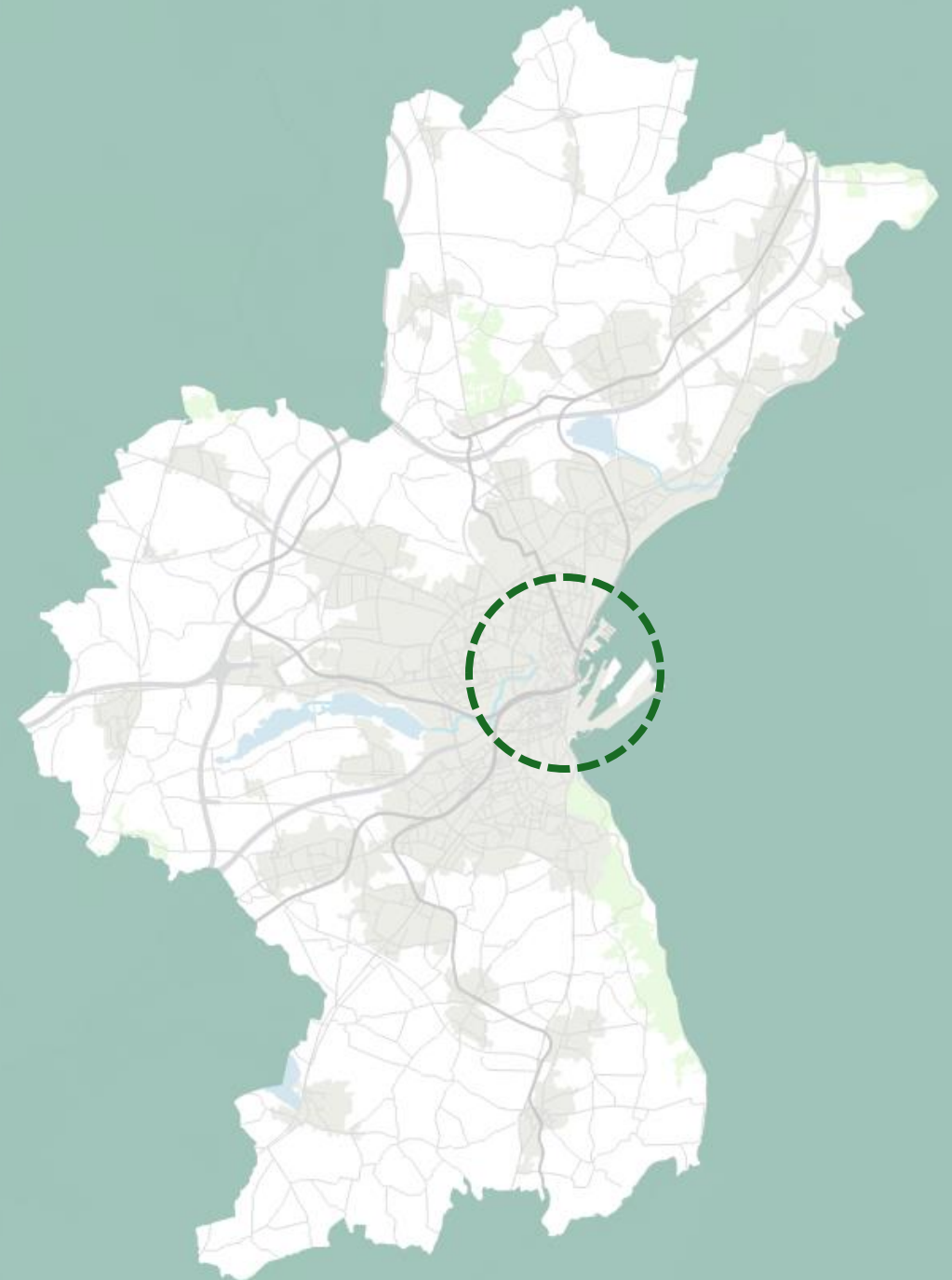


# Resultater og lokalitetsanalyse: Inden for Ringgaden

Dette afsnit præsenterer en gennemgang af de lokaliteter inden for Ringgaden, hvor borgerne har tilkendegivet de største behov for forbedret cykelparkering. Analysen kombinerer kvantitative data med borgernes egne beskrivelser for at skabe et præcist billede af de nuværende udfordringer.

For hver lokalitet præsenteres følgende:

- 1. Identificerede problematikker:** En faglig opsummering af de væsentligste udfordringer på den specifikke lokalitet, såsom kapacitetspres, manglende sikkerhed eller arealkonflikter.
- 2. Datafordeling og borgerønsker:** En opgørelse over antallet af stedspecifikke ønsker. Dette understøtter direkte målsætningen i Indsats #44 om at udarbejde en behovsanalyse med fokus på kapacitetsudvidelse.
- 3. Borgernes uddybninger:** Udvalgte eksempler fra spørgeskemaets fribesvarelser, der giver liv til tallene og belyser de konkrete barrierer, aarhusianerne oplever i hverdagen.
- 4. Visuel dokumentation:** Billeder af de nuværende forhold på lokaliteterne for at illustrere behovet eller problematikken som citaterne beskriver.



## Lokaliteter med flest input til cykelparkering – samlet liste

Den følgende tabel viser de lokaliteter, der har modtaget flest borgerinput, hvoraf top 10 udfoldes i dette oplæg.

Nr.	Antal input	Sted	Vejnavn
1	855	Aarhus H. og M.P Bruuns gade	Banegårdspladsen og M.P Bruuns gade
2	128	Magasin	Immervad
3	99	Salling	Østergade
4	93	Domkirken	Store Torv
5	70	Den Permanente	Riiskov stien
6	39	Bruuns galleri, øst-indgang	Jægergårdsgade
7	35	Rutebilstationen	Sønder Allé
8	33	Jægergårdsgade, midt	Jægergårdsgade
9	27	Vestrebrotorv	Vestrebrotorv
10	26	DOKK1	Havnegade
11	22	Klostertorvet	Klostertorvet
12	21	Klostergade og Graven	Klostergade
13	17	Hipsterhøjen	Graven
14	16	Havnebadet	Bernhardt Jensen Boulevard
15	14	Vestergade	Vestergade
16	13	Frederiksgade	Frederiksgade
17	12	M. P Bruuns gade	M.P Bruuns gade
18	11	Østergade	Østergade
19	10	Jægergårdsgade og M.P Bruuns gade	Jægergårdsgade
20	9	Rådhuset	Sønder Allé
22	7	Grønnegade	Åbulevarden
23	6	Storcenter Nord	Jens baggens Vej
24	5	Botanisk Have	Møllevejen
25	3	Agnete og Havmanden	Park Allé
	100,00%		

Det er dog vigtigt at bemærke, at datagrundlaget her udelukkende afspejler et borgersynspunkt; derfor kan lokaliteter med færre input stadig være yderst relevante for etablering af cykelparkering ud fra en faglig og strategisk vurdering

## TOP 10 lokaliteter ønsker med mere cykelparkering

Antal input	Sted	Vejnavn
855	Aarhus H. og M.P Bruuns gade	Banegårdspladsen og M.P Bruuns gade
128	Magasin	Immervad
99	Salling	Østergade
93	Domkirken	Store Torv
70	Den Permanente	Riiskov stien
39	Bruuns galleri, øst- indgang	Jægergårdsgade
35	Rutebilstationen	Sønder Allé
33	Jægergårdsgade, midt	Jægergårdsgade
27	Vestrebro Torv	Vestrebro Torv
26	DOKK1	Havnegade



## Identificerede problematikker for cykelparkering

- **Utilstrækkelig kapacitet:** Det nuværende udbud af pladser kan ikke følge med efterspørgslen, hvilket skaber overfyldte stativer og uhensigtsmæssig parkering.
- **Manglende sikkerhed:** Fraværet af sikker cykelparkering og overvågning gør borgerne utrygge ved at efterlade deres cykler, især ved knudepunkter og stoppesteder.
- **Pladsmangel til ladcykler og specialcykler:** Der mangler dedikerede arealer, som er tilpasset ladcyklers bredde og moderne elcyklers behov.
- **Fravær af lade infrastruktur:** Manglende opladningsmuligheder begrænser potentialet for elcykler som et reelt alternativ på de længere pendlerstrækninger.

## Eksempler på citater

*Flere etagers cykelstativ, overdækket, mulighed for aflåsning, opladning osv. Der er nok at arbejde med.*

*Generelt skal cykling opleves som tryk og uden bøvl. Parkering skal være sikkert og ligetil*

*Man kan ikke cykle til banegården i Aarhus, for der er intet sikkert sted at parkere en cykel. Cykelstierne er generelt i rigtig god stand.*

*Kendt problematik. Cykelparkering omkring Aarhus H er ikke tilstrækkelig.*

*De nuværende cykelstativer i "etager" er ikke tidssvarende og kan ikke håndtere elcykler. Samtidig er stativerne heller ikke altid høje nok til cykler med et højt styr, når de skal placeres nederst i stativet*

*Klassikeren, for få cykel parkeringer, og cykler der bliver smidt rund på fortovet. Desuden kunne det være lækker med flere overdækket, og nogle sikre stativer med video overvågning sådan ens el cykel ikke bliver stjålet.*

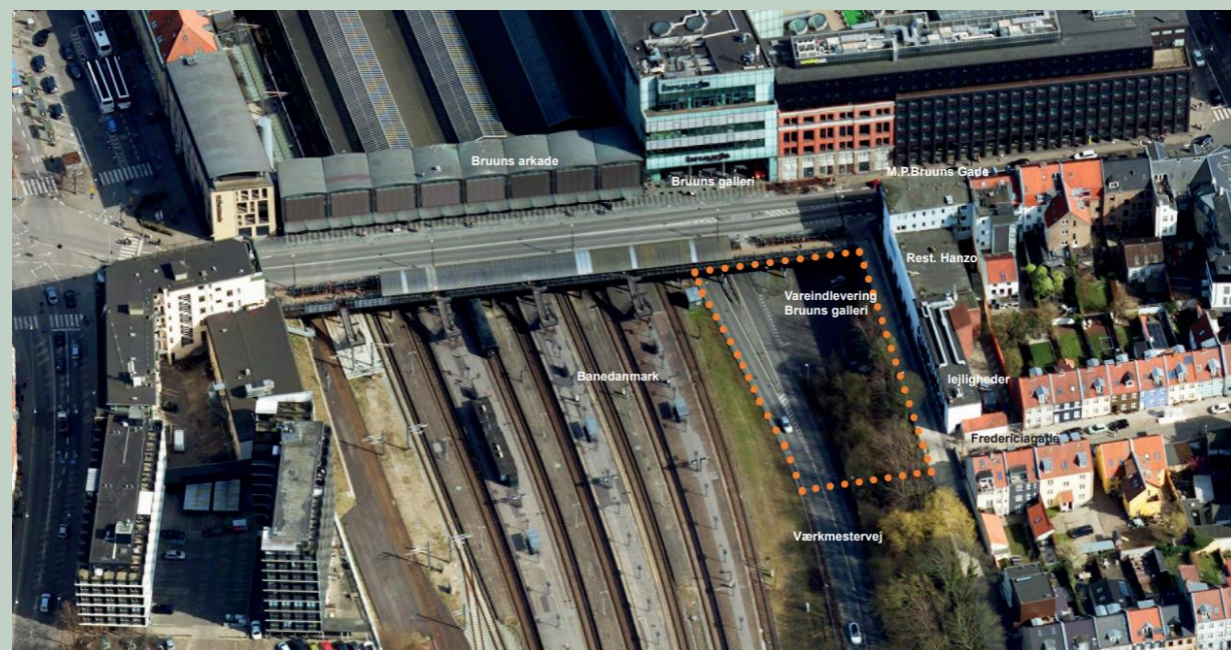


# Aarhus H | Parkeringshus

## Cykelparkeringshus ved Hallssti

Der er i øjeblikket et planlagt undervejs ved Hallssti, hvor etableringen af et nyt cykelparkeringshus med plads til 1.800 cykler skal forbedre parkeringsforholdene i området. Projektet er en central del af byens mobilitetsplanlægning og har flere strategiske formål:

- **Understøtning af knudepunktet:** Parkeringshuset skal primært servicere de mange kombinationsrejsende ved banegården, men fungerer samtidig som en vigtig ressource for det centrale handelslivs besøgende.
- **Modernisering og tryghed:** Ved at flytte parkeringen til et moderne anlæg adresseres de nuværende problemer på Bruuns Bro, hvor den eksisterende cykelparkering er både forældet og opleves som utryghedsskabende for byens brugere.
- **Frigørelse af byrum på M.P. Bruuns Gade:** En væsentlig gevinst ved det nye hus er muligheden for at løfte efterspørgslen fra M.P. Bruuns Gade. Ved at flytte cyklerne fra gadeniveauet kan de eksisterende arealer frigøres, hvilket skaber bedre plads til de gående og løfter den generelle fremkommelighed i en af byens travleste gader.



## Identificerede problematikker for cykelparkering

- **Høj risiko for tyveri:** Manglen på sikker cykelparkering er en væsentlig barriere, da borgerne oplever stor utryghed ved at efterlade deres cykler i både kort og længere tid.
- **Utilstrækkelig kapacitet:** Det eksisterende udbud kan ikke følge med efterspørgslen, hvilket fører til uhensigtsmæssigt parkering, der blokerer fortove og passager.
- **Uhensigtsmæssig deling af arealer:** Manglende dedikeret plads til bycykler og løbehjul, som skaber rod og begrænser fremkommeligheden for de gående.
- **Manglende diversitet i parkeringsløsninger:** Der mangler specifikke faciliteter til moderne cykeltyper som ladcykler, el-cykler og racercykler, der har brug for hhv. mere plads og bedre låsemuligheder.

## Eksempler på citater

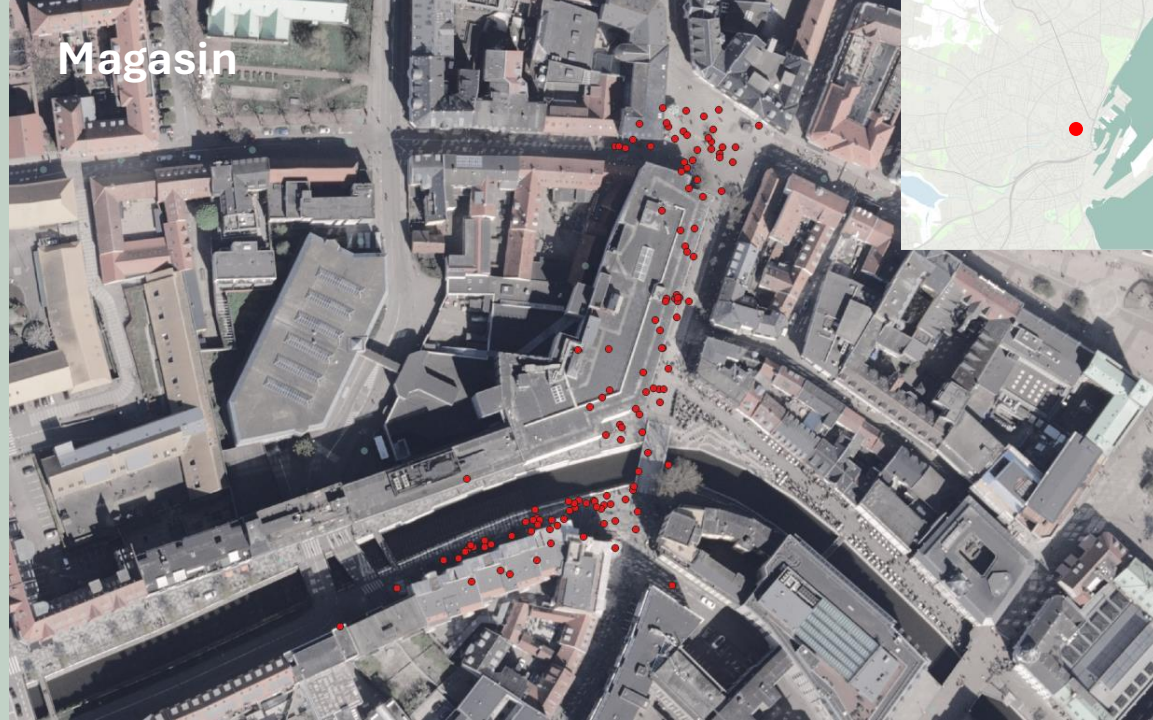
*Lave specielle pladser til lejecykler og leje løbehjul. De fylder op i de få cykelparkeringer der er. Det kunne også være smart at få lavet nogle cykelstativer, hvor man bedre kan komme til at aflåse sin elcykel med 2 lovpligtige låse.*

*Dette er en generel kommentar til hele gågade-området: Der er for mange cykelparkering forbudt skilte og for lidt plads til hensigtsmæssig parkering*

*Flere cykelstativer i midtbyen (tæt på Magasin/ved åen). Der foregår meget tyveri oppe ved banegården, så gerne mulighed for aflåst/overdækket rum.*

*Bedre mulighed for at holde racercykler, som er et helt generelt problem i hele Aarhus C*

*Der mangler cykelplads i hele byen plus konstant opfyldning i cyklerne*



Underkapacitet  
i cykelparkering

Ingen cykelparkering-  
faciliteter

## Identificerede problematikker for cykelparkering

- **Kapacitet og arealkonflikter** Mangel på cykelparkering får cykler til at "klumpe sammen" uden for stativerne, f.eks. ved Salling. Det inddrager unødigt areal og generer de gående.
- **Handelsstyret flow:** Belastningen følger butikkernes åbningstider. Det skaber et voldsomt kapacitetspres i dagtimerne med et stort og hurtigt flow af cyklister.
- **Manglende diversitet:** Den nuværende parkering er ikke gearet til moderne behov. Der mangler dedikerede pladser til ladcykler og el-cykler, som kræver mere plads og bedre sikring.
- **Sikkerhed og tyveri:** Tyveririsiko og manglende muligheder for at låse dyre el-cykler og ladcykler, som kan forsvarligt låses fast skaber utryghed og er en barriere for borgerne.

## Eksempler på citater

Det er generelt meget svært at finde cykel parkering i hele Århus midtby

Cykelstativerne er tit fyldte selv på almindelige hverdageftermiddage

Der mangler ladcykel-parkering så man kan låse sin ladcykel fast til stativ med kæde

Det er nærmest umuligt at finde en cykelparkering generelt i midtbyen men når man er glad for sin cykel og ikke ønsker den stjålet ville det være fantastisk at kunne låse den fast til et eller andet så det besværliggør tyveri

Der er generelt alt for få cykelparkeringssteder i midtbyen. Her tænker jeg specielt på Østergade nedenfor Salling

Det er virkelig en kamp at finde en plads til sin cykel nede i midtbyen

Det ville være dejligt at kunne stille sin cykel et sted på strøget. Det er næsten umuligt

Cykelstativer (generelt) er for smalle til (el)cykler, som måske er blevet bredere over tid (?) ex cykelstyrene. Og det er svært at få tung cykel liket ind på plads i for smal hulholder til de kraftige dæk på ex citybike modeller



## Identificerede problematikker for cykelparkering

- **Manglende kapacitet og tilgængelighed:** Fraværet af cykelparkering direkte på Store Torv tvinger cyklister til uhensigtsmæssig adfærd.
- **Problematisk korttidsparkering:** Den manglende infrastruktur resulterer i omfattende "vild" parkering, hvor cykler ofte placeres i lange rækker til gene for fremkommeligheden.
- **Sikkerhed og tyverisikring:** Der er et udtalt behov for faciliteter, der muliggør sikker aflåsning af cyklerne.
- **Behov for specialpladser:** Infrastrukturen mangler dedikerede løsninger til ladcykler og el-cykler, som kræver mere plads og bedre sikring end standardløsninger.

## Eksempler på citater

*Mere generelt bedre cykelparkering i midtbyen. Derudover hyppig oprydning, så det bliver korttidsparkering. Eventuelt skiltning, så man fra cykelringen kan finde gode steder at holde.*

*Det vil være rare, at der bliver set ind i ladcykler. De er smarte for børnefamilierne, men der bliver ikke taget hensyn til os øvrige cyklister. Ladcykler bliver bredere og bredere, og nu har de også fået bogie aksel, og de tager ikke hensyn til almindelige cyklister, men mener de har fortrinsret*

*Cykler der ikke bruges skal væk fra det offentlige rum, derfor mere aflåst offentlig opbevaring.*

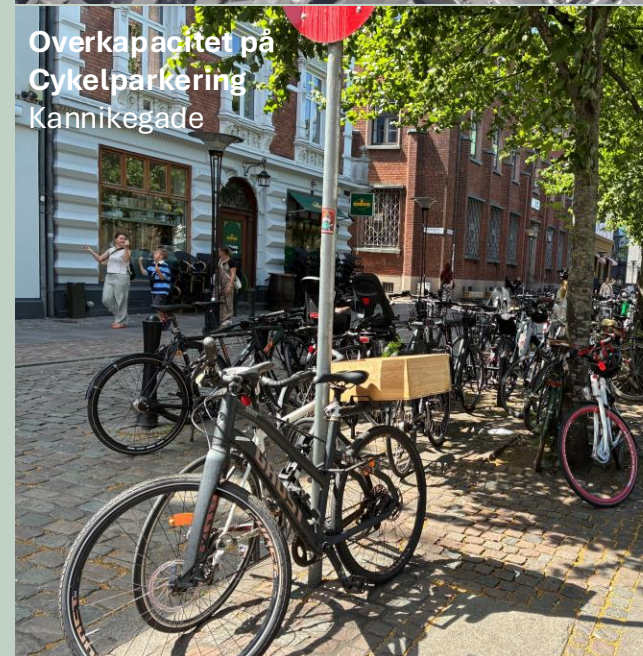
*Bare man ku' låse cyklen fast med kabellås og - ikke mindst - i stativer, der er brede nok (cykelkurve!)*

*Der er ingen funktionel cykelparkering ved bispetorv og store torv. Der skal man helt hen til Magasin, men der er også altid fyldt.*

*Nu mener jeg ikke most på Domkirkepladsen, men det ville være fedt hvis der var et sted i midtbyen hvor man nemt og bekvemt kunne stille cyklen. Især et sted der er tæt på cykelringen. Der er cykelstativer rundt omkring her, men de er altid fyldt.*

*De eneste steder man kan parkere hvis man skal ned i byen er ved magasin eller banegården.*

*Man savner steder at parkere sin cykel i hele gågadeområdet!*



# Den Permanente | Cyklistundersøgelsen 2026

Input  
70

## Identificerede problematikker for cykelparkering

- **Kapacitetspres og sæsonudsving:** Behovet er meget vejr- og sæsonafhængigt. Om sommeren stiger besøgstallet ved Den Permanente, hvilket skaber trængsel og kaos ved de eksisterende stativer.
- **Sikkerhed og tyveririsiko:** Mangel på sikker aflåsningsmuligheder er en barriere. Det er svært at efterlade især dyre el- og ladcykler trygt, mens man benytter stranden.
- **Pladsmangel til specialcykler:** Mange vælger ladcyklen frem for bilen, men lokaliteten mangler dedikerede pladser, der er dimensioneret til de brede cykeltyper.
- **Cykel-prioriteret adgang:** Da bilparkering er begrænset og Risskovstien er hovedåren, er cyklen det mest effektive transportmiddel til/fra Den Permanente. Det kræver et cykelparkeringstilbud, der matcher efterspørgslen.

## Eksempler på citater

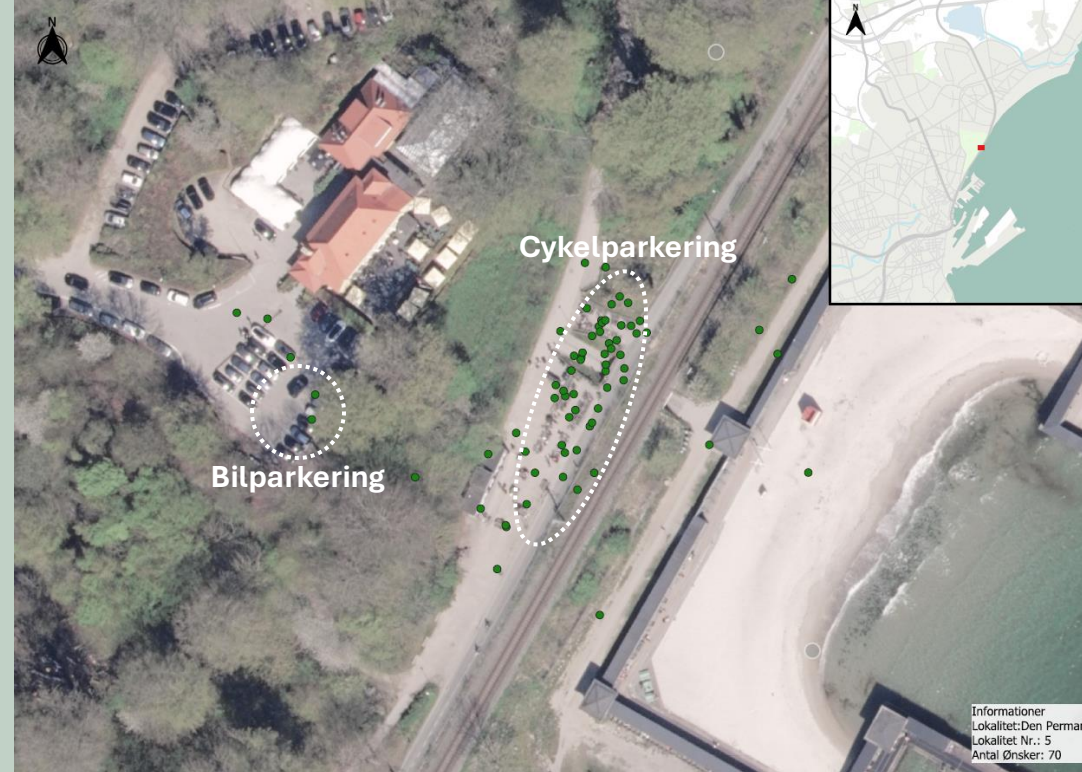
*Når bare solen kigger lidt frem er det et mæreridt at cykle forbi "Den Permanente". Det flyder med cykler overalt.*

*Alt for lille parkeringsområde fra juni til august. Behøver ikke flere stativer, men blot en udvidelse af grusområde.*

*Farlig parkering af cykler på cykelsti ved Den Permanente om sommeren*

*Flere muligheder for at låse el-cykler fast så de ikke stjæles + mulighed for at lade batteri op*

*I sommermåneder er det svært at komme ind på pladsen fra cykelstien fordi der bliver parkeret helt ud til cykelstien og på cykelstien. Det ville være dejligt hvis folk blev hjulpet lidt til hvor man kan parkere*



## Identificerede problematikker for cykelparkering

- **Manglende sikkerhed og tyverisikring:** Der er et udtalt behov for trygge parkeringsfaciliteter med bedre muligheder for sikker aflåsning af cyklerne.
- **Utilstrækkelig kapacitet:** Efterspørgslen overstiger de nuværende rammer, hvilket skaber trængsel og pres på de eksisterende parkeringsanlæg.
- **Mangel på differentierede parkeringstilbud:** Der savnes specialiserede løsninger, der er dimensioneret til og sikret mod de særlige behov for ladcykler og el-cykler.
- **Dominerende korttidsparkering:** Strækningen er præget af stor udskiftning og korttidsophold, hvilket udfordrer balancen i cykelparkeringen og tilgængeligheden i travle perioder.

## Eksempler på citater

*Generelt brug jernbøjler fremfor stativer der ødelægger forhjul og kabler*

*Cykelstiernes sidelæns hældning gør det svært at balancere på ladcykel næsten overalt i Århus.*

*Der mangler ladcykelparkering i hele byen. De skal kunne låses fast i stativ med kæde*

*Parkering kan forbedres*



## Identificerede problematikker for cykelparkering

- **Manglende sikkerhed:** Høj tyveririsiko gør det utrygt at parkere. Der mangler stativer med mulighed for sikker aflåsning, hvilket er en barriere for cykelvalget.
- **Kapacitetspres og fremkommelighed:** Utilstrækkelig plads fører til overfyldte arealer, hvor cykler spærrer for de gående og reducerer tilgængeligheden på fortovene.
- **Udfordringer ved Sønder Allé:** Fjernbusserne genererer et massivt parkeringsbehov, som skaber ekstrem trængsel og visuelt rod omkring busterminalen.
- **Pladsmangel til specialcykler:** Infrastrukturen mangler dedikerede pladser til brede ladcykler og dyrere el-cykler, der kræver mere plads og bedre sikring.
- **Fravær af opladning:** Manglen på lade-faciliteter begrænser serviceniveauet for el-cyklister, især ved centrale knudepunkter og pendlerruter.

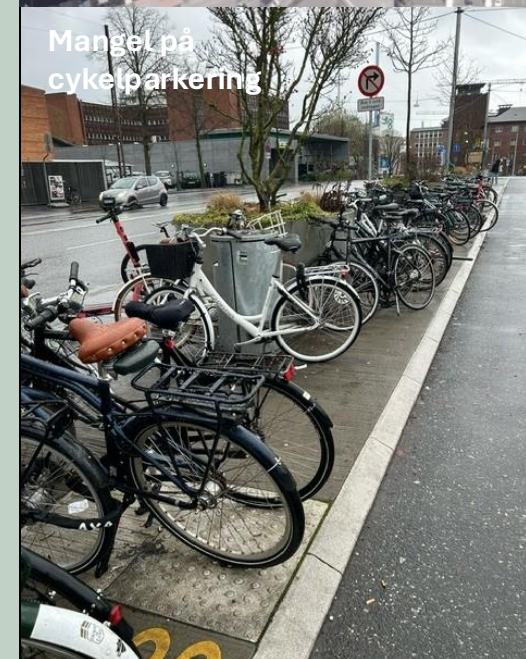
## Eksempler på citater

*For mange cykler parkeres i hjørnet af rutebilstationen mod lyskrydset Sønder Allé/Fredensgade. Svært for folk at komme væk efter de har krydset vejen nogle gange. Resultater i at de går ud på vejen foran køretøjer. Der står generelt for mange cykler i det hjørne langs Sønderborg Allé*

*Der er total cykelkaos fra og omkring Aarhus Banegård og hele vejen ned til Rutebilstationen. Få cyklerne væk fra Banegården/Banegårdsgade/Bruuns Gade. Byg underjordiske pladser, som de gør i Holland. PS Flixbus og Kombardo bussen mangler cykelstativer, mere plads, læskure til de rejsende.*

*Der er mange der skal med kombardo busser og ligene så jeg har haft svært ved at finde et sted min cykel kunne låses fast. Der er mange rejsende og mange cykler.*

*Der er slet ikke nok cykelparkering omkring rutebilstationen og Streetfood.*



## Identificerede problematikker for cykelparkering

- **Utilstrækkelig kapacitet:** Der mangler plads ved de eksisterende anlæg til at håndtere det store antal cyklister.
- **Mangel på sikkerhed:** Behovet for tryk og tyverisikret cykelparkering er ikke opfyldt.
- **Specialiserede behov:** Der mangler dedikerede parkeringsmuligheder til både ladcykler og elcykler, som kræver mere plads og bedre låsemuligheder.

## Eksempler på citater

*Vedligehold cykelstier efter at ladcykler skal kunne køre på dem uden at bumpe hele vejen, ikke så de lige er blevet lappet med et kæmpe bump og så var det fint*

*Hele Jægergårdsgade er ofte presset på cykelparkering, og cyklerne ender tilfældigt på hvad der er tiltænkt opholdssteder. God skiltning om hvor man kan parkere cykel og mere parkeringsplads vil være en hjælp.*

*GENERELT så er der for få cykelparkeringssteder. I hele Århus C. De steder, der er, er jo helt fyldte, synes jeg.*

*Cykelstativer i Jægergårdsgade er ofte overfyldte - det gælder i øvrigt også mange andre steder.*



## Identificerede problematikker for cykelparkering

- **Kritisk kapacitetsmangel:** Utilstrækkelig parkering medfører u hensigtsmæssig parkering på de smalle fortove ved dagligvarebutikkerne.
- **Barriere for gående:** Parkerede cykler blokerer passagen, hvilket tvinger fodgængere og barnevogne ud på kørebanen.
- **Manglende sikkerhed:** Der savnes faciliteter til sikker fastlåsning, hvilket er nødvendigt for at imødekomme behovet ved et så travlt knudepunkt.

## Eksempler på citater

*Som nævnt vil cykelstativer på husmure med skråparkering på de små veje i Midtbyen give ikke blot en forbedring af forholdene for cyklister og fodgængere, men også give et smukkere bybillede.*

*Det er et generelt problem, at mange cykler placeres tilfældigt rundt omkring på fortove, pladser osv. Især på fortove ved etagebyggerier - fortov er delvis eller helt spærret for fodgængere.*

*Cykelstativer i Jægergårdsgade er ofte overfyldte - det gælder i øvrigt også mange andre steder.*

## Vesterbro Torv



## Identificerede problematikker for cykelparkering

- **Kapacitetspres:** Eksisterende anlæg kan ikke rumme de mange besøgende i spidsbelastningsperioder.
- **Mangel på specialpladser:** Stor efterspørgsel på dedikerede pladser til ladcykler (især børnefamilier) og elcykler.
- **Sikkerhed og opladning:** Behov for faciliteter til sikker fastlåsning og ladeinfrastruktur til pendlere og studerende.



## Eksempler på citater

*Mere aflåst personale parkering.*

*Opdateres til at følge med udviklingen af det stigende antal elcykler. Derfor lave en løsning hvorpå cykler har mulighed for at lade på den ene eller anden måde. Også for at fremme den grønne udvikling og få flere til at tage cyklen fremfor bilen*

*Opdateres til at følge med udviklingen af det stigende antal elcykler. Derfor lave en løsning hvorpå cykler har mulighed for at lade på den ene eller anden måde. Også for at fremme den grønne udvikling og få flere til at tage cyklen fremfor bilen*

*Generelt forbedre cykelturen især for ladcykler, f.eks. hvis de skal op at en rampe, da her er stor risiko for at vælte. Også påtænkt dette ved vejarbejde især.*



## Problematik

- Mangler sikker cykelparkering ved alle indgange
- Mangler mere kapacitet i eksisterende cykelparkering
- Mangler parkering til ladcykler og el-cykler
- Mangler opladningsmuligheder

Input  
132

## Eksempler på citater

*Generelt på hele AUH skal der være bedre plads til ladcykler + skiltning af hvor ladcykler må holde, så almindelige cykler ikke holder der. Og bedre mulighed for at kunne låse alle slags cykler fast til en 'pæl'*

*Sikker cykelparkering !!! Evt med en lille betaling.*

*Nu hvor bil-parkering bliver gratis for ansatte på AUH, er det vigtigt at cykel-p-faciliterne bliver endog særdeles attraktive for at undgå at flere medarbejder skifter over til bil. Kommunen bør lægge pres på regionen!*

*Generelt er der ALT for lidt cykel P på Skejby Sygehus*

*Aflåste cykelskure ønskes, det er det eneste der afholder mig fra at cykle*

*Cykelister, der gerne vil fastlåse deres cykler kæmper om relativt få pladser, hvor det er muligt at have en kædelås på sin cykel. Aflåst cykelskur kunne være rart.*

*AUH er generelt et tag-selv-bord for cykeltyve*

*Der sker MANGE cykeltyverier*

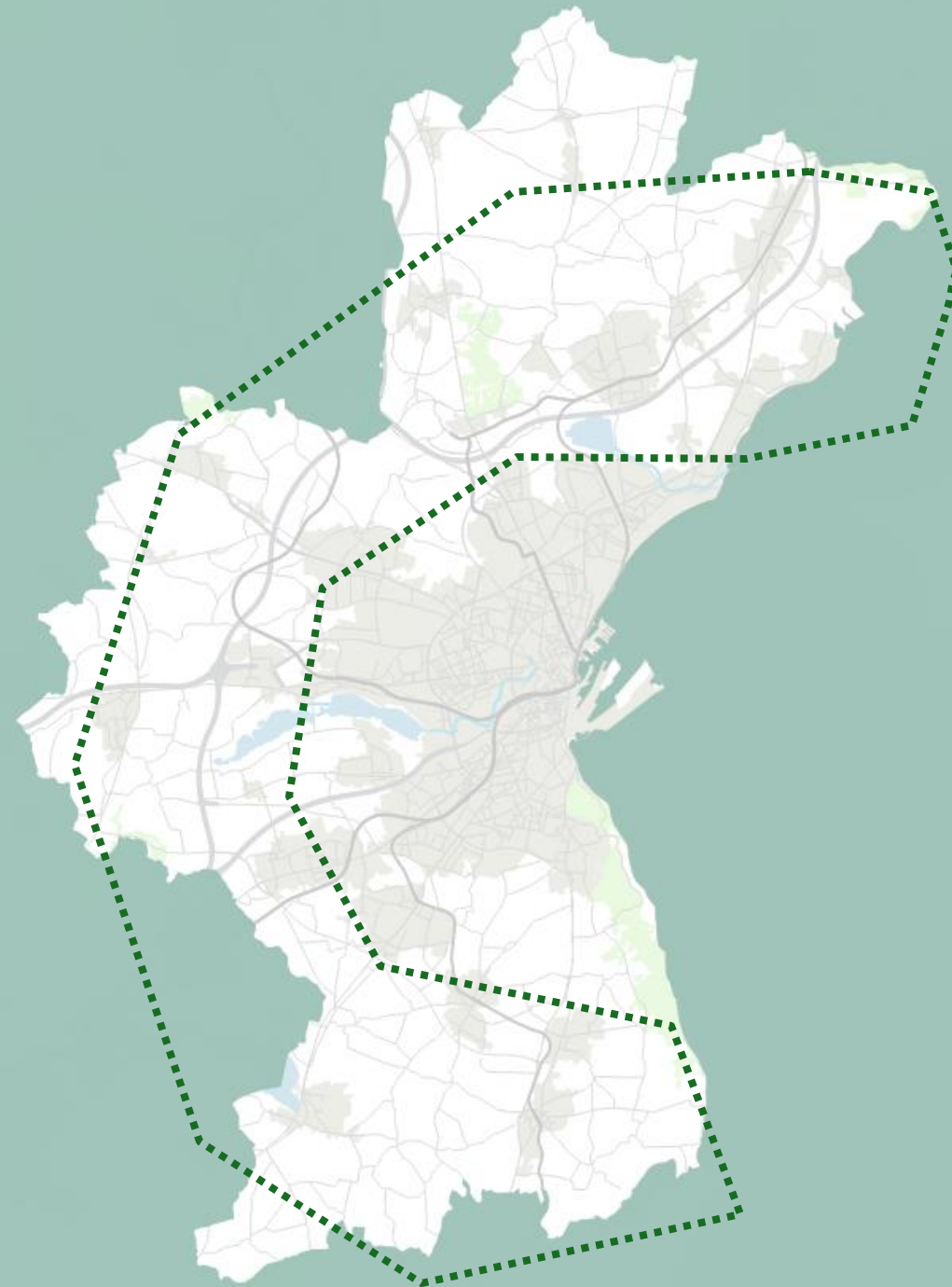


# Resultater og lokalitetsanalyse: Oplandet

Dette afsnit præsenterer en gennemgang af de lokaliteter udenfor Ringgaden, hvor borgerne har tilkendegivet de største behov for forbedret cykelparkering. Analysen kombinerer kvantitative data med borgernes egne beskrivelser for at skabe et præcist billede af de nuværende udfordringer.

For hver lokalitet præsenteres følgende:

- 1. Identificerede problematikker:** En faglig opsummering af de væsentligste udfordringer på den specifikke lokalitet, såsom kapacitetspres, manglende sikkerhed eller arealkonflikter.
- 2. Datafordeling og borgerønsker:** En opgørelse over antallet af stedspecifikke ønsker. Dette understøtter direkte målsætningen i Indsats #44 om at udarbejde en behovsanalyse med fokus på kapacitetsudvidelse.
- 3. Borgernes uddybninger:** Udvalgte eksempler fra spørgeskemaets fribesvarelser, der giver liv til tallene og belyser de konkrete barrierer, aarhusianerne oplever i hverdagen.
- 4. Visuel dokumentation:** Billeder af de nuværende forhold på lokaliteterne for at illustrere behovet eller problematikken som citaterne beskriver.



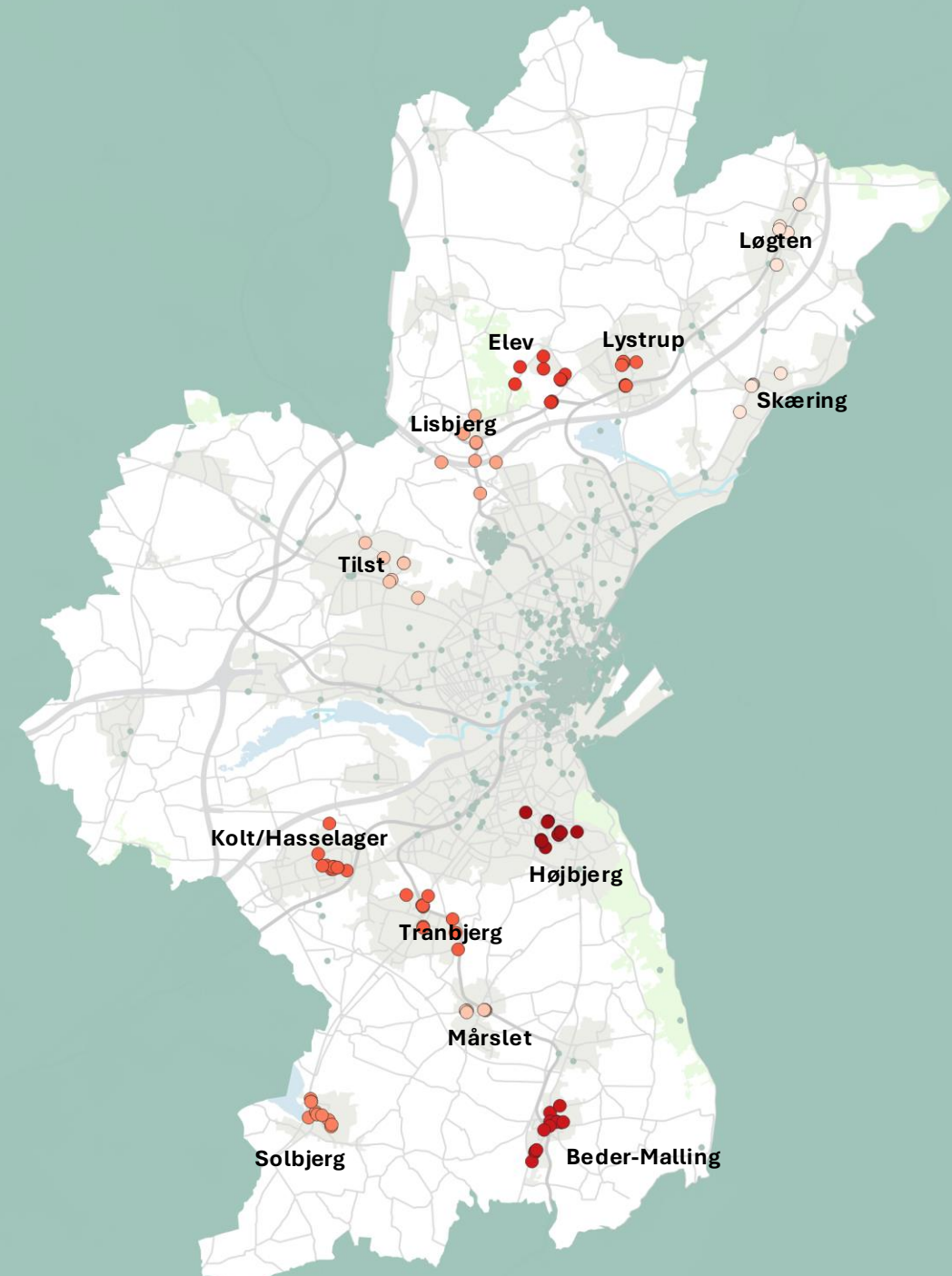
### Fra kapacitetsløft i centrum til tryghed og tilgængelighed i oplandet

Selvom hovedparten af ønskerne koncentrerer sig i centrum, er der en stærk repræsentation fra **oplandet med i alt 119 specifikke ønsker.**

Cyklistundersøgelsen viser en tydelig geografisk spredning af ønsker til forbedret cykelparkering, fordelt jævnt mellem kommunens **nordlige og sydlige dele.**

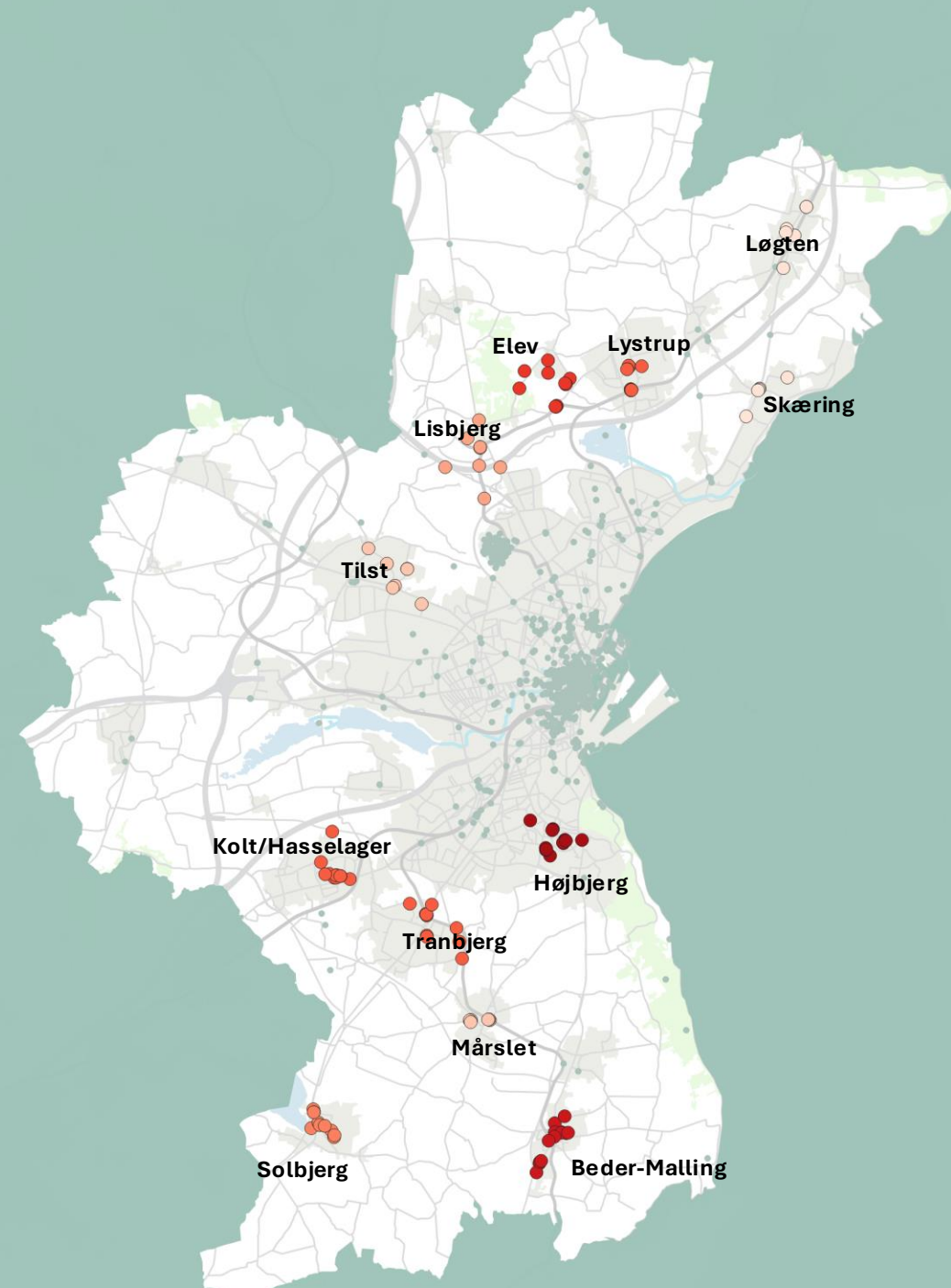
#### **Potentialet for stærkere sammenhæng**

Ved at prioritere tryghed og bedre dækning i yderområderne, hvor afstandene er større, styrkes sammenhængen mellem cykelinfrastrukturen og den kollektive trafik. Her kan rejsen føles sikker og sammenhængende "helt fra hoveddøren", så cyklen bliver et reelt alternativ til bilen.



## Fordelingen af inputs

Nr.	Sted	Antal input
1	Højbjerg	15
2	Beder Malling	14
3	Elev	13
4	Kolt/Hasselager	11
5	Lystrup	11
6	Tranbjerg	11
7	Solbjerg	10
8	Lisbjerg	9
9	Mårslet	7
10	Tilst	7
11	Løgten	6
12	Skæring	5



# Opland | 119 ønsker | Cyklistundersøgelsen 2025

## Problematik

- Mangler ekstra aflåsningsmulighed ved letbane
- Mangler sikker cykelparkering ved lokalt samlingspunkt
- Mangler cykelparkering i rekreativ område

Input  
15

## Hvad uddyber borgerne?

*Lav cykelparkering / opsamlingssteder til udljningscyklerne - de står i vejen på fortovet så fx folk med rollator eller i kørestole ikke kan komme forbi. Der er mange institutioner med gangbesværede fx på Egebæksvej - de er nødt til at køre på gaderne i området*

*Meget stort behov for flere cykelstativer da Kragelundskolen har hjertezone*



# Opland | 119 ønsker | Cyklistundersøgelsen 2025

## Problematik

- Mangler cykelparkering ved skolen
- Mangler cykelparkering i rekreativ område
- Mangler cykel parkering ved busstop

Input  
14

## Hvad uddyber borgerne?

Der er få stoppesteder i Malling syd, og der er derfor tit behov for at cykle til bussen. I dag står cyklerne i hække bag busskurene på begge sider og ligner efterladte cykler. Bedre parkering vil gøre det mere attraktivt at cykle/bruge offentlig transport.

*Der er stor forskel på om vejen er for mig selv som pendler eller for mine børn og deres kammerater, som en sikker skolevej. Pendler på elcykel, som har en anden forståelse af trafikken vil gerne hurtigst fra A-B og for børnene handler det om sikkerhed, fordi de ikke har samme erfaring i trafikken.*

## Beder Malling



Input  
13

## Problematik

- Mangler cykelparkering ved Letbane
- Mangler ved rekreativ område

## Hvad uddyber borgerne?

*Bedre fremkommelighed i kommunen, specielt fra yderkants byerne. Det skal være nemmere komme indtil byen fra de mindre byen i kommunen. Dette kan samtidig give mulighed for beboerne i Aarhus by til at tage på udflygt ud i kommunens mindre byen samt den omkring liggende natur.*

*Der er ingen belysning ved cykelskuret og man kan derfor ikke finde sin cykel om vinteren ved Letbanen (Nye) det gør at mange ikke tager Letbanen.*

*Generelt mulighed for at parkere sin cykel "indendørs", hvor der er lås på døren. Der er kun udendørs cykelstativer og enkelte åbne skure, hvilket afholder flere fra at købe en god cykel/elcykel, som det kræves for at pendle på cykel. Så man beholder flere biler eller anskaffer sig en bil i Nye.*

*De fleste spørgsmål er vedr. midtbyen... vi fra oplandet kan slet ikke komme derind.*

*Ingen cykelstier*

*Dårlige mulighed med bus og letbane*

*Vi kan kun tage bilen til byen, hvor så bilen ikke er ønsket 🙄*



# Opland | 119 ønsker | Cyklistundersøgelsen 2025

## Problematik

- Mangler cykelparkering ved skolen
- Mangler cykelparkering i rekreativ område
- Mangler cykel parkering ved busstop

Input  
11

## Hvad uddyber borgerne?

*Cykelparkering ved indskolingen på Bavnehøj Skole, Hasselager. Det er dyrt i gear mm, når cyklerne vælter dagligt. Der er en masse ubrugte stativer ved Kolt skole (Langager), som med fordel kan flytte til Bavnehøj Skole.*

*Det er fedt der er så mange elever der cykler. Men der holder så mange cykler parkeret at de holder på handicap parkeringspladsen. Så de handicappede har ingen steder de kan parkere*



# Opland | 119 ønsker | Cyklistundersøgelsen 2025

## Problematik

- Mangler ekstra aflåsningsmulighed ved letbane
- Mangler sikker cykelparkering ved bycentrum
- Mangler cykelparkering i rekreativ område

Input  
11

## Hvad uddyber borgerne?

*Ville gerne cykle ned til Lystrup Station og tage Letbanen men det er for usikkert at parkere ved stationen pga. cykeltyverier og hærværk.*

*Min cykel er lige blevet stjålet, så mere sikkerhed ift. det*

*Overvågning til at forhindre cykeltyve.*



# Opland | 119 ønsker | Cyklistundersøgelsen 2025

## Problematik

- Mangler ekstra aflåsningsmulighed ved letbane
- Mangler cykelparkering ved busstop
- Mangler sikker cykelparkering ved lokalt bycenter

Input  
11

## Hvad uddyber borgerne?

Det kniber virkelig med vedligeholdelsen. Grene, buske og andet grønt breder sig ind over cykelstierne. Især brombærrankerne er trælse.

Mere plads og lys



# Opland | 119 ønsker | Cyklistundersøgelsen 2025

## Problematik

- Mangler cykelparkering ved skolen
- Mangler cykelparkering i rekreativ område
- Mangler cykel parkering ved busstop

Input  
10

## Hvad uddyber borgerne?

*Overdækkede supercykelstier ville være meget visionært for at få folk til at vælge cyklen frem for bilen. Hvis man kunne cykle i tørvejr på store gode cykelstier, så biltrafikken (og dermed klimaaftrykket) kunne forbedres MEGET! Men det kræver gode forhold for cyklisterne.*

## Solbjerg



Skolen



Busstop

# Opland | 119 ønsker | Cyklistundersøgelsen 2025

## Problematik

- Mangler cykelparkering ved Letbane
- Mangler sikker cykelparkering ved skolen
- Mangler sikker cykelparkering ved rekreativ område – Lisbjerg Skov

Input 9

## Hvad uddyber borgerne?

Her mangler mere og tryggere cykelparkering. Pladsen deles af både indskoling og forældre til daginstitutioner. Og kapaciteten er helt brugt op. Mangler bedre plads til ladcykler også.

Mangler mere og bedre og gerne overdækket cykelparkering ved det mest benyttede letbanestop i Lisbjerg.

Mulighed for at lade. Mulighed for at få luft i dæk



## Problematik

- Mangler cykelparkering ved Letbane
- Mangler sikker cykelparkering ved skolen

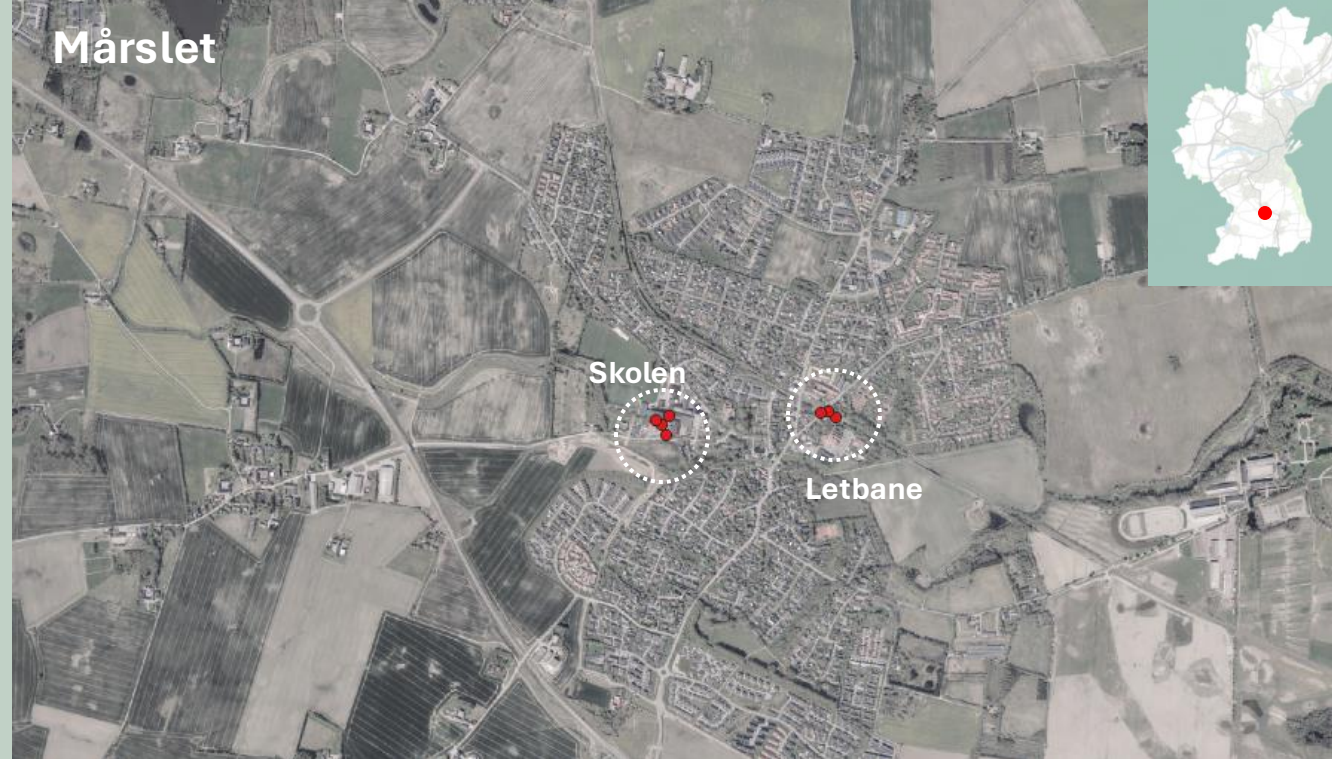
Input 7

## Hvad uddyber borgerne?

*Der er steder, hvor cykelstier mangler og med fordel kan udbygges, så cyklister ikke skal tage lange omveje for den sikre vej til job. Cykelsti langs Ellemosevej er et eksempel herpå. Det koster km og ekstra tid, at tage den sikre vej. Det skal i kommunen også være sikkert at tage den korte vej!*

*Savner at der bliver tænkt mere i højhastigheds pendling på cykel. At lægge en kringlet cykelsti ind gennem villakvarter i Mårslet er ikke en Supercykelsti. At cykelpendle handler om hastighed ligesom det gør for bilister og ikke om smukke ruter. Hvorfor ligger der ikke en cykelsti langs Oddervej.*

Mårslet



## Problematik

- Mangler cykelparkering ved busstopsted

## Hvad uddyber borgerne?

*Cykelstativ bliver anvendt som "reklamesøjle" (en reklame-cykel har længe holdt parkeret i cykelstativet)*

Input 7



## Problematik

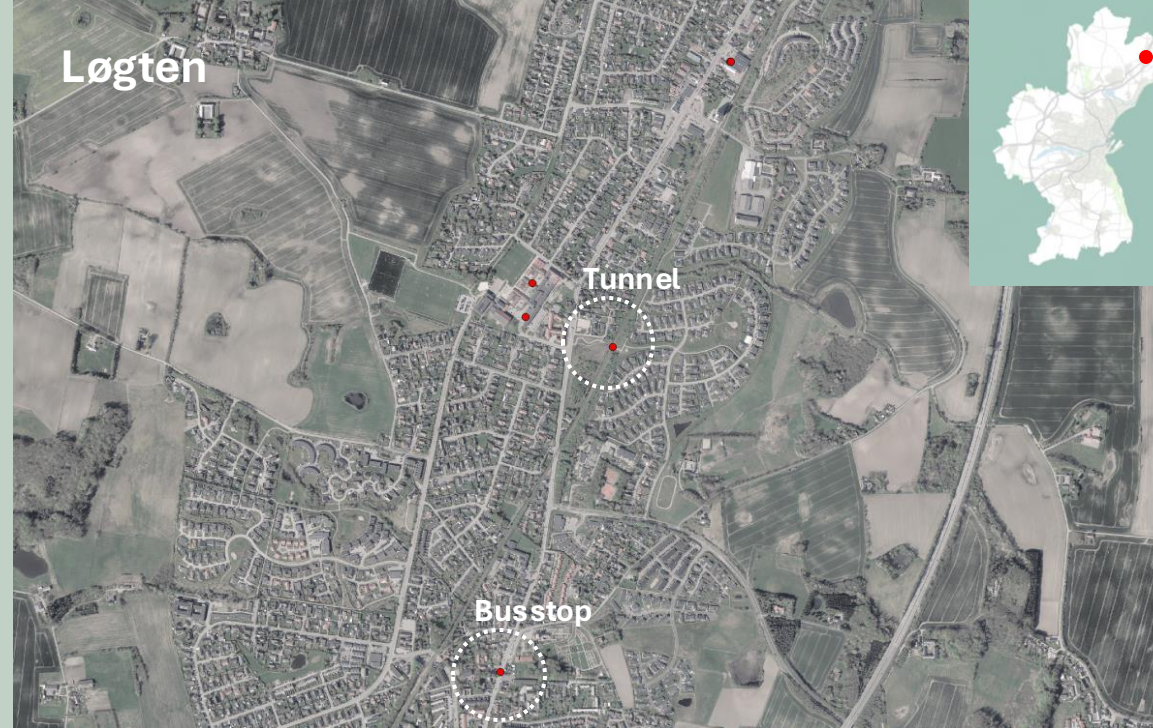
- Tunnelen mellem Grenåvej og boligområdet er i øjeblikket kun tilgængelig via trapper, hvilket begrænser adgangen for cyklister fra det lokale stinet.
- Potentiale for serviceløft af cykelparkering ved busstoppested

Input 6

## Hvad uddyber borgerne?

*Cykelparkering ønskes, før tur gennem tunnel til skole.*

*Generelt skal cykling opleves som tryk og uden bøvl.  
Parkering skal være sikkert og ligetil*



# Opland | 119 ønsker | Cyklistundersøgelsen 2025

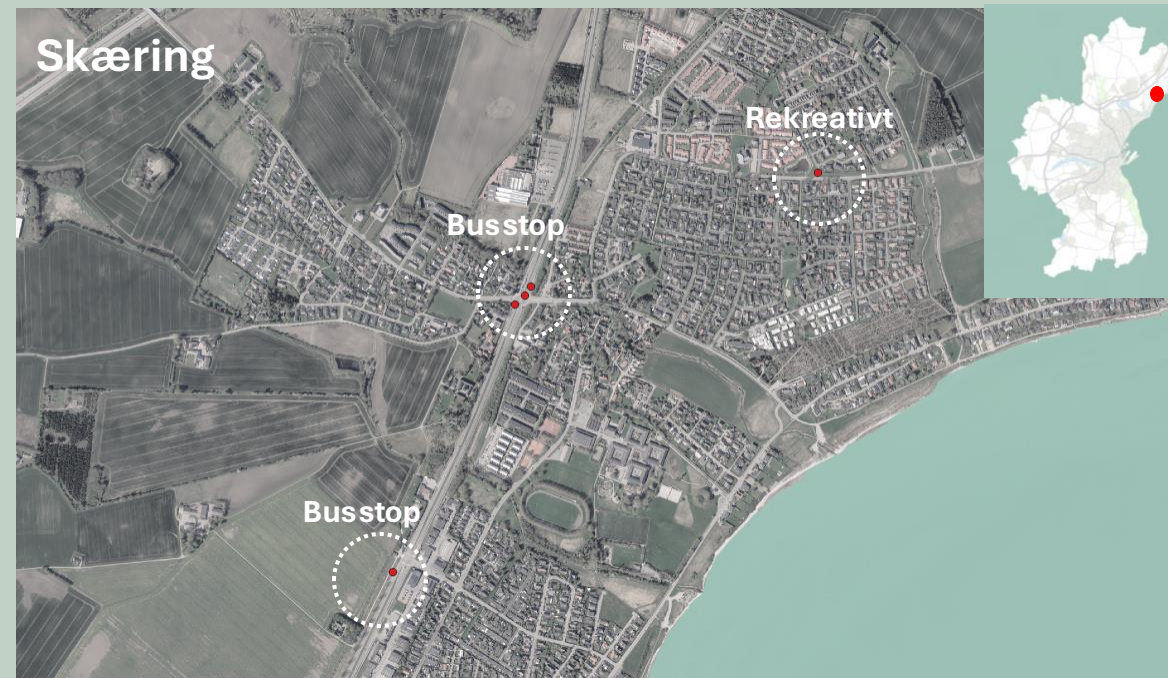
## Problematik

- Mangler cykelparkering ved busstoppesteder
- Mangler ved rekreativ område

## Hvad uddyber borgerne?

*Parkering kan forbedres*

Input 5



## **OPLÆG TIL INDSATS 46 'BYUDVIKLING OG PARKÉR OG REJS VED HOVMARKEN STATION'**

### **Resume**

Oplægget præsenterer en vurdering af mulighederne for byudvikling og parkér og rejs ved Hovmarken Station. Vurderingen peger på, at stationens placering og de nuværende planforhold ikke gør det hensigtsmæssigt at prioritere indsatser på nuværende tidspunkt. Oplægget er til orientering til forligskredsen.

### **Baggrund:**

Der er bestilt en undersøgelse af mulighederne for byudvikling og parkér og rejs-faciliteter ved Hovmarken Station ved en eventuel genåbning af stationen. Oplægget er bestil i forbindelse med indsats 46 'Byudvikling og parker og rejs ved Hovmarken station' i Grøn Mobilitetsplans aftaletekst.

### **Indhold:**

Oplægget vurderer perspektiverne for byudvikling og parkér og rejs ved Hovmarken Station i lyset af den samlede udvikling i Lystrup.

### **Byudvikling**

Byudviklingen i Lystrup forventes primært at ske inden for byens eksisterende rammer, særligt omkring Lystrup Station og de centrale områder ved Sønderskovvej, Lystrup Centervej og Bygaden, hvor der er fokus på boliger, handel, stiforbindelser og fremkommelighed.

Hovmarken Station er placeret i et erhvervs- og industriområde og vurderes som perifert i forhold til denne udvikling. Der er ikke kendskab til konkrete udviklingsplaner, og eksisterende erhverv medfører begrænsninger for ændret arealanvendelse.

### **Parkér og rejs**

Stationen har begrænset tilgængelighed og ligger ikke i direkte forbindelse med det overordnede vejnet. Adgangen sker via lokale veje, hvilket reducerer attraktiviteten for pendlere.

Sammenlignet med alternative lokationer vurderes parkér og rejs ved Klokhøjen at være mere hensigtsmæssig, særligt for pendlere fra Djursland.

På den baggrund vurderes det ikke opportunt at etablere parkér og rejs ved Hovmarken Station ved en eventuel genåbning.

### **Handling:**

Oplægget er til orientering.



## Oplæg til indsats 46 'Byudvikling og parkér og rejs ved Hovmarken station'

26. marts 2026  
Side 1 af 3

### Perspektiver for byudvikling ved Hovmarken Station

I løbet af 2026 udarbejdes i samarbejde med byens borgere en strategisk plan for Lystrups udvikling i de kommende år. På baggrund af foreløbig borgerdialog og planfaglig vurdering forventes det, at byudvikling primært ønskes og fokuseres indenfor byens eksisterende rammer i området omkring Lystrup Station.

Der er konkrete udviklingsønsker med udgangspunkt i byens centrale områder omkring Sønderskovvej, Lystrup Centervej og Bygaden, Der er fokus på etablering af centralt beliggende boliger, dagligvarebutikker og opgradering af stiforbindelser, samt tiltag til afhjælpning af trafikale trængsel i spidsbelastningsperioderne.

I forhold til eksisterende planer og kommende byudvikling i Lystrup må Hovmarken Stations beliggenhed i et uudnyttet erhvervs- og industriområde umiddelbar betegnes som perifer.

For nærværende kendes ikke til planer for etablering af virksomheder i de ledige rammearealer. Med det nuværende fokus på Lystrups udvikling andetsteds samt at eksisterende erhverv på naboarealer udløser konsekvenszoner, vurderes det pt. ikke hensigtsmæssigt at ændre rammestatus for områderne ved Hovmarken station til f.eks. BO eller BL (boligområde eller blandet anvendelse).

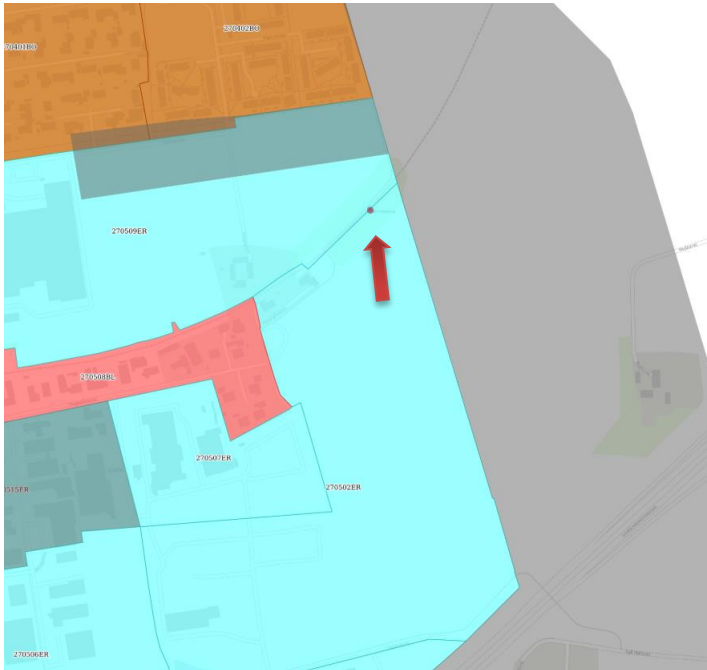
**Teknik og Miljø**  
By og Natur  
Aarhus Kommune

**Planafdelingen**  
**Mobilitet**  
Karen Blixens Boulevard 7  
8220 Brabrand

Sagsbehandler:  
Per Luchtmeier  
Gustav Friis



26. marts 2026  
Side 2 af 3



*Hovmarken Station beliggende i uudnyttet erhvervsområde (vist med lyseblå)*

### **Perspektiver for parker og rejs anlæg ved Hovmarken Station**

Hovmarken station ligger ikke i direkte forbindelse med det overordnede vejnet eller motorvej, men for enden af Møgelgårdsvej i et industriområde i det sydøstlige Lystrup.

Fra Sønderskovvej er der omkring en kilometer ad enten Hovmarken (nord for Letbanen) eller ad Møgelgårdsvej syd for Letbanen. Møgelgårdsvej er privat fællesvej ejet af Aarhus Kommune.

For pendlere fra Djursland (via motorvejen) er det mere hensigtsmæssigt at benytte parkér og rejs faciliteterne ved Klokhøjen syd for Lisbjerg. Fra Djurslandsmotorvejens passage af Hjortshøjsvej er der 5 kilometer og en rejsetid på 6 minutter (google) til den nedlagte busvendeplads på Hovmarken. Fra samme udgangspunkt er der 8,3 kilometer og en rejsetid på 5 minutter til Klokhøjen Letbanestation.

Med de nuværende planer om udvikling af Lystrup og den begrænsede vejadgang til Hovmarken station, vurderes det på nuværende tidspunkt ikke oportunt at etablere parkér og rejs faciliteter ved Hovmarken station ved en eventuel genåbning af stationen.



26. marts 2026  
Side 3 af 3



*Det overordnede vejnet og letbanestrækningen i Lystrup*

## OPLÆG TIL INDSATS 48 'TILGÆNGELIGHEDSRUTER I MIDTBYEN'

### Resume

Oplægget beskriver forslag til udpegning af to nye tilgængelighedsruter. Ruterne er udpeget i samråd med Brugergruppen for Tilgængelighedsrådet og tager afsat i de allerede eksisterende udpegede ruter. Såfremt forligskredsen ønsker, at der arbejdes videre med en eller begge ruter, skal der afsættes finansiering. Der henvises til de 4 mio. kr. i indsats 47 'Pulje til stier'.

### Baggrund:

Der er bestilt forslag til nye tilgængelighedsruter i forbindelse med indsats 48 'Tilgængelighedsruter i midtbyen' i Grøn Mobilitetsplans aftaletekst.

### Indhold:

Dette oplæg præsenterer forslag til to nye Tilgængelighedsruter i Aarhus Midtby, som tager afsæt i de allerede eksisterende udpegede ruter.

### De to eksisterende ruter, som oplægget bygger videre på, er:

- Fra Banegårdspladsen gennem Strøget og Åboulevarden til Dokk1.
- Fra DOKK1 langs havnepladsen ud til Aarhus Ø ved Jette Tikjøbs Plads.

Begge ruter er under projektering og forventes etableret i 2026.

### De to nye foreslåede ruter i dette oplæg er:

- **Rute 1:** Forbinder Banegårdspladsen med Dokk1 via rutebilstationen og Fredens Torv og giver en mere direkte forbindelse end den eksisterende rute gennem Strøget.
- **Rute 2:** En rundtur, der starter ved Banegårdspladsen, går forbi Bruuns Galleri ned til Jærgårdsgade, fortsætter ad Frederiks Allé til Musikhusparken og Rådhusparken og vender tilbage til Banegårdspladsen via Park Allé. Ruten skaber sammenhæng mellem knudepunkter for kollektiv transport, handelslivet og byens grønne områder. For personer med kognitive handicap er der inkluderet en alternativ, mere rolig strækning via Hall Sti frem for Jærgårdsgade.

### Handling:

Såfremt forligskredsen ønsker, at der arbejdes videre med en eller begge ruter, skal der afsættes finansiering. Der henvises til de 4 mio. kr. i indsats 47 'Pulje til stier', eftersom den tiltænkte finansiering fra Tilgængelighedspuljen er opbrugt i andre projekter.



# Oplæg til indsats 48 'TILGÆNGELIGHEDSRUTER I MIDTBYEN'

STATUS FORÅR 2026

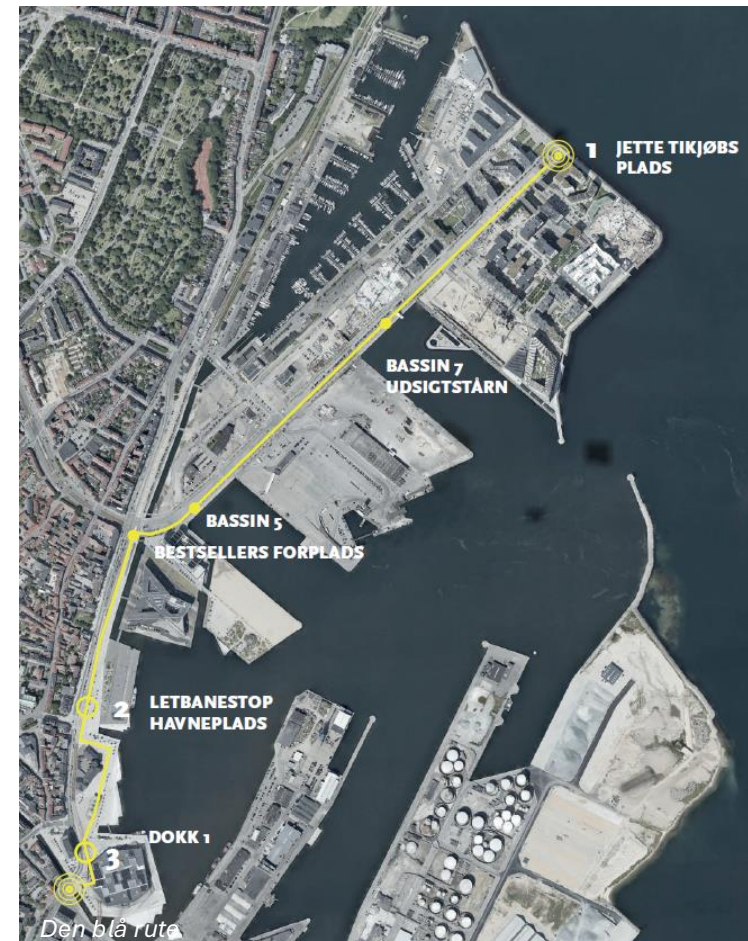
# TILGÆNGELIGE RUTER

Med udgangspunkt i Tilgængelighedsstrategien er der udpeget 2 tilgængelige fodgængerruter i Aarhus Midtby. Disse to ruter nævnes henholdsvis som den røde rute og den blå rute.

Den røde rute går fra Banegårdspladsen gennem Strøget, Åboulevarden og til Dokk1. Den blå rute går fra Dokk1, langs havnepladsen og ud på Aarhus Ø til Jette Tikjøbs Plads.

Den røde og den blå rute er under projektering og forventes at blive etableret i 2026.

Denne indsats bygger videre på de to eksisterende ruter og udpeger i dette oplæg et forslag til yderligere to ruter.



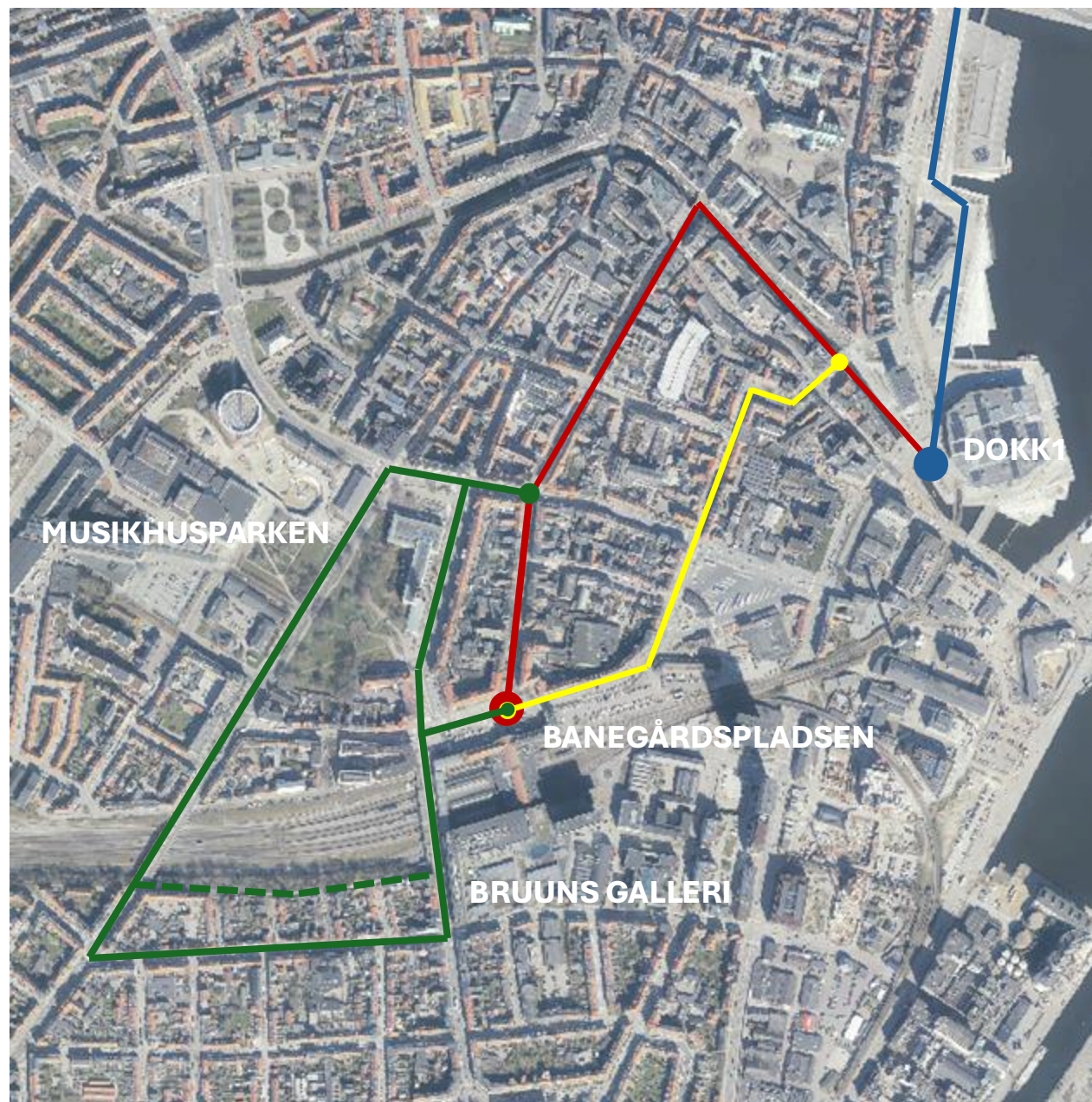


## 2 NYE RUTER

Der foreslås to nye ruter, som begge tager udgangspunkt i de eksisterende ruter ved Banegårdspladsen.

**Den gule rute** forbinder den røde og den blå rute og går fra Banegårdspladsen forbi rutebilstationen til Fredens Torv, hvor den ender ved DOKK1. Ruten har været efterspurgt i arbejdet med de tidligere udvalgte ruter, da den giver en mere direkte forbindelse mellem Banegårdspladsen og DOKK1 end den røde rute.

**Den grønne rute** er en rundtur, der starter ved Banegårdspladsen, går forbi Bruuns Galleri til Jægergårdsgade, fortsætter ad Frederiks Allé til Musikhusparken og Rådhusparken og vender tilbage til Banegårdspladsen via Park Allé. Ruten skaber sammenhæng mellem knudepunkter for kollektiv transport, handelslivet i Jægergårdsgade og byens grønne parker. For at tage hensyn til personer med kognitive handicap er der valgt en alternativ rute til Jægergårdsgade via Hall Sti, da denne strækning er mere rolig og mindre befærdet.



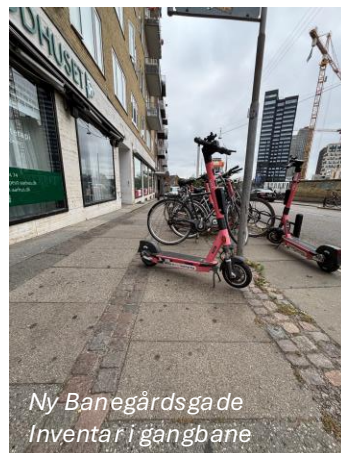
# GUL RUTE

Ruten, der forbinder Banegårdspladsen med DOKK1 via Rutebilstationen og Fredens Torv, er i dag udfordret af et ældre fortov med varierende bredde og belægning. Flere steder indsnævres fortovsarealet af trappetrin og gadeinventar som skilte, cykelparkering m.m. Strækningen har desuden en meget sammensat belægning, som ikke giver en ensartet og stabil gangflade.

Fortovet afbrydes mange steder af overkørsler og sideveje uden ramper,

hvilket vanskeliggør færdsel for personer med hjul (f.eks. kørestol, rollator eller barnevogn). For blinde og svagtseende mangler der et sammenhængende system af ledelinjer.

Ruten kan forbedres ved at etablere et sammenhængende fortov langs hele strækningen med niveaufri adgang og gennemgående ledelinjer. Ruten passerer Fredens Torv, som i dag allerede er gjort tilgængelig.



# GUL RUTE BESIGTIGELSE

Teknik og Miljø har sammen med brugergruppen under Tilgængelighedsrådet gennemført en besigtigelse af den gule rute for at identificere tilgængelighedsudfordringer. Udfordringerne blev registreret i fællesskab med brugerne og indgår som grundlag for de foreslåede forbedringer.



*Manglende rampe og gennemgående ledelinje*



*Manglende rampe*



*Ujævn belægning og ledelinje*

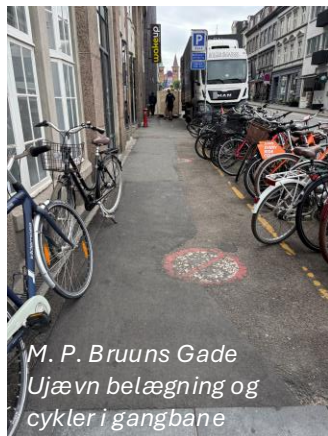
# GRØN RUTE

Ruten er en rundtur, der starter og slutter ved Banegårdspladsen. Undervejs forbinder den handelslivet i Jægergårdsgade, de grønne områder ved Musikhuset og Rådhuset samt knudepunktet for kollektiv transport i Park Allé. Ruten har desuden en alternativ "smutvej" via Hall Sti, som er mere rolig og mindre befærdet og derfor for nogle vil være at foretrække.

Ruten har flere forskellige udfordringer, og behovet for tilpasninger varierer mellem strækningerne. Frederiks Allé er f.eks. for nylig gjort mere tilgængelig, mens Jægergårdsgade kræver en større prioritering og justering for at skabe tilstrækkelig plads til fodgængere.

På M.P. Bruuns Gade, Jægergårdsgade og Park Allé afbrydes fortovet flere steder af overkørsler og sideveje uden ramper. Derudover mangler der et gennemgående ledelinjesystem. Overordnet set vurderes Frederiks Allé at være tilgængelig, mens Jægergårdsgade er udfordret af smalle fortove, udeservering, ujævn belægning samt manglende ramper og ledelinjer.

Ruten kan forbedres ved at etablere et sammenhængende fortovsforløb med niveaufri overgange, også ved overkørsler og sideveje. Samtidig er et gennemgående ledelinjesystem nødvendigt for blinde og svagtseende. Den største omlægning forventes at være i Jægergårdsgade, hvor der skal prioriteres areal til fodgængere.



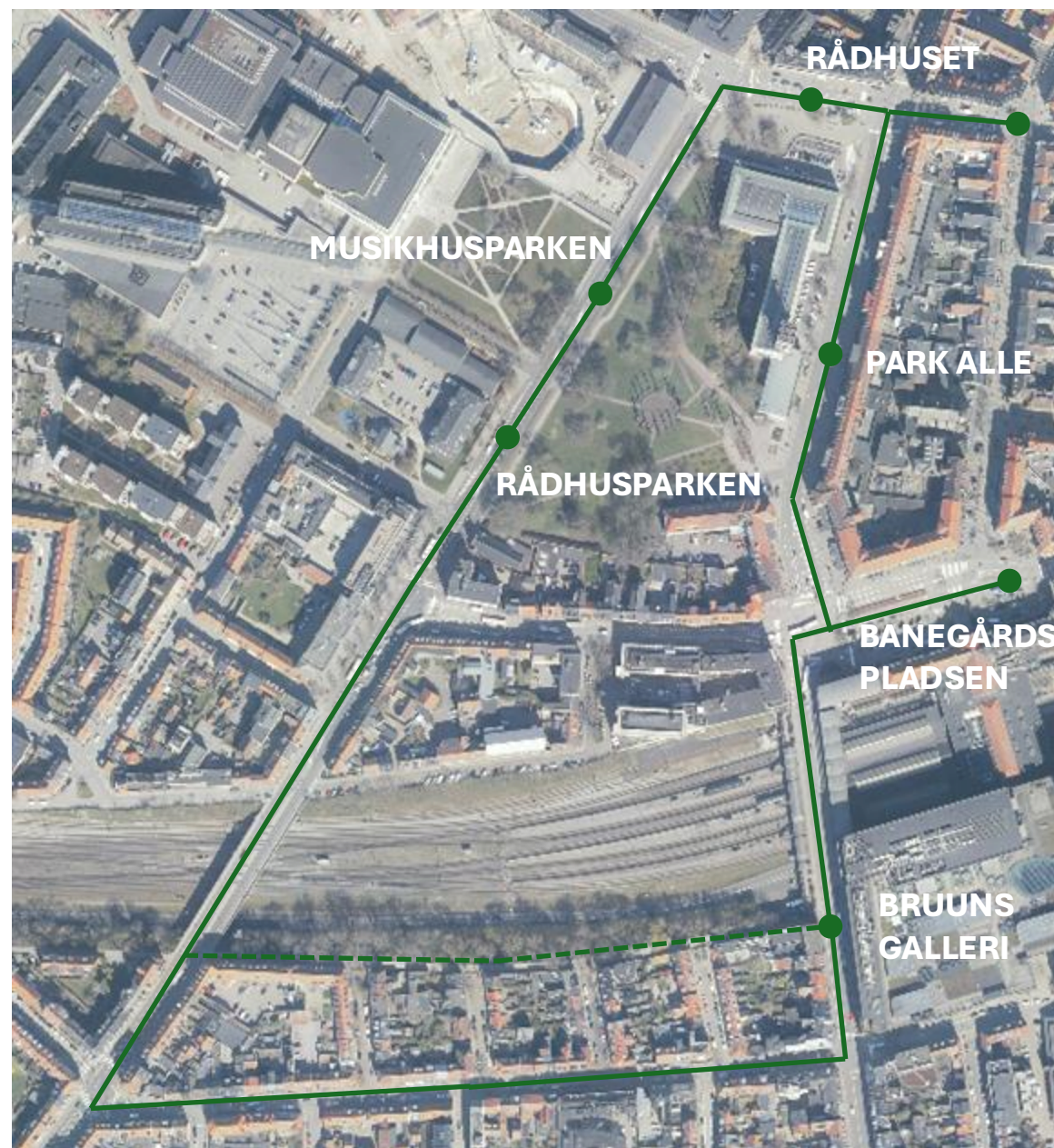
M. P. Bruuns Gade  
Ujævn belægning og  
cykler i gangbane



Jægergårdsgade  
Inventar i gangbane,  
ujævn belægning og  
ledelinje



Jægergårdsgade  
Ujævn belægning,  
manglende rampe og  
ledelinjer

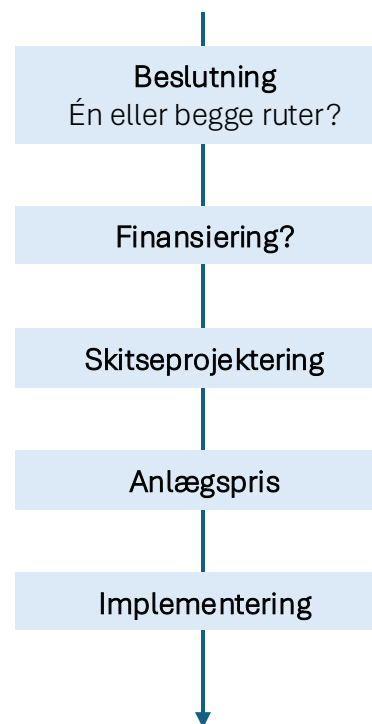


# PROCES

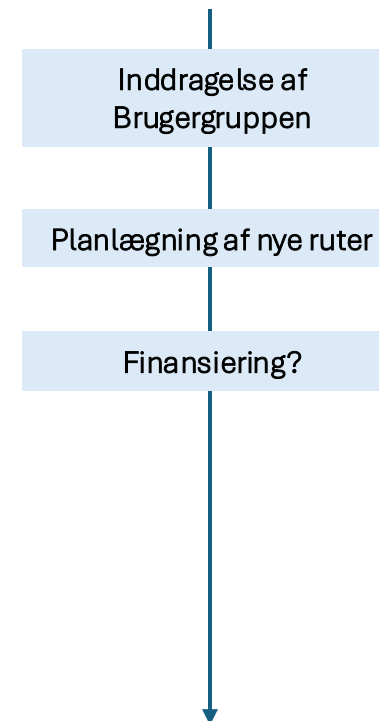
Hvis det besluttes at arbejde videre med én eller begge ruter, opstartes en skitseprojektering af dem med henblik på at fastsætte den økonomiske ramme for ruterne og senere hen implementering. Projektet er dog afhængigt af at der tildeles økonomi.

Parallelt med dette forløb, vil der sammen med brugergruppen for Tilgængelighedsrådet, blive udpeget forslag til yderligere ruter. Dette afhænger ligeledes af hvilken finansiering projektet får.

## UDPEGEDE RUTER



## NYE RUTER



## OPLÆG TIL INDSATS 49 'GRØNT PARKERINGSOPLÆG'

### Resume

Der er udarbejdet en kapacitetsanalyse af parkeringsområdet i Aarhus med henblik på at belyse det nuværende og fremtidige behov for parkering. Analysen viser, at Aarhus samlet set har en betydelig parkeringskapacitet, men med store lokale forskelle mellem områder med pres og områder med ledig kapacitet. Parkeringsbehovet forventes at falde med gennemførelse af tiltagene i den Grønne Mobilitetsplan, men stige uden tiltag – særligt på længere sigt. Analysen er til orientering til forligskredsen, og den indgår som grundlag for politiske drøftelser og for arbejdet med et nyt grønt parkeringsoplæg, der forventes færdigt ultimo 2026.

### Baggrund:

Der er bestilt en analyse af kapacitetsbehovet for parkering i forbindelse med indsats 49 'Grønt parkeringsoplæg' i Grøn Mobilitetsplans aftaletekst.

### Indhold:

Analysen omfatter områderne inden for Ringvejen og langs Kongelunden og vurderer parkeringsbehovet på kort sigt (2030) og lang sigt (2040).

Der er i dag ca. 80.000 parkeringspladser i analyseområdet, hvoraf ca. 60 % er offentligt tilgængelige. De centrale dele af byen er generelt godt dækket af parkeringsanlæg, hvor der primo 2026 i gennemsnit var mindst 1.750 ledige pladser i de større anlæg. Samtidig er der lokal variation, hvor særligt boligområder oplever pres på gadeparkeringen.

Analysen peger på, at flere områder har et vedvarende eller stigende pres på parkeringen – herunder Trøjborg, Langenæs, Katrinebjerg, Frederiksbjerg og Kongelunden. I Kongelunden opstår der særligt højt parkeringsbehov i forbindelse med større arrangementer, mens de centrale byområder med parkeringsanlæg samt dele af de ydre bydele generelt har ledig kapacitet.

Samlet set er der næsten balance mellem antal beboerlicenser og parkeringspladser, men med store forskelle mellem områder. Ændringer i licenspriser har reduceret efterspørgslen og bidraget til bedre balance.

Analysen viser, at parkeringsbehovet falder ved gennemførelse af Grøn Mobilitetsplan, mens det stiger i scenarier uden tiltag. Udviklingstendensen er ens på tværs af byen, men med lokale forskelle. I nogle områder overstiger behovet den eksisterende kapacitet i mindst ét scenarie, mens andre områder har overskudskapacitet.

Beboerparkering fungerer som et prioriteringsredskab, men påvirker også parkeringsmønstre i omkringliggende områder. Erfaringer viser, at regulering ét sted kan medføre øget pres i naboerområder, særligt langs Ringgaden og i de bynære områder.

Analysen peger ikke på konkrete projekter, men tilvejebringer et fagligt grundlag for videre prioriteringer, regulering af eksisterende kapacitet og mulig etablering af flere pladser i enkelte områder.

### Handling:

Analysen er til orientering til forligskredsen, og den indgår som grundlag for politiske drøftelser og for arbejdet med et nyt grønt parkeringsoplæg, der forventes færdigt ultimo 2026.



# Oplæg til indsats 49 'Grønt parkeringsoplæg'

## Kapacitetsanalyse - Parkering

26. marts 2026  
Side 1 af 12

### 0.0 Hovedpointer fra analysen

Analysen viser, at Aarhus samlet set har en stor parkeringskapacitet med cirka 80.000 parkeringspladser inden for Ringvejen, men at kapaciteten er ujævnt fordelt mellem byområderne. Særligt i de tætte, bynære områder opleves et højt parkeringspres, mens der i flere centrale parkeringsanlæg fortsat er ledig kapacitet.

I midtbyen er parkeringshusene generelt ikke fuldt udnyttede. I starten af 2026 var der i gennemsnit mindst 1.750 ledige pladser i de parkeringsanlæg, der indgår i parkeringshenvi­snings­systemet. Det peger på, at udfordringen ikke nødvendigvis er mangel på samlet kapacitet, men i højere grad placering, tilgængelighed og fordelingen mellem gadeparkering og parkeringsanlæg.

Beboerparkering spiller en central rolle i håndteringen af parkeringspresset. Samlet set er der næsten balance mellem antal beboerlicenser og parkeringspladser, og prisstigningen på beboerlicenser i 2024 har reduceret efterspørgslen og forbedret denne balance. Der er dog fortsat store lokale forskelle, hvor nogle områder har væsentligt flere licenser end pladser.

Analysen af fremtidens parkeringsbehov viser en tydelig forskel mellem scenarier med og uden gennemførelse af GMP-tiltag. Med de vedtagne GMP-tiltag falder parkeringsbehovet på både kort og lang sigt, mens behovet stiger i scenarier uden yderligere tiltag. Forskellen bliver særligt markant i de langsigtede scenarier frem mod 2040.

Flere områder har allerede i dag eller forventes fremover at få et parkeringsbehov, der overstiger antallet af eksisterende pladser. Det gælder særligt Kongelunden, Katrinebjerg, Frederiksbjerg, Trøjborg og Langenæs. I Kongelunden skyldes det især store eventfunktioner som Stadion, Tivoli og på sigt Kongelundsprojektet.

Beboerparkering vil også fremover være et vigtigt redskab, men analysen viser samtidig, at ordningen flytter parkeringspresset til nye områder. Når beboerparkering indføres, søger pendlere og langtidsparkerende mod nabo­områder med gratis parkering. Derfor vurderes områder langs Ringgaden og ved Kongelunden som særligt relevante for fremtidige beboerparkeringsordninger.

**Teknik og Miljø**  
By og Natur  
Aarhus Kommune

**Mobilitet 1**  
Karen Blixens Boulevard 7  
8220 Brabrand

Sagsbehandlere:  
Steffen Arnbo Nielsen og Claudius-Johannes Dreyer



Samlet peger analysen på, at fremtidens parkeringspolitik bør handle om prioritering og regulering af eksisterende kapacitet - og med mulig etablering af flere pladser i enkelte områder.

26. marts 2026  
Side 2 af 12

## 1.0 Introduktion

Forligspartnerne bag den Grønne Mobilitetsplan har besluttet, at der skulle udarbejdes en analyse, der belyser kapacitetsbehovet, herunder behovet for beboerparkering på kort og lang sigt. Analysen skal bygge på transportvalgsfordelingen og udgøre grundlag for beslutning om antallet af parkeringspladser i både parkeringshuse og på gaden.

Formålet med analysen er at skabe et fagligt og transparent grundlag for beslutninger om antallet af parkeringspladser i parkeringshuse, antallet af parkeringspladser på gaden, fordelingen mellem beboerparkering, besøgs-parkering og øvrige formål samt behov for etablering af yderligere parkeringskapacitet i kanten af midtbyen

Analysen vil danne grundlag for dels politiske forhandlinger på området og dels grundlag for arbejdet med udarbejdelsen med et nyt grønt parkeringsoplæg som forventes afsluttet ultimo 2026.

Analysen laves for områderne 1 (Midtbyen) og 2 (Bydele mellem Ringgaden og Ringvejen) i transportvalgsfordelingen. Af den Grønne Mobilitetsplan fremgår det, at der ønskes vurderinger af behovet på kort og lang sigt. Transportvalgsfordelingen har et mål for 2030.

Derfor anvendes følgende definitioner på kort og lang sigt.

- Kort sigt (0–5 år): år 2030 (eksisterende og allerede vedtagne forhold, transportvalgsfordeling 2030)
- Lang sigt (10–20 år): år 2040 (forventede strukturelle ændringer i transportvaner og byudvikling)

Analysen indeholder følgende:

- Status på parkeringsområdet.
- Hvordan fordeler parkeringsbehovet sig mellem beboere, besøgende/gæster, erhverv og andre brugergrupper?
- Hvordan påvirker transportvalgsfordelingen parkeringsbehovet på kort og lang sigt?
- Hvordan forventes parkeringsbehovet at udvikle sig under forskellige forudsætninger (fx befolkningsudvikling, bilrådighed, mobilitetstiltag)?
- Hvad betyder det for gadeparkering og parkering i parkeringsanlæg/huse?



26. marts 2026  
Side 3 af 12

## 2.0 Status på parkeringsområdet

Aarhus vokser, og derfor er flere større områder lige nu under omdannelse. Det er blandt andet de kommunale byudviklingsområder Godsbanen, Aarhus Ø, Sydhavns kvarteret, Amtssygehuset og Lisbjerg samt private områder som Kommunehospitalet, Katrinebjerg, Arealerne ved Lystrupvej, Nye m.fl.

Især de citynære omdannelser betyder ændringer i midtbyens samlede parkeringsudbud.

Teknik og Miljø har en parkeringsopgørelse over det private og offentlige parkeringsudbud, som opdateres løbende. Især på private arealer opdateres opgørelsen dog kun ved større projekter og ændringer. Dertil har forvaltningen fået oplysninger om antallet af parkeringspladser mellem Ringgaden og Ringvejen, samt området vest for Kongelunden. Dette er opgjort ved en GIS-analyse ud fra en række opsatte kriterier.

### 2.1 Samlet antal parkeringspladser

Der er samlet set en betydelig parkeringskapacitet i Aarhus - med ca. 80.000 pladser inden for Ringvejen. Kapaciteten er dog ujævnt fordelt mellem områder og mellem offentlige og private pladser.

Primo 2026 er der inden for Ringgaden et samlet udbud på parkeringspladser på ca. 35.500 pladser, hvoraf de 20.900 er offentlige tilgængelige og de 14.600 er private pladser.

Mellem Ringgaden og Ringvejen er der ca. 45.500 parkeringspladser, hvoraf ca. 27.000 er offentlige tilgængelige og 18.500 er private pladser.

Samlet set er der inden for Ringvejen og vest for Kongelunden ca. 80.000 pladser, hvoraf de 47.900 er offentlige tilgængelige og 33.100 er private.

Dette er en blanding af gadeparkering, parkeringsanlæg/huse samt parkering på privat grund.

### 2.2 Parkeringsanlæg

Parkeringsanlæggene i Midtbyen har en betydelig ledig kapacitet. I starten af 2026 var der i gennemsnit mindst 1.750 ledige pladser i de anlæg, der indgår i parkeringshenvisningssystemet.

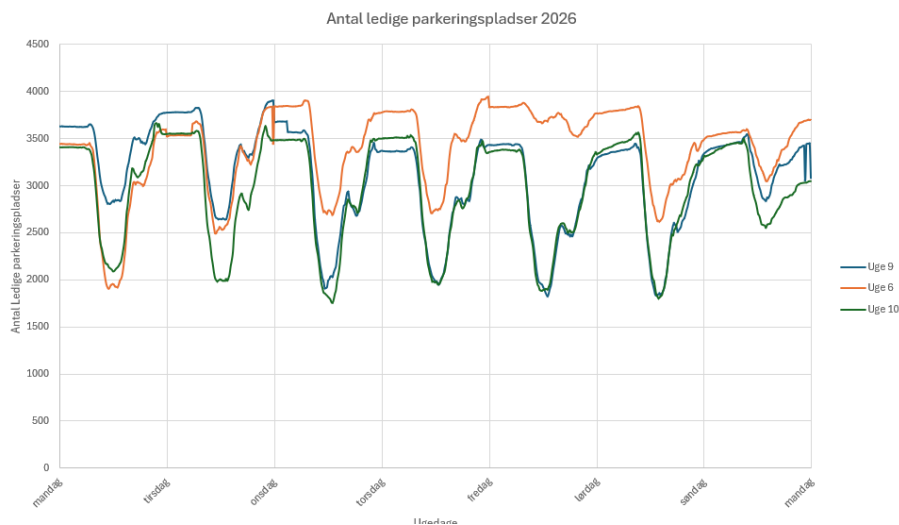
Af bilag 1 ses en oversigt over parkeringsanlæg i Aarhus Midtby. Bilaget viser p-husenes placering samt størrelse på anlæggene. Som det fremgår, er store dele af Midtbyen godt betjent med parkeringsanlæg, men der er også områder, hvor der ikke er større parkeringsanlæg – som f.eks. det sydlige Frederiksbjerg og Kongelunden. Flere af disse anlæg er med på byens



parkeringshenvissingsystem. Dette er de offentlige anlæg som Nørreport, Navitas og Busgadehuset samt de private anlæg DOKK1, Salling, Bruuns Galleri, Magasin, Scandinavian Center og Ceres Byen. Samlet set er der 5.517 parkeringspladser på systemet.

26. marts 2026  
Side 4 af 12

Af systemet er det muligt at indsamle parkeringsdata fra de enkelte anlæg, og disse data er ligeledes tilgængelige via kommunens opendata. Via dette system kan vi se, at der i en gennemsnitlig uge i starten af 2026 altid har været mindst 1750 ledige parkeringspladser i disse anlæg. Som eksempel er der herunder en analyse af ledige parkeringspladser i disse anlæg i tre forskellige uger i primo 2026. I uge 9 og 10 følger ledigheden meget hinanden i løbet af dagene og timerne. Uge 6 har et udsving fra torsdag middag – i forhold til de øvrige uger – hvilket skyldes snestormen og myndighedens anbefaling om at droppe al unødigt udkørsel.



Figur 1 - Antallet af ledige parkeringspladser i parkeringsanlæg der er med i kommunens p-henvissingsystem

### 2.3 Beboerparkering

Samlet set er der i Aarhus næsten balance mellem antal beboerlicenser og parkeringspladser (ratio 1,01), men der er stor variation mellem områder. Prisforhøjelsen i 2024 har reduceret efterspørgslen markant og forbedret balancen.

Kommunen har 13 beboerparkeringsområder, og herunder viser tabel 1 hvor mange parkeringspladser, der er i områderne, og hvor mange beboerlicenser, der er solgt.



I den yderste kolonne til højre fremgår antallet af solgte licenser pr. parkeringsplads. Er tallet over 1 er der solgt flere licenser end der offentlige pladser. Er tallet under 1, er der flere parkeringspladser end solgte licenser.

26. marts 2026  
Side 5 af 12

Det betyder, at hvis man ser over kommunens samlede antal beboerparkeringsområder, så svarer antallet af solgte licenser meget godt med antal parkeringspladser, da faktoren er 1,01. Dog er der en stor variation over områderne, hvorfor der er områder, hvor der er solgt flere licenser, end der er parkeringspladser, og andre områder hvor det er omvendt.

I budgetforlig 2024 valgte forligspartnerne at femdoble priserne for beboerparkering, hvilket medførte et fald i antal solgte licenser med 22%. Det har medført, at ratioen i antal solgte licenser og antal parkeringspladser harmonerer bedre. Før prisstigningerne på licenserne var rationen 1,30.

Beboerlicensområder	Antal parkeringspladser 2025	Antal solgte licenser 2025	Antal solgte licenser pr. parkeringsplads
1. City	1357	427	0,31
2. Mølleengen	267	454	1,70
3. Musikhusområdet	215	289	1,34
4. Randområde Nord	2038	2567	1,26
5. Frederiksberg	3736	4795	1,28
6. Ringkøbingvej, Skernvej og Herningvej	197	256	1,30
7. Eugen Warmings Vej, F. G. E. Rostrups Vej og Johan Langes Vej	217	59	0,27
8. Langenæs	1563	1510	0,97
9. Regenbugsgade, Tage-Hansens Gade, m.fl.	370	412	1,11
10. Artillerivangen	627	286	0,46
11. Trøjborg	1485	1690	1,14
12. Silkeborgvej/Oldjordsvej	228	218	0,96
13. Marseliskvarteret	971	460	0,47
<b>Samlet</b>	<b>13271</b>	<b>13423</b>	<b>1,01</b>

*Tablet 1 - Overblik over antallet af solgte licenser og antallet af parkeringspladser i beboerparkeringsområder*

## 2.4 Betalingsparkering

Udover beboernes parkeringsbehov er der også et behov for parkering fra udefrakommende i form af gæster, besøgende, handlende, pendlere m.m. Efterspørgslen efter betalingsparkering er høj, men data viser samtidig, at



mange parkeringspladser – især i boligområder – er optaget i lange perioder med lav udskiftning.

26. marts 2026  
Side 6 af 12

I 2025 var der lidt over 4 mio. betalingsparkeringer i kommunens parkeringssystem. Det giver i snit knap 340.000 parkeringer om måneden. Disse fordeler sig ud over hele døgnet, men 60-70% af parkeringerne sker i tidsrummet 08-16, mens ca. 30% sker i tidsrummet 16-24.

Data fra over 1000 parkeringssensorer på Frederiksbjerg viser, at mange biler holder parkeret lang tid ad gangen. Det vil sige flere dage i træk. Dette gælder især for lokationer domineret af boligformål. Her ligger gennemsnitstallet for ankomster per parkeringsplads per dag ofte langt under 0,5 og helt ned til under 0,1. På lokationer, der er mere præget af udadvendte funktioner, sker der en større udskiftning - typisk mellem 1 og 2 ankomster per parkeringsplads per dag. Også her indikerer data dog, at en betydelig del af parkeringspladserne er optaget af biler, der holder parkerede lang tid ad gangen. Det må antages, at lignende brugsmønstre findes i sammenlignelige byområder som Trøjborg, Nørre Stenbro og Vesterbro.

### **3.0 Fremtidens parkeringsbehov**

For at vurdere fremtidens parkeringsbehov er der udarbejdet en række scenarier, som viser udviklingen på både kort og lang sigt – henholdsvis med og uden de vedtagne tiltag i Grøn Mobilitetsplan (GMP). Formålet er at belyse, hvordan parkeringspresset kan udvikle sig i de enkelte byområder afhængigt af, om transportvanerne ændrer sig, eller om udviklingen fortsætter som i dag.

Resultaterne viser ikke et præcist fremtidigt antal parkerede biler, men et estimat af det maksimale parkeringsbehov i forhold til det eksisterende antal parkeringspladser. Tallene angiver dermed, hvor stort presset på parkeringen forventes at være, og hvor der kan opstå ubalance mellem behov og kapacitet.

Sammenligningen mellem scenarierne viser en tydelig tendens: parkeringsbehovet falder i områderne, når de vedtagne GMP-tiltag gennemføres, mens behovet stiger i scenarierne uden yderligere tiltag. Denne forskel bliver endnu mere markant i de langsigtede scenarier, hvor udviklingen i bil ejerskab og transportvalg får større betydning.

#### **3.1 Resultater**

Resultaterne af fremtidens parkeringsbehov i de forskellige scenarier kan ses i tabel 2. Beregningen viser, at udviklingstendensen er relativt ens for alle områder uanset hvilket estimat, der beregnes. I forhold til situationen i dag falder behovet på kort sigt med vedtagne GMP-tiltag, mens den stiger i



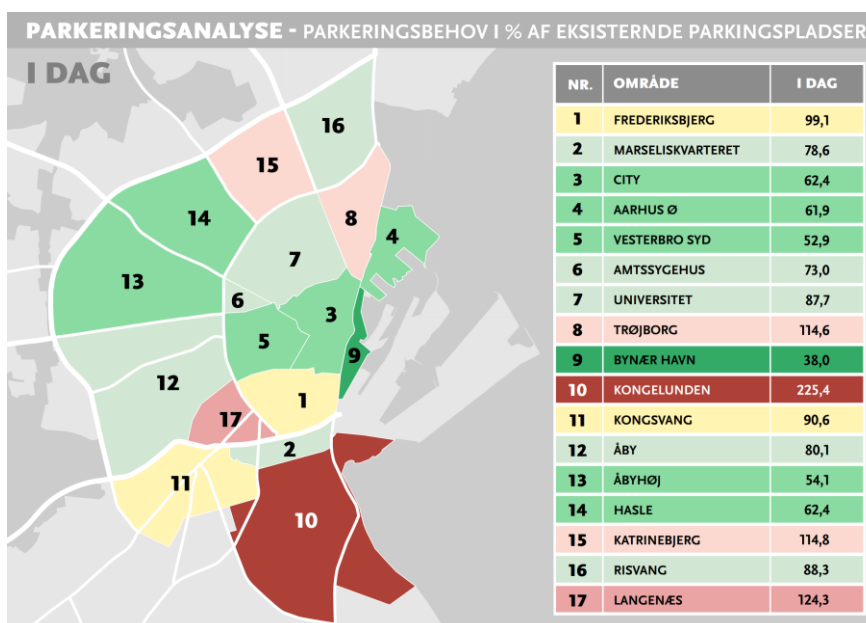
scenariet uden tiltag. Det samme gælder i højere grad for de langsigtede scenarier.

26. marts 2026  
Side 7 af 12

PARKERINGSANALYSE - PARKERINGSBEHOV I % AF EKSISTERENDE PARKINGSPLADSER						
NR.	OMRÅDE	I DAG	2030 GMP	2030 ALT ANDET LIGE	2040 GMP+	2040 ALT ANDET LIGE
1	FREDERIKSBJERG	99,1	88,1	88,1	75,7	109,0
2	MARSELISKVARTERET	78,6	72,7	72,7	62,4	86,5
3	CITY	62,4	60,4	60,4	51,9	68,6
4	AARHUS Ø	61,9	55,3	55,3	47,5	68,1
5	VESTERBRO SYD	52,9	47,6	47,6	40,9	58,2
6	AMTSSYGEHUS	73,0	64,9	64,9	55,8	80,3
7	UNIVERSITET	87,7	78,1	78,1	67,0	96,5
8	TRØJBORG	114,6	102,6	102,6	88,1	126,1
9	BYNÆR HAVN	38,0	38,9	38,9	33,4	41,8
10	KONGELUNDEN	225,4	196,4	226,7	169,1	247,9
11	KONGSVANG	90,6	86,0	86,8	74,6	99,6
12	ÅBY	80,1	77,0	77,7	66,7	88,1
13	ÅBYHØJ	54,1	49,8	50,5	43,4	59,5
14	HASLE	62,4	56,5	57,5	49,3	68,6
15	KATRINEBJERG	114,8	109,0	110,1	94,5	126,3
16	RISVANG	88,3	81,9	83,0	71,2	97,1
17	LANGENÆS	124,3	110,8	112,9	97,0	136,8

Tabel 2- Parkeringsbehov i procent af eksisterende parkeringspladser

Resultaterne i tabel 2 er også visualiseret på en række kort – et for hvert scenarie, som kan ses i bilag 2-6. Nedenfor i figur 2 ses parkeringsbehovet i procent af eksisterende parkeringspladser i dag (også bilag 2).



Figur 2 - Parkeringsbehovet i dag i % af eksisterende parkeringspladser



26. marts 2026  
Side 8 af 12

I nogle områder er behovet estimeret til at være større end antallet af parkeringspladser. Særlig i området "Kongelunden" overstiger det estimerede behov antallet af eksisterende parkeringspladser på kort og lang sigt. Det skyldes særligt funktioner som Stadion og Tivoli og på sigt hele Kongelundsprojektet. I modsætning til andre områder vil det estimerede maksimale parkeringsbehov derfor kun optræde få dage om året, når en fodboldkamp falder sammen med et stort arrangement i Tivoli. På dage, hvor der enten er en fodboldkamp eller et stort arrangement, vil parkeringsbehovet også overstige antallet af parkeringspladser i området, men ikke helt op til det maksimale estimerede parkeringsbehov for området – det er kun, når begivenhederne falder på samme dag. På en almindelig dag til gengæld ligner forholdet mellem parkeringsbehov og parkeringspladser mere billedet i Åbyhøj eller Hasle.

På Katrinebjerg, Frederiksbjerg, Trøjborg og Langenæs er det estimerede behov større end antallet af eksisterende parkeringspladser i mindst et og ofte flere af estimaterne.

Der er også flere områder, hvor antallet af eksisterende parkeringspladser overstiger det estimerede behov. Det er især de centrale områder med store parkeringsanlæg, men også nogle af de mindre tæt bebyggede områder mellem Ringgaden og Ringvejen som Åby, Åbyhøj og Hasle.

### **3.2 Beboerparkering – på kort og lang sigt**

Analysen peger på, at beboerparkering fortsat vil være et centralt redskab til at håndtere lokalt parkeringspres – men også, at ordningen over tid forskyder parkering til nye områder.

Erfaringer viser, at når beboerparkeringsordninger indføres, ændres parkeringsmønstret, fordi pendlere og andre langtidsparkerende søger mod nærliggende områder, hvor de fortsat kan parkere gratis. Det betyder, at parkeringspresset gradvist flytter sig, og at naboområder på sigt ofte oplever de samme udfordringer som de områder, hvor beboerparkering allerede er indført.

Dette er også baggrunden for, at byrådet i forbindelse med Parkeringspolitik 2018 besluttede at indføre beboerparkering inden for Ringgaden og samtidig følge udviklingen i områderne udenfor. Det har vist sig, at Ringgaden ikke udgør en væsentlig barriere, og flere områder langs Ringgaden oplever i dag et øget pres fra udefrakommende langtidsparkering.

Beboerparkering fungerer som et prioriteringsredskab, hvor adgangen til parkering i højere grad forbeholdes lokale beboere. Ved at indføre tidsbegrænsning eller betalingsparkering for øvrige bilister bliver det mindre



attraktivt for pendlere og andre langtidsparkerende at benytte pladserne i boligområder. Beboere kan typisk købe en licens, som giver ret til parkering uden tidsbegrænsning eller til en lavere pris end andre bilister.

26. marts 2026  
Side 9 af 12

Ordningen kan samtidig reducere søgetrafik og skabe større forudsigelighed for beboere med bil. Den giver dog ikke garanti for en parkeringsplads, da der ofte er flere bilejere end pladser. Samtidig kan ordningen medføre ulemper for pendlere, besøgende og erhvervsliv, som kan opleve dårligere adgang til parkering eller højere omkostninger.

Beboerparkering indebærer derfor en prioritering af pladsen i byrummet, hvor hensynet til beboere, besøgende, erhvervsliv og den generelle trafik skal balanceres.

I forbindelse med den kommende proces for et nyt parkeringsoplæg vil forvaltningen se nærmere på både eksisterende og fremtidige beboerparkeringsordninger. Beregningerne i denne analyse kan bidrage til at prioritere, hvor nye ordninger bør overvejes.

Det er dog vigtigt at understrege, at områderne mellem Ringgaden og Ringvejen er store, og at parkeringspresset kan variere betydeligt lokalt. Særligt områder langs Ringgaden og ved Kongelunden vurderes derfor som oplagte at undersøge nærmere. På længere sigt bør hele båndet mellem Ringgaden og Ringvejen indgå i overvejelserne, når erfaringerne med ændrede parkeringsmønstre tages med.

### **3.3 Bag om metoden og datagrundlag**

Det er forvaltningen, der har udarbejdet en metode til at udregne fremtidens parkeringsbehov. Metoden tager udgangspunkt i følgende:

- Parkeringsdata i form af antal pladser, belægningsdata, parkeringsnormer, betalingsparkeringer (besøgs- og handelsparkering), beboerparkeringsdata, parkeringszoner m.m.
- Demografiske data i form af antal boliger, boligtyper, arbejdspladser, bilejerskab
- Transportvalgsfordeling

Analysen er lavet for arealerne inden for Ringvejen og ned langs Kongelunden.

Det er forvaltningens vurdering, at både eksisterende og fremtidige parkeringsbehov på arealerne uden for Ringvejen og i oplandsbyerne i fremtiden kan sikres på eksisterende arealer og via etablering af parkering i



forbindelse med lokalplaner m.m. Herude sker langt størstedelen af parkering i dag på privat grund.

26. marts 2026  
Side 10 af 12

Det er valgt at opdele byen indenfor Ringvejen i 17 delområder med udgangspunkt i trafikmodellens zoner. Et delområde er sammensat af flere zoner. Områdernes betegnelse retter sig efter bydelens navne, men afgrænsningen er ikke det samme. Områderne er relativt store for at sikre et valid datagrundlæg, og fordi parkering godt kan ske med afstand fra destinationen. Det betyder dog også, at der lokalt inden for delområdet kan opstå en situation, hvor parkeringsbehovet overstiger udbuddet uden, at det fremgår af estimatet.

Der er udarbejdet estimater for:

- Parkeringsbehov i dag
- Parkeringsbehov på kort sigt med vedtagne GMP-tiltag
- Parkeringsbehov på kort sigt, alt andet lige
- Parkeringsbehov på lang sigt (10–20 år) med vedtagne GMP-tiltag og yderlig reduktion
- Parkeringsbehov på lang sigt (10–20 år), alt andet lige

De estimerede tal viser det maksimale parkeringsbehov. Det vil sige behovet på de ugedage og timer med størst efterspørgsel. Det betyder, at der er tidsrum, hvor behovet typisk ville være mindre end det estimerede tal.

Reelt bliver efterspørgslen efter parkering begrænset af den eksisterende antal parkeringspladser, hvis det opleves vanskeligt til umuligt at finde en parkeringsplads, vil beboere og besøgende søge parkering et andet sted, vælge et andet transportmiddel eller helt undlade at besøge området.

Denne effekt tager estimeringsmodellen for parkeringsbehovet ikke eksplicit højde for, da målet er at vise, hvor der findes en ubalance mellem behov og udbud. I områder, hvor belægningsgraden i dag ofte er tæt på 100%, er estimatet dog indirekte påvirket af effekten.

Det forudsættes, at øget parkeringsbehov som følge af byudvikling håndteres inden for de enkelte udviklingsprojekter. Dette behov indgår derfor ikke i det samlede estimat.

Priser for betalingsparkering og beboerlicenser forudsættes som uændrede.

Estimaterne er behæftet med væsentlig usikkerhed, især for de langsigtede estimater.

*Beregningsmodel*



26. marts 2026  
Side 11 af 12

Parkeringsbehov i dag	$(B + G)$	$\times L$
parkeringsbehov 2030 GMP	$(B - G \times W + G)$	$\times V \times L$
parkeringsbehov 2030 alt andet lige	$(B + G)$	$\times V \times L$
parkeringsbehov 2040 GMP	$(B - G \times W + G)$	$\times V \times L \times D$
parkeringsbehov 2040 alt andet lige	$(B + G)$	$\times V \times L \times D$

- **Beboernes Biler** Antal af beboernes biler i området
- **Tilbagegang GMP** Procentuel tilbagegang for området efter transportvalgsfordeling i GMP (32,6% indenfor Ringvej, 39% indenfor Ringgade)
- **Weekendbilfaktor** Reduktion af tilbagegang pga. fortsat bilejerskab på trods af mindre brug (0,4)
- **Besøgende** max antal besøgende efter klokken 16 i områder med betalingsparkering, ellers estimeret med baggrund i antal ansatte.
- **Velstandsfaktor** 2030 - 1,025    2040 - 1,1
- **Ledighedsfaktor** tillæg for at sikre at belægningsgraden ikke overstige 90% (1,11)
- **Delebilsfaktor** reduktion pga. øget brug af delebiler / selvkørende taxaer (0,8)

### *Parkeringsbehov i dag*

Det estimerede nuværende parkeringsbehov er antallet af beboernes biler i et område sammenlagt med det maksimale antal af registrerede betalingsparkeringer mellem klokken 16 og 24 eller et beregnet antal for områder uden betalingsparkering. Det sammenlagte antal multipliceres med en bekvemlighedsfaktor på 1,11 for at undgå parkeringssøgende trafik og en oplevelse af, at der er tilstrækkeligt med parkering i området.

### *Parkeringsbehov på kort sigt med vedtagne GMP-tiltag*

Estimeringen tager udgangspunkt i parkeringsbehovet i dag. Antallet af beboernes biler reduceres med udgangspunkt i GMPs målsætning for transportvalgsfordeling for et givet område. Reduktionen i parkeringsbehovet estimeres dog mindre end reduktionen i transportvalgsfordeling, da der ofte vil bibeholdes en bil, selvom den bliver brugt mindre (weekendbiler).

Antallet for udefrakommende parkering forbliver uændret. Ud over bekvemlighedsfaktoren multipliceres antallet også med en velstandsfaktor på 1,025 for at estimere den økonomiske udviklings påvirkning af bilrådigheden.

### *Parkeringsbehov på kort sigt, alt andet lige*

Estimeringsmetoden er den samme som ovenfor men uden den estimerede reduktion for beboernes biler. Alt andet lige betyder, at der beregnes på et scenarie, der fortsætter den udvikling, som vi kender i dag – uden øvrige tiltag.

### *Parkeringsbehov på lang sigt (10–20 år) med vedtagne GMP-tiltag og yderligere reduktion*

Estimeringsmetoden ligner den på kort sigt med vedtagne GMP-tiltag. Forskellen er, at velstandsfaktoren er på 1,1 og der tilføjes en yderligere reduktionsfaktor, som reducerer det samlede parkeringsbehov med 20%. Reduktionen skal læses som en effekt af yderligere kommunale tiltag i



kombination med en teknologisk udvikling, der kan gøre det mere attraktivt at vælge delebiler eller autonome taxaer frem for privat ejede biler.

26. marts 2026  
Side 12 af 12

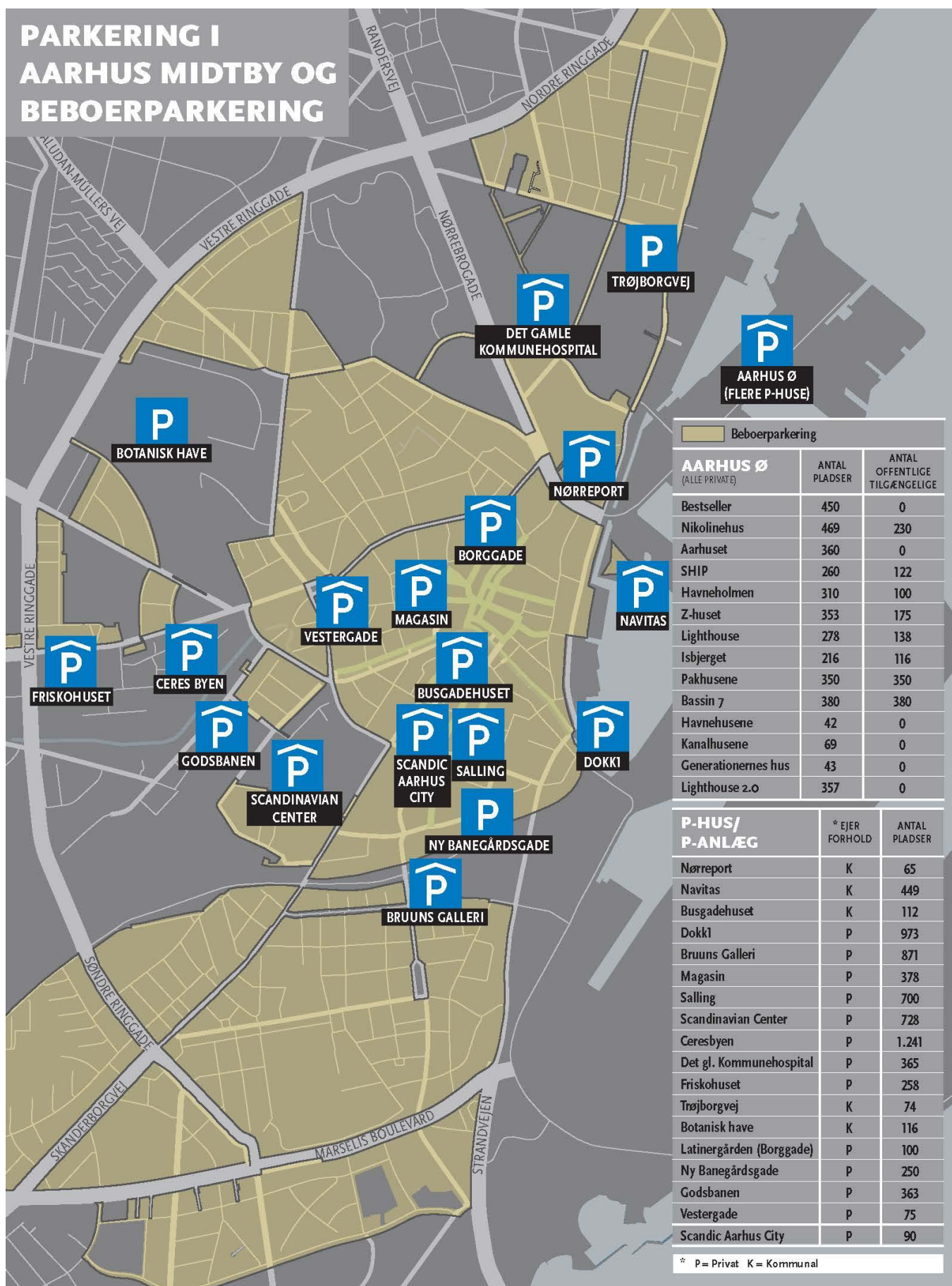
*Parkeringsbehov på lang sigt (10–20 år) alt andet lige*

Estimeringsmetoden er den samme som ovenfor men uden de to reduktionsfaktorer.

# Bilag til kapacitetsanalyse - parkering

## Bilag 1

### PARKERING I AARHUS MIDTBY OG BEBOERPARKERING



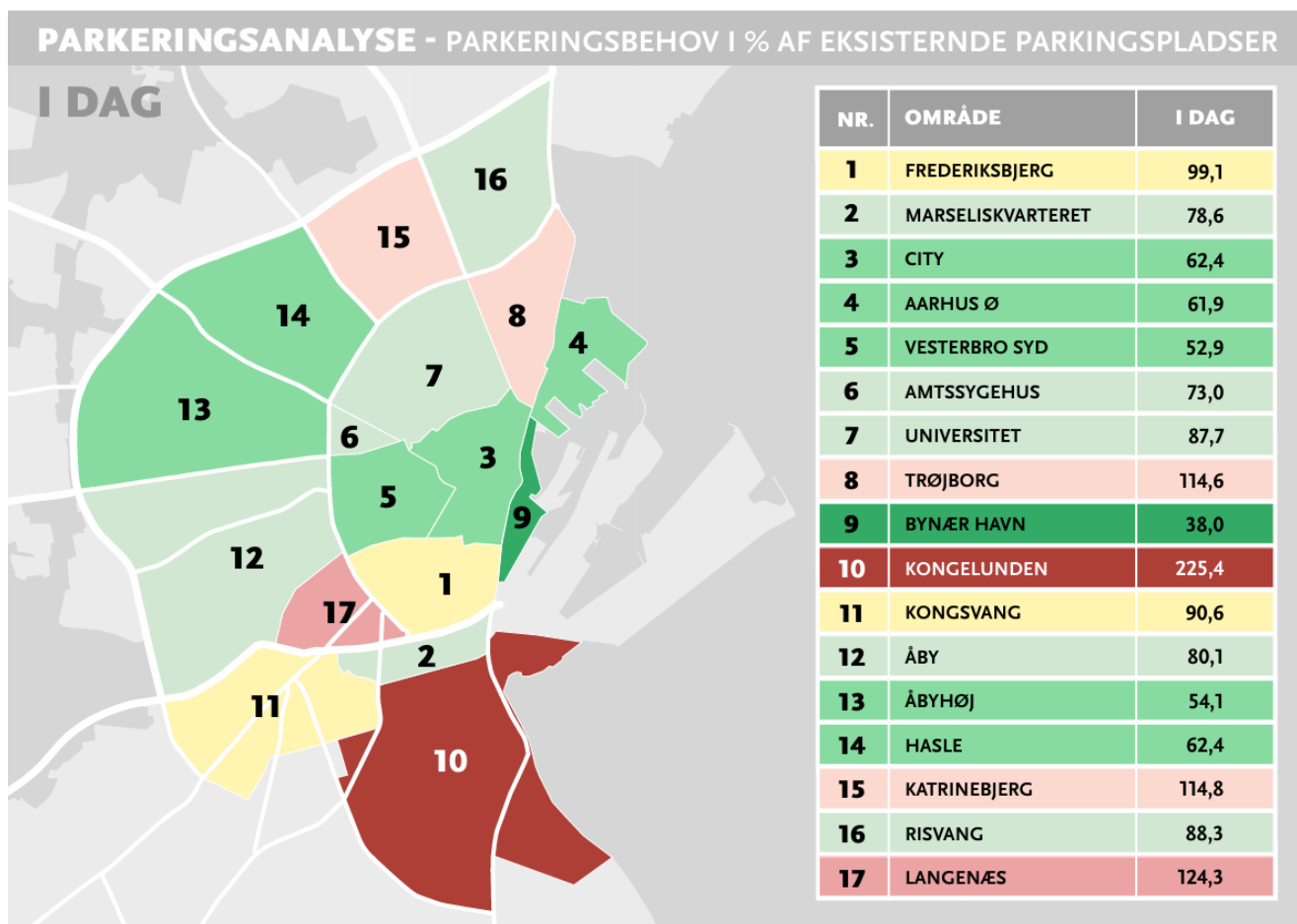
Beboerparkering

AARHUS Ø (ALLE PRIVAT E)	ANTAL PLADSER	ANTAL OFFENTLIGE TILGÆNGELIGE
Bestseller	450	0
Nikolinehus	469	230
Aarhuset	360	0
SHIP	260	122
Havneholmen	310	100
Z-huset	353	175
Lighthouse	278	138
Isbjergtet	216	116
Pakhusene	350	350
Bassin 7	380	380
Havnehusene	42	0
Kanalhusene	69	0
Generationernes hus	43	0
Lighthouse 2.0	357	0

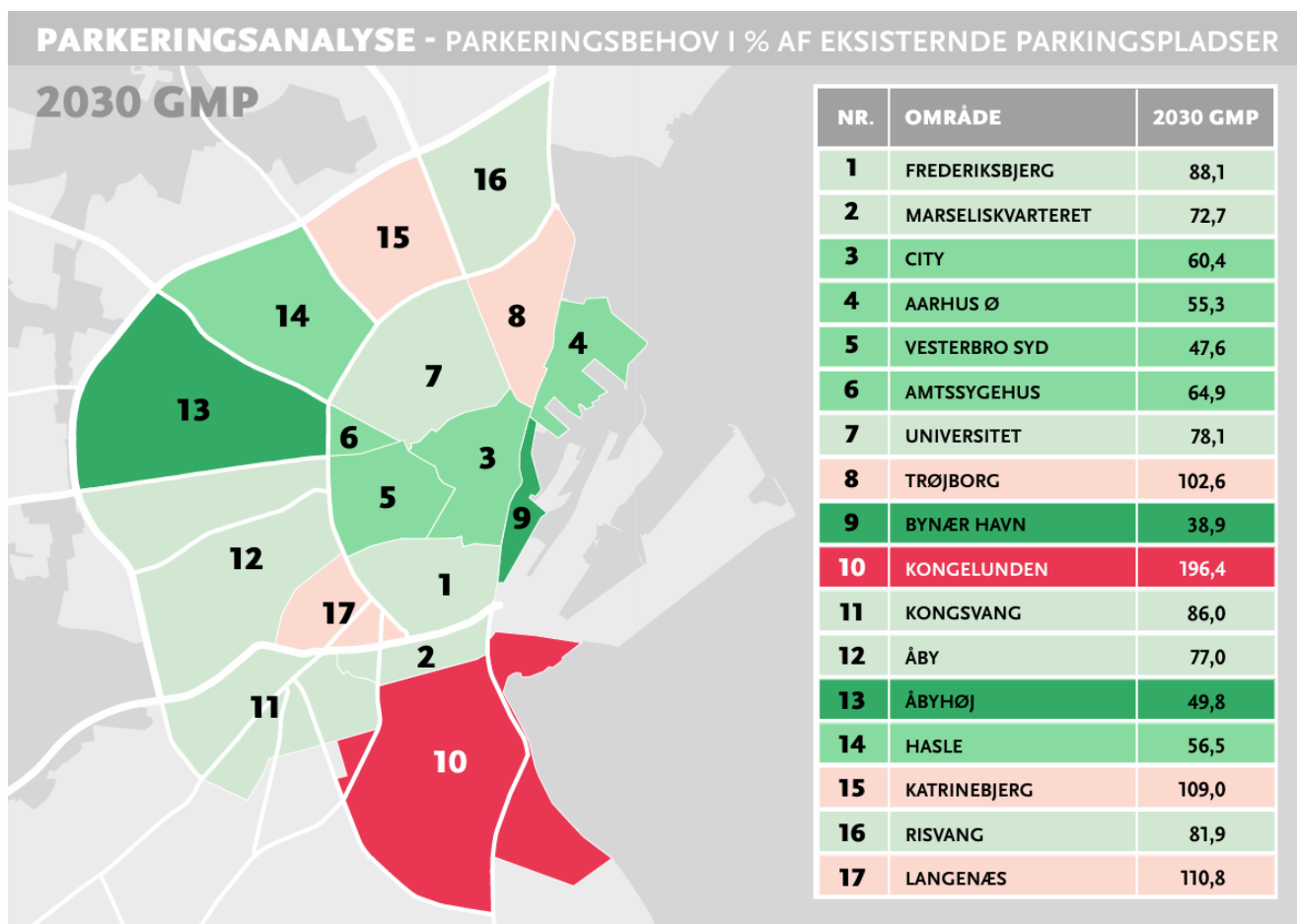
P-HUS/ P-ANLÆG	* EJER FORHOLD	ANTAL PLADSER
Nørreport	K	65
Navitas	K	449
Busgadehuset	K	112
Dokki	P	973
Bruuns Galleri	P	871
Magasin	P	378
Salling	P	700
Scandinavian Center	P	728
Ceresbyen	P	1.241
Det gl. Kommunehospital	P	365
Friskohuset	P	258
Trøjborgvej	K	74
Botanisk have	K	116
Latinergården (Borggade)	P	100
Ny Banegårdsgade	P	250
Godsbanen	P	363
Vestergade	P	75
Scandic Aarhus City	P	90

\* P = Privat K = Kommunal

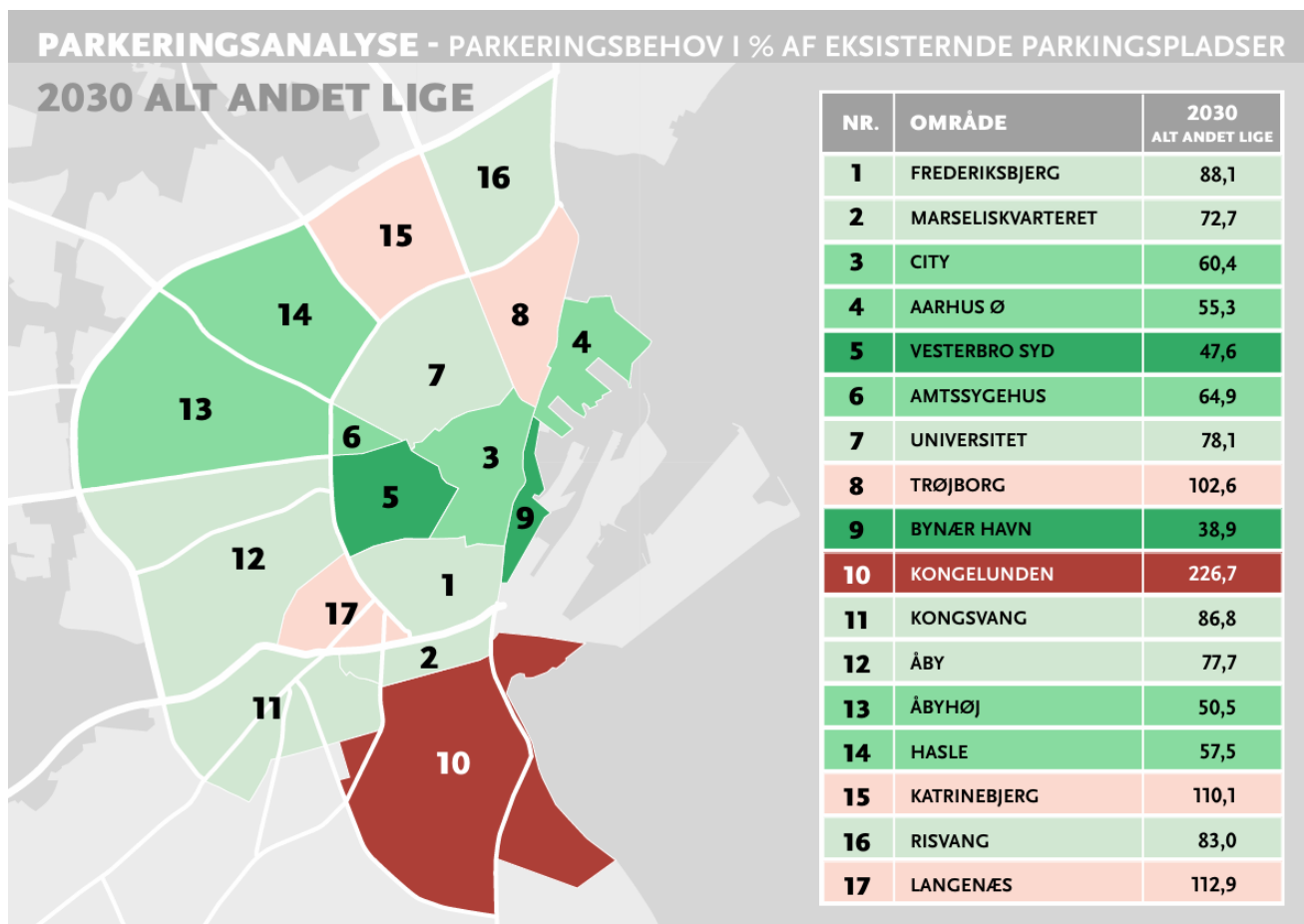
## Bilag 2



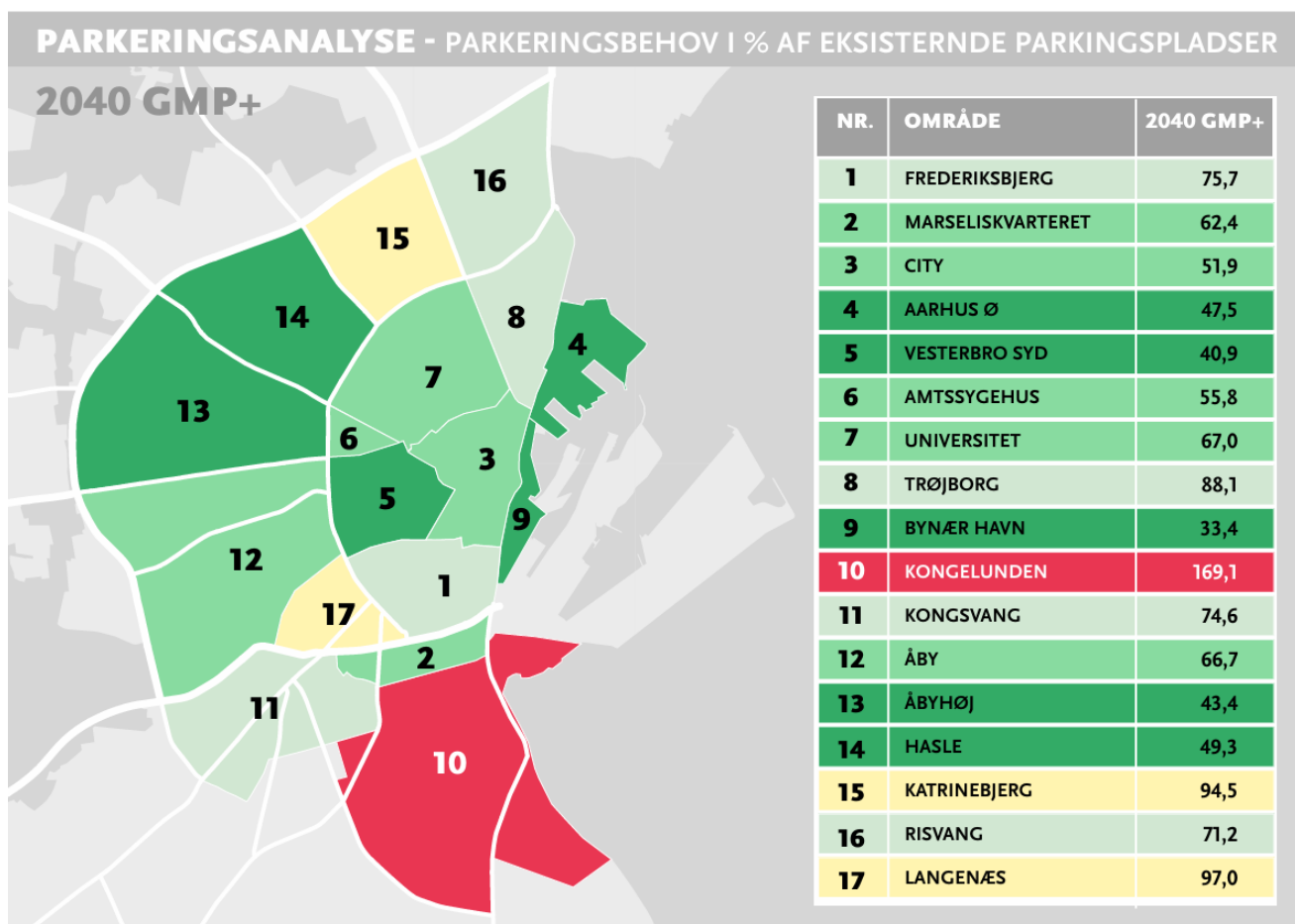
## Bilag 3



## Bilag 4

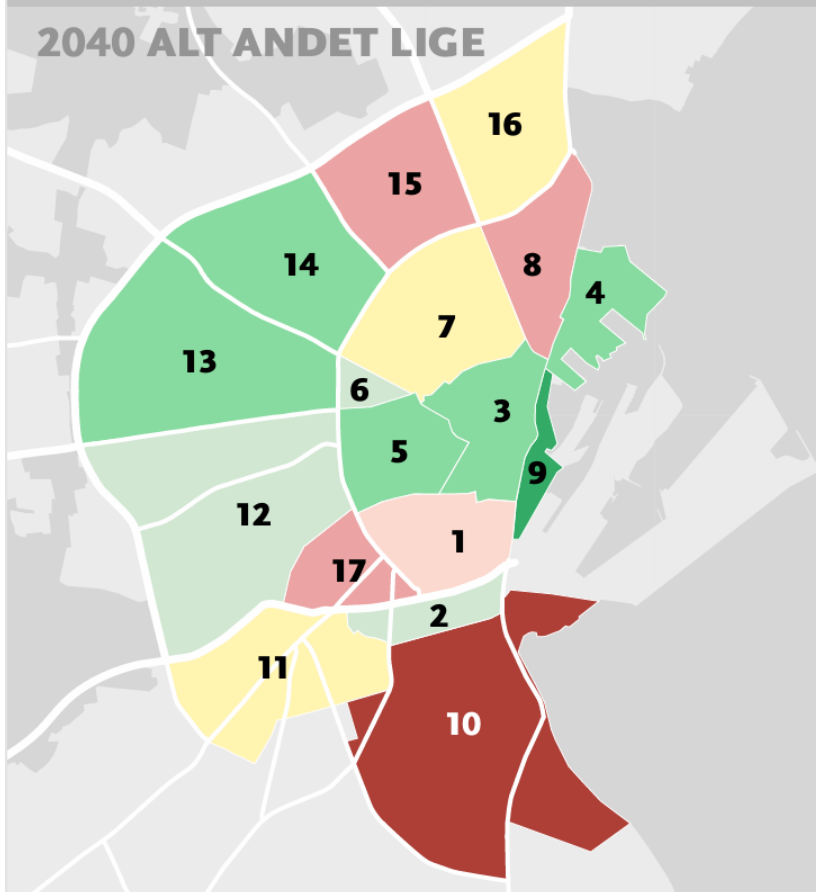


## Bilag 5



## PARKERINGSANALYSE - PARKERINGSBEHOV I % AF EKSISTERENDE PARKINGSPLADSER

### 2040 ALT ANDET LIGE



NR.	OMRÅDE	2040 ALT ANDET LIGE
1	FREDERIKSBERG	109,0
2	MARSELISKVARTERET	86,5
3	CITY	68,6
4	AARHUS Ø	68,1
5	VESTERBRO SYD	58,2
6	AMTSSYGEGEHUS	80,3
7	UNIVERSITET	96,5
8	TRØJBORG	126,1
9	BYNÆR HAVN	41,8
10	KONGELUNDEN	247,9
11	KONGSVANG	99,6
12	ÅBY	88,1
13	ÅBYHØJ	59,5
14	HASLE	68,6
15	KATRINEBJERG	126,3
16	RISVANG	97,1
17	LANGENÆS	136,8

## OPLÆG TIL INDSATS 53 'TRÆNGSELSFRI BUSFORBINDELSE MELLEM FAVRSKOV KOMMUNE OG AARHUS KOMMUNE'

### Resume

Dette oplæg viser ruteforslaget for busrute 200 og præsenterer to løsningsmodeller for omlægning mellem Favrskov Kommune og AUH via Agro Food Park. Formålet er at sikre høj busfremkommelighed og bedre forbindelse til arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. Region Midtjylland har tilbudt at finansiere 10 mio. kr. i 2026, og der henstilles til, at Aarhus Kommunes eventuelle medfinansiering drøftes i budgetforhandlingerne.

### Baggrund:

Indsatsen har ikke tidligere været en del af indsatskataloget, men er bragt ind via Tillægsaftale til GMP efter samfundsdialog i 2024, hvor der ønskes "at mulighederne for bedre pendlingsmuligheder til og fra AUH og Skejby Erhvervspark undersøges". Oplægget præsenterer forslaget, man er kommet frem til på baggrund af undersøgelsen af mulighederne.

### Indhold:

Oplægget foreslår omlægning af busrute 200 mellem Favrskov Kommune og Aarhus Midtby for at forbedre busfremkommelighed og adgang til AUH og Skejby Erhvervspark.

Den eksisterende rute forløber via Hinnerup, Søftenvej, Randersvej, Aarhus Midtby. Den nye rute foreslås ført via Hinnerup, Søftenvej, Ny Møllevej, Agro Food Park og Palle Juul-Jensens Boulevard til AUH og videre til Aarhus Midtby.

### Der er to forslag til omlægningsmodellen:

- **Model 1:** Ny bro over Egåen, vejudvidelse, delvis signalregulering på Søftenvej/Ny Møllevej, accelerationsrampe og vejudvidelse i Agro Food Park. Anlægspris: 38,9 mio. kr.
- **Model 2:** Ny bro over Egåen, fuld signalregulering på Søftenvej uden accelerationsrampe, mindre vejudvidelse i Agro Food Park. Anlægspris: 26,8 mio. kr.

### Konsekvenser:

- Model 2 giver lavere anlægsudgifter, men kan påvirke biltrafik på Søftenvej og busfremkommelighed i Agro Food Park.
- Mindre vejudvidelser kan medføre trafiksikkerheds- og vedligeholdelsesmæssige udfordringer.

### Handling:

Oplægget giver beslutningsgrundlag for valg af omlægningsmodel for busrute 200, enten Model 1 eller Model 2, samt prioritering af investeringer og konkrete trafiktiltag. Region Midtjylland er villig til at finansiere 10 mio. kr., som kan afsættes i 2026, og der henstilles til, at mulig medfinansiering fra Aarhus Kommune drøftes i forbindelse med budgetforhandlingerne.



# Oplæg til indsat 53 'Trængselsfri busforbindelse mellem Favrskov og Aarhus Kommune'

04-03-2026  
Side 1 af 3

## Forslag til omlægning af rute 200 mellem Favrskov kommune og AUH via Agro Food Park

### Ruteforslag rute 200 gennem Agro Food Park

Den regionale busrute 200 kører i dag mellem Hinnerup og Aarhus Midtby via Søftenvej og Randersvej.

Dette oplæg beskriver løsningsmodeller for en omlægning af ruten via Søftenvej, Ny Møllevej, Agro Food Park og Palle Juul-Jensens Boulevard til AUH og derfra videre til Aarhus Midtby.



Illustration: Den blå linje viser den nuværende rute 200. Den stiplede linje viser den mulig omlægning af ruten.

### Mulige modeller for omlægning

Der er opstillet to modeller i forhold til en potentiel omlægning af rute 200. For begge modeller gælder, at den gennemkørende biltrafik på Ny Møllevej



skal begrænses for at sikre fremkommelighed for bussen. Dette gøres ved at etableres busluse som kun busser, medarbejdere og beboere kan komme igennem. Agro Food Park har aktivt medvirket og tilkendegivet ønske om en busrute med disse vilkår.

04-03-2026  
Side 2 af 3

Model 1: Sikring af buskørsel samt god trafikafvikling kræver opgradering af strækningen med forskellige anlæg. Dette indebærer:

- En ny bro over Egåen og dertilhørende flytning og udvidelse af vej, så der er plads til at busser og øvrig trafik uhindret kan passere hinanden.
- Der skal etableres delvis signalregulering på i krydset Søftenvej/Ny Møllevej mod øst, samt accelerationsrampe mod vest, så bussen kan køre forholdsvis uhindret gennem krydset.
- Der skal også ske vejudvidelse på vejen Agro Food Park, så busserne uhindret kan passere hinanden.

Den samlede anlægspris er anslået til 38,9 mio. kr.

Model 2: Sikring af buskørsel samt tilstrækkelig trafikafvikling kræver:

- En ny bro over Egåen og dertilhørende flytning og udvidelse af vej, så der er plads til at busser og øvrig trafik kan uhindret kan passere hinanden.
- Etablering af fuld signalregulering på Søftenvej men udeladelse af nyt accelerationsspor.
- Mindre sideudvidelse af vej ved Agro Food Park.

Den samlede anlægspris er anslået til 26,8 mio. kr.

*Konsekvens af fuld signalregulering og udeladelse af accelerationsspor på Søftenvej – reduktion på 5,2 mio. kr.:*

For busserne vil denne løsning ikke påvirke fremkommeligheden, men der vil være konsekvenser for den vestgående biltrafik på Søftenvej, som vil få rødt lys i forbindelse en udkørende bus fra Ny Møllevej mod vest, hvor der i dag ikke er et signalreguleret anlæg.

For den vestgående trafik på Søftenvej i retning fra Aarhus kan det nye signalregulerede anlæg have en trafiksikkerhedsmæssig konsekvens, idet der kan være en forøget risiko for bagendekollisioner på rampen frem mod det nye kryds.



*Konsekvens af at minimere sideudvidelser på vejen Agro Food Park – reduktion på 7 mio. kr.:*

Konsekvensen af det reducerede scenarie kan - afhængigt af mængden af øvrig trafik på strækningen baseret på andre valg - være en dårligere busfremkommelighed og vanskeligheder med at passere modkørende trafik. Der vil være stor risiko for, at vejkanterne kan blive ødelagt af den tunge trafik, som derfor skal forventes genoprettet med kortere mellemrum.

04-03-2026  
Side 3 af 3