



Kristian Sommer, Socialdemokratiet

25. maj 2026
Side 1 af 10

Svar på 10-dages forespørgsel vedr. status på anlægsprojekter

Kristian Sommer har den 15. maj 2026 fremsendt en 10-dages forespørgsel til Teknik og Miljø vedrørende cykelparkering i Aarhus. Spørgsmålene er besvaret nedenfor.

Spørgsmål 1

Hvor mange offentlige cykelparkeringspladser er der i dag i Aarhus C, fordelt på Hovedbanegården, Banegårdspladsen, Ny Banegårdsgade, Hallssti, gågadenettet, de største torve samt byens uddannelsesinstitutioner, og hvordan vurderer forvaltningen forholdet mellem udbud og efterspørgsel i de pågældende områder?

Svar

Teknik og Miljø oplyser, at der i de centrale dele af Aarhus C findes et betydeligt antal offentlige cykelparkeringspladser, men at der samtidig opleves et stigende pres på kapaciteten flere steder.

I banegårdskvarteret – herunder ved Hovedbanegården, Banegårdspladsen, Ny Banegårdsgade og Hallssti – findes der samlet ca. 2.000 cykelparkeringspladser. Det bemærkes dog, at de ca. 900 cykelparkeringspladser på stålbroen ved M.P. Bruuns Gade aktuelt er midlertidigt nedlagt.

I gågadenettet vurderes der at være mindst 600 offentlige cykelparkeringspladser, mens der ved de største torve i Aarhus C samlet vurderes at være minimum ca. 820 cykelparkeringspladser. En nærmere oversigt over den estimerede fordeling af cykelparkering i banegårdskvarteret, gågadenettet og ved de forskellige torve fremgår af bilag 1.

Teknik og Miljø har ikke et samlet overblik over antallet af cykelparkeringspladser ved byens uddannelsesinstitutioner, da pladserne typisk etableres og drives af institutionerne selv og derfor ikke indgår i kommunens samlede registrering af cykelparkering på vejarealer. Forvaltningen har dog været i kontakt med institutionerne med henblik på at indhente estimater, som fremgår af bilag 2.

Forvaltningen vurderer generelt, at der i flere centrale områder af Aarhus C er et betydeligt pres på cykelparkeringskapaciteten – særligt omkring knudepunkter med mange kombinationsrejsende, såsom Banegården, Rutebilstationen og letbanestop som f.eks. Viby Station.

Dette understøttes af den gennemførte cyklistundersøgelse, jf. bilag 3. Heraf fremgår det blandt andet, at der på tværs af kommunen er registreret i alt

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

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

Sag: EMN-2026-005962



14.854 ønsker vedrørende cykelparkering, hvoraf ca. 80 pct. vedrører midtbyen. Næsten halvdelen af henvendelserne omhandler ønsker om flere cykelstativer, og Aarhus H alene står for omtrent en tredjedel af ønskerne om øget kapacitet.

25. maj 2026
Side 2 af 10

I banegårdskvarteret er der samlet registreret ca. 1.200 ønsker til forbedringer af cykelparkeringen, fordelt med ca. 300 ved Bruuns Bro, ca. 100 ved Hallssti, ca. 600 ved Banegårdspladsen og Ny Banegårdsgade, ca. 100 i Jægergårdsgade samt ca. 50 ved Rutebilstationen.

Teknik og Miljø oplyser samtidig, at der især i spidsbelastningsperioder opleves mangel på ledige pladser lokalt, mens der på andre tidspunkter og i andre områder fortsat findes ledig kapacitet. Teknik og Miljø arbejder derfor løbende med at forbedre både kapaciteten og indretningen af cykelparkeringen i takt med den stigende cykeltrafik og den fortsatte byudvikling i midtbyen.

Spørgsmål 2

Hvilke konkrete tiltag har Aarhus Kommune iværksat eller planlagt for at afbøde tabet af de ca. 900 cykelparkeringspladser efter lukningen ved Bruuns Bro den 13. april 2026?

Svar

Der er etableret ca. 550 erstatningspladser for pladserne på Bruuns Bro. Af disse blev 150 etableret på Banegårdsgade og Jægergårdsgade i 2025, som led i forberedelserne til Banedanmarks arbejde på Bruuns Bro.

Derudover er der blevet etableret 400 cykelparkeringspladser ved Ny Banegårdsgade på DSB-arealer, samt 132 cykelparkeringspladser ved Værkmestergade på Bruuns Galleris arealer.

Der er etableret nye cykelparkeringspladser alle steder, hvor det er afsøgt og har været muligt, uden at gå på kompromis med andre hensyn, såsom tilgængelighed, brandveje og sikkerhedsafstand ift. vejbane. Teknik og Miljø fortsætter arbejdet med at undersøge, om der kan opstilles cykelparkering flere steder for at imødekomme cyklisternes behov.

Spørgsmål 3

Hvilke midlertidige løsninger vurderer forvaltningen er mulige frem til ibrugtagningen af cykel-p-huset ved Hallssti, herunder midlertidig cykelparkering på bilparkeringspladser, åbne arealer eller tilstødende veje, og hvad vil de hver især koste at etablere?

Svar



Forvaltningen vurderer, at der ikke er flere oplagte muligheder uden at fjerne andre funktioner i området.

25. maj 2026
Side 3 af 10

Efter Banedanmarks reovering af stålbroen vil de 900 cykelparkeringspladser ikke blive genetableret i fuldt omfang til september 2026. Kapaciteten forventes i stedet at være tæt på halveret, da de eksisterende cykelstativer er forældede og ikke længere lever op til nutidens behov, særligt i forhold til elcykler. Som alternativ er en del af cykelparkeringspladserne blevet flyttet til Værkmestergade samt til midlertidig cykelparkering ved Aarhus Ø.

Spørgsmål 4

Hvad er status og tidsplan for cykelparkeringshuset ved Hallssti, herunder finansieringsbidrag fra Aarhus Kommune, Trafikstyrelsen og DSB, og er det muligt at fremrykke ibrugtagningen i forhold til den nuværende plan om 2030 eller 2031?

Svar

Der afventes for nuværende svar på Aarhus Kommunes ansøgning til DSB's pulje til mere trygge og attraktive stationer, hvor der er ansøgt om i alt 21 mio. kr. heraf 20 mio. kr. til et cykelparkeringshus ved Aarhus Hovedbanegård. Mødet i forligskredsen bag puljen afventer den nuværende regeringsdannelse.

Det er Teknik og Miljø's vurdering, at det ikke er muligt at fremrykke den forventede ibrugtagning, som for nuværende er ultimo 2030. Grundet forarbejde i form af tekniske undersøgelser, ny lokalplan og at Aarhus kommune ikke råder over arealerne.

Spørgsmål 5

Vurderer forvaltningen, at den planlagte kapacitet på mindst 1.800 pladser ved Hallssti er tilstrækkelig set i lyset af det nuværende pres og den forventede udvikling i antallet af cyklister, herunder i forbindelse med en udbygning af supercykelstierne, og overvejes der supplerende parkeringsløsninger i området?

Svar

Teknik og Miljø vurderer, at 1.800 pladser, som bliver tilføjet i Cykelparkeringshuset, ikke imødekommer det nuværende eller fremtidige behov i banegårdskvarteret.

Af helhedsplanen for banegårdsområdet fra 2021 fremgår det, at der mangler 4.200-5.000 pladser for at opnå et tilfredsstillende serviceniveau af området.



Der er igangsat en ny analyse, som skal skabe et overblik over den eksisterende cykelparkering. Første del blev afsluttet i april 2026, mens anden del er planlagt til september 2026. På baggrund af analysen forventes der efterfølgende at blive udarbejdet en samlet rapport.

25. maj 2026
Side 4 af 10

Teknik og Miljø undersøger løbende mulighederne, men der er på nuværende tidspunkt ingen konkrete og realiserbare løsninger, uden at det vil kræve nedlæggelse af andre funktioner på Banegårdspladsen, såsom bilparkeringspladser, lastepladser, afsætningspladser og lignende.

Samtidig er der endnu ikke truffet beslutninger om arealanvendelsen i forbindelse med arkitektkonkurrencen for Banegårdspladsen, hvilket betyder, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at etablere en langsigtet løsning.

Resultaterne fra cykelparkeringsanalysen vil derfor indgå som en belysning af parkeringsproblemet i det videre arbejde med letbaneprojektet, arkitektkonkurrencen for Banegårdspladsen samt de midlertidige omdannelser.

Spørgsmål 6

Hvordan tænkes cykelparkeringen ved Hovedbanegården og andre centrale trafikknudepunkter sammen med udbygningen af supercykelstierne i øst/vest og nord/syd, så pendlere og studerende får en sammenhængende rejse fra supercykelsti til parkering og videre til den kollektive trafik?

Svar

Cykelparkering indgår som et centralt hensyn i arbejdet med udbygningen af supercykelstierne, så pendlere og studerende får en mere sammenhængende rejse mellem cykel, parkering og kollektiv transport.

Teknik og Miljø arbejder ud fra et princip om, at der ved centrale trafikknudepunkter og transportskift skal være gode muligheder for cykelparkering. Det gælder blandt andet ved Hovedbanegården, busstoppesteder, letbanestationer og andre steder, hvor mange borgere kombinerer cykel med kollektiv trafik.

I planlægningen af supercykelstierne i både øst/vest- og nord/sydgående retninger indtænkes derfor mulighederne for cykelparkering som en integreret del af infrastrukturen. Formålet er at understøtte smidige skift mellem transportformer og gøre det lettere for både pendlere og studerende at vælge cyklen som en del af den daglige rejse.

Teknik og Miljø er samtidig i løbende dialog med samarbejdet om supercykelstier i Region Midtjylland om sammenhængen mellem ruter, adgangsforhold og parkeringskapacitet. Herudover indgår arbejdet med



cykelparkering og mobilitetsknudepunkter også i forbindelse med indsats 44 i Grøn Mobilitetsplan.

25. maj 2026
Side 5 af 10

Spørgsmål 7

Hvilke krav stiller Aarhus Kommune i dag i lokalplaner og bygningsreglement til cykelparkering ved nybyggeri, og hvilke værktøjer har kommunen til at sikre tilstrækkelig cykelparkering i den ældre ejendomsmasse, hvor lokalplankrav ikke er gældende?

Svar

Teknik og Miljø oplyser, at cykelparkeringsnormen aktuelt er under revision som led i samme proces som arbejdet med den grønne parkeringsnorm. Begge dele forventes fremlagt ved udgangen af 2026. Formålet er blandt andet at sikre, at kravene i højere grad understøtter bæredygtig mobilitet, stigende cykeltrafik og behovet for funktionelle og attraktive parkeringsløsninger.

Derudover arbejder forvaltningen med et inspirationskatalog, som skal samle eksempler på best practice-løsninger fra Aarhus. Kataloget skal både understøtte arbejdet med kvalitetscykelparkering i nybyggeri og indgå som et redskab i lokalplanarbejdet. Samtidig skal kataloget fungere som inspirationsgrundlag for fremtidige løsninger i byen.

Spørgsmål 8

Kan Aarhus Kommune opsætte cykelstativer langs husfacader på offentligt vejareal i Aarhus C uden tilladelse fra ejendommens ejere, og hvilke regulatoriske rammer (vejlov, bygge lov, lokalplaner samt eventuelle dispensationer fra pladskrav på fortov) er relevante for en sådan løsning?

Svar

Aarhus Kommune kan ikke opsætte cykelstativer på private facader eller på privat grund uden ejerens tilladelse. Kommunen kan derimod etablere cykelparkering på offentlige vejarealer og offentlige matrikler, herunder direkte op ad en privat ejendom, så længe placeringen sker inden for det offentlige vejareal. Selvom der ikke kræves samtykke fra den private grundejer i sådanne tilfælde, anses det som god forvaltningsskik at orientere og inddrage de berørte parter i processen.

Ved etablering af ny cykelparkering skal der samtidig tages højde for en række tekniske og sikkerhedsmæssige forhold, herunder tilgængelighed i vejreglerne, sikkerhedsafstande til vejbanen, brand- og redningsveje, kørekurver samt eksisterende ledningsanlæg i jorden.

Spørgsmål 9

Vil det være muligt at gennemføre et pilotforsøg med skråtstillede, vægmonterede cykelstativer på en begrænset vejstrækning i Aarhus C,



eksempelvis Nørre Allé mellem Vesterport og Grønnegade, og hvad vil et sådant pilotforsøg koste samt indebære af tilladelser og evaluering?

25. maj 2026
Side 6 af 10

Svar

Ja, det kan man godt, hvis der er det fornødne areal hertil. På den nævnte strækning på Nørre Allé mellem Vesterport og Grønnegade, er det ikke muligt uden samtidig at ændre vejprofilen.

Det estimeres til at koste minimum 60.000-70.000 kr. pr. 10 cykler i en forsøgsordning på en lokation, hvor der ikke er behov for at anlægge kantsten. Dette er foruden arbejdstid i forbindelse med udarbejdning af en evaluering.

Tilladelse skal indhentes, hvis der etableres på lokaliteter, som ikke er offentlige vejarealer.

Spørgsmål 10

Hvor i midtbyen ser forvaltningen det største efterslæb på cykelparkering, og hvilke konkrete løsninger kan bringes i spil i de pågældende områder?

Svar

Det fremgår af den nyligt afsluttede cyklistundersøgelse, at behovet for cykelparkering er størst i Aarhus Midtby. Særligt efterspørges der flere pladser i området omkring Aarhus Hovedbanegård, jf. svar til spg. 1.

Spørgsmål 11

Hvordan arbejder forvaltningen med at sikre, at fortove og passager, der i dag er blokeret af parkerede cykler, eksempelvis fortovet langs Sønder Allé ved busterminalen, gøres fremkommelige for fodgængere?

Svar

I den seneste cyklistundersøgelse er der identificeret 453 ønsker til forbedringer af cykelparkering, herunder lokationer *hvor parkerede cykler er til gene for gående* og hvor der efterspørges en mere hensigtsmæssig indretning.

Disse 400 ønsker fordeler sig ud på forskellige lokaliteter, primært centreret i midtbyen samt ved populære blå og grønne områder som havnebade.

Sønder Allé indgår i den kommende udmøntningsplan i forbindelse med Grøn Mobilitetsplans indsats 44, som har til formål at styrke og forbedre rammerne for cykelparkering i byen. Planen skal blandt andet bidrage til at sikre bedre fremkommelighed for fodgængere i områder, hvor cykelparkeringen i dag skaber udfordringer. Forvaltningen er desuden i dialog med Midttrafik om problemstillingen.



25. maj 2026
Side 7 af 10

Spørgsmål 12

Vurderer forvaltningen, at der er et kapacitetsproblem med cykelparkering ved kommunens uddannelsesinstitutioner, herunder Aarhus Universitet, VIA University College samt de store gymnasier og erhvervsuddannelser, og hvis ja, hvordan kan cykelparkeringen styrkes gennem en langsigtet plan, og hvilke konkrete infrastrukturtiltag kan sikre bedre adgang og trygge forbindelser til og fra institutionerne?

Svar

Et fyldestgørende svar til dette spørgsmål ligger uden for rammen i en 10-dages forespørgsel. Der er i stedet bestilt et notat, som svar herpå som eftersendes.

Spørgsmål 13

Hvad vil det koste at omdanne udvalgte bilparkeringspladser i midtbyen til cykelparkering, og hvor mange cykelparkeringspladser kan typisk etableres på det areal, som én bilparkeringsplads optager?

Svar

Den primære omkostning til konvertering fra bilparkeringspladser til cykelparkering består af indtægtstab i forbindelse med nedlæggelsen af bilparkeringspladsen.

Indtægtstab

Det er vanskeligt at give præcise estimater, da indtægterne varierer betydeligt efter placering og zone. Derudover er datagrundlaget usikkert, da betaling ikke nødvendigvis registreres der, hvor parkeringen sker. Antallet af parkeringspladser er desuden estimeret, da der ikke findes en officiel opgørelse. Beregningerne er derfor behæftet med usikkerhed og skal betragtes som skøn.

Et konkret eksempel, som der kan skønnes ud fra, ved parkeringspladserne i Grønnegade. Her er der samlet set omkring 60–70 parkeringspladser, som i perioden 1/4/25–31/3/26 genererer en samlet indtægt på ca. 1,6 mio. kr. På baggrund af dette kan det årlige indtægtstab pr. parkeringsplads estimeres til cirka 22.414–26.684 kr.

Til sammenligning vil et tilsvarende estimat for Montanagade være væsentligt lavere, omkring 4.119 kr. pr. parkeringsplads årligt.

Det skal desuden bemærkes, at borgere med beboerlicens ikke indgår i denne beregning. Disse pladser genererer ikke direkte indtægter på samme måde, men repræsenterer stadig en parkeringskapacitet, som også påvirkes ved en omdannelse til cykelparkering.



Omdannelse af en bilparkeringsplads vil i gennemsnit frigøre plads til potentielt ti cykelparkeringspladser.

25. maj 2026
Side 8 af 10

Eksempel på indkøb og opsætning af cykelparkering

Der kan yderligere være mindre udgifter forbundet med indkøb og etablering af cykelstativer. Nyeste eksempel på indkøb og opsætning af nye cykelstativer på Jægergårdsgade, Jernbanegade og Banegårdsgade, beløb sig til 118.000 kr. for 125 pladser, uden anlæggelse af ny belægning. I tilfælde, hvor det er muligt at anvende brugte cykelstativer fra Teknik og Miljø's lager, vurderes omkostningen at kunne holdes nede på ca. 14.500 kr. pr. lokalitet alene i opsætningstid.

Spørgsmål 14

Vurderer forvaltningen, at sammenlignelige cykelbyer som København, Odense, Malmø og Utrecht lykkes med at skabe tilstrækkelige cykelparkeringsfaciliteter, og hvilke konkrete løsninger har de i så fald bragt i spil, og vurderes disse at kunne overføres til Aarhus?

Svar

Teknik og Miljø vurderer, at der ikke er tilstrækkelige cykelparkeringsfaciliteter i Aarhus set i forhold til sammenlignelige cykelbyer som København, Odense, Malmø og Utrecht. Dette gør sig gældende både i forhold til antallet af parkeringspladser og anvendelsen af teknologiske løsninger.

Utrecht fremstår som det tydeligste eksempel på "next level" cykelparkering med store og centrale parkeringshubs i verdensklasse. Byen har etableret verdens største cykelparkeringsanlæg ved hovedstationen med over 22.000 pladser ved stationen og op mod ca. 33.000 pladser i det omkringliggende område. Der er en stærk integration mellem tog- og cykelinfrastruktur, hvilket understøtter en meget høj kapacitet ved centrale transportknudepunkter.

København karakteriseres ved høj kvalitet i cykelinfrastrukturen og en gennemgående strategisk tilgang til cykelparkering, men byen oplever fortsat kapacitetsudfordringer, særligt ved større knudepunkter og metrostationer, hvor efterspørgslen overstiger udbuddet.

Odense arbejder med funktionelle og sikre løsninger i mindre skala. Et centralt eksempel er *Ride + Bike (Aflåst pendlerkælder)*, hvor den tidligere banegårdskælder er omdannet til en lukket, gratis pendlerparkering med 295 pladser og adgang via appen "*Odensenøglen*", hvilket giver høj sikkerhed mod tyveri. Derudover er i 2022 etableret ca. 450 nye cykelparkeringspladser nær den nordlige stationsindgang som led i omlægningen af stationsområdet.



25. maj 2026
Side 9 af 10

I Aarhus vurderes cykelparkeringsniveauet at være på et mere standardiseret niveau, uden tilsvarende større, højkapacitets parkeringsløsninger som ses i f.eks. Utrecht. Dette medfører et øget pres på de centrale områder, hvor efterspørgslen efter cykelparkering er høj, særligt omkring stationer og større bymæssige samlingspunkter.

I forbindelse med det kommende projekt om et cykelparkeringshus ved M.P. Bruuns Gade blev der udarbejdet et referencestudie. Dette indgår som bilag 4.

Relativt meget kan overføres, men det kræver mere økonomi og tid, end det der er afsat på nuværende tidspunkt.

I området omkring Banegårdskvarteret findes der i dag cirka 2.000 cykelparkeringspladser. Disse er primært beregnet til korttidsparkering for cyklister med ærinde ved Storcenteret Bruuns Galleri og langtidsparkering for bl.a. pendler til og fra togene i Aarhus H. Ifølge kommunens helhedsplan for området er der dog behov for mellem 4.000 og 5.000 pladser for at opnå et tilfredsstillende niveau. Cykelparkeringshuset skal tilføje Banegårdskvarteret minimum 1.800 cykelparkeringspladser.

Sammenlignet med andre byer har Aarhus Banegårdsplads relativt få cykelstativer i forhold til antallet af passagerer:

- København H: 45 passagerer pr. stativ
- Aarhus H: 40 passagerer pr. stativ
- Vejle: 12 passagerer pr. stativ
- Aalborg: 13 passagerer pr. stativ
- Odense: 8 passagerer pr. stativ

Spørgsmål 15

Hvad vil det indebære økonomisk, planmæssigt og tidsmæssigt at udarbejde en samlet handlingsplan for cykelparkering i Aarhus, der både adresserer den akutte situation omkring Hovedbanegården, behovet ved uddannelsesinstitutioner og trafikknudepunkter samt det generelle behov for mere og bedre cykelparkering i midtbyen, der skal ses i sammenhæng med den grønne mobilitetsplan og det videre arbejde med supercykelstier?

Svar

Et svar til dette spørgsmål ligger udenfor rammen i en 10-dages forespørgsel. Der er i stedet bestilt et notat, som svar herpå som eftersendes.

Indsats 44 i Grøn mobilitetsplan arbejder hen imod at skabe bedre rammer for cykelparkering i midtbyen. Kapacitetsanalysen vil danne et grundlag for den kommende udmøntningsplan, som forventes at være klar omkring



september. Analysen forholder sig til banegårdskvarteret, og ikke midtbyen i helhed.

25. maj 2026
Side 10 af 10

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang
Rådmand

/

Henrik Seiding
Direktør