



PROJEKTBEKRIVELSER

Anlægsprogram 2025-2028

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune



K.B. BEVILLINGER 2025-2028

I 2024 - priser

11.10.24

A

Skema 1 - K.B. Sikkerhed og miljø (Budget i kr.)					
Projekt navn	Tons CO2-ækv	2025	2026	2027	2028
A.1.1 Trafiksanering af Graven og Vestergade	244-578	4.500.000			
A.1.2 Rundhøj Torv, ombygning	176	2.500.000			
A.1.3 Åbyhøj, trafikafredeliggørelse af Haslevej og Klokkevej	14-33		800.000		
A.1.4 Haslevej, hastighedsdæmpende foranstaltninger ved Bragesvej	7-18		450.000		
A.1.5 Gudrunsvvej, vest, hastighedsdæmpning	8-20		500.000		
A.1.6 Tranekærvej, trafiksanering	26-62				
A.1.7 Trafiksikkerhed (Budgetforlig 2021-2024)	132-312				7.500.000
A.1.7.1 Forsøgsordning, etape 2 - lokale hastighedsgrænser	9-48	3.000.000			
A.1.8 Skolevejssikring (Inkl. budgetforlig 2014-2017)	107-253		200.000	1.400.000	4.500.000
A.1.9 Rest til øvrige arbejder		58.643	29.952	68.166	9.108.166
Total		10.058.643	1.979.952	1.468.166	22.508.166
Budget for 2025-2028		1.358.643	1.979.952	1.468.166	28.208.166
* særlige flytninger		8.700.000			(5.700.000)
Total budget inkl. 2025 - 2028		10.058.643			22.508.166

* udmontning af 3 mio. kr. fra reserven - Budgetforlig 2023 (at-punkt nr. 4), fremrykning af 5,7 mio. kr. fra 2028 (at-punkt nr. 7).

B

Skema 2 - K.B. Mindre vejanlæg ved byudvikling (Budget i kr.)					
Projekt navn	Tons CO2-ækv	2025	2026	2027	2028
B.1.1 Bispevej, Stavtrup hal, breddeudvidelse	68-162	2.600.000			
B.1.2 Fredensgade/Østergade, Fredens Torv, hæve-sænkbar steler	8-18	350.000			
B.1.3 Kolt Østervej, krydsningsforanstaltninger	18-43	400.000			
B.1.4 Hovedgaden, Brabrand, ombygning	17-41	500.000	500.000		
B.1.5 Tingvad, krydsombygning	9-22		550.000		
B.1.6 Hedager/Skejbybakkevej, ændret vigepligt	6-14		350.000		
B.1.7 Skæring Parkvej, stianlæg	13-31		750.000		
B.1.8 Jarlsmindevej, Stavtrup hal, krydsningsforanstaltninger	35-83		1.000.000	1.000.000	
B.1.9 Vejlbjby Centervej, rampe til stitunnel	8-20			500.000	
B.1.10 Vejrhøjvej, tilretning	56-133	450.000	750.000	800.000	1.000.000
B.1.11 Rest til øvrige arbejder		10.176			5.301.133
Total		4.310.176	4.301.133	2.301.133	6.301.133
Budget for 2025-2028		4.310.176	4.301.133	2.301.133	6.301.133

C

Skema 3 - K.B. Fremkommelighed "Flaskehals" (Budget i kr.)					
Projekt navn	Tons CO2-ækv	2025	2026	2027	2028
C.1.1 Søren Frichs Vej, nedbygning	70-166	3.000.000			
C.1.2 Viborgvej/Sabrovej, signalanlæg	51-104	1.000.000			
C.1.3 Brendstrupgårdsvej, venstresvingsspor	63-149	1.000.000			2.600.000
C.1.4 Jernaldervej/Runevej, signalanlæg	102-208				4.000.000
C.1.5 Elstedvej, breddeudvidelse	70-166				4.000.000
C.1.6 Rest til øvrige arbejder		23.647			4.439.324
Total		5.023.647	-	-	15.039.324
Budget for 2025-2028		5.023.647			15.039.324

D

Skema 4 - K.B. Cykelhandlingsplanen (Budget i kr.)					
Projekt navn	Tons CO2-ækv	2025	2026	2027	2028
K.B. Cykelhandlingsplanen - Budgetforlig 2016-2019/2018-2021					
D.1.1 Et sammenhængende cykelrutenet					
D.1.1.1 Cykelsti Solbjerg-Tranbjerg	260-615	4.800.000			
D.1.1.2 Cykelforbindelse mellem Beder og Malling	180-426	2.800.000			
D.1.1.3 Cykelsti Elevvej/Koldkilde	202-478	750.000	9.750.000		
D.1.1.4 Cykelsti Ajstrup Strand	230-544	1.000.000	9.600.000	2.100.000	
D.1.1.5 Cykelsti Lisbjerg-Nye	134-273	3.000.000			
D.1.2 Fremkommelighed	2-4	3.000.000			1.500.000
D.1.3 Cykelparkering	28-58	500.000	500.000	400.000	700.000
D.1.4 Cykling året rundt	39-92	700.000	500.000	400.000	700.000
D.1.5 Trafiksikkerhed og Tryghed	21-50	500.000	500.000	400.000	700.000
D.1.6 Kombinationsrejser					400.000
D.1.7 Way-finding	8-20	200.000			200.000
D.1.8 Kvalitet i udformningen		100.000			
D.1.9 Rest til øvrige arbejder		114.000			98.356
Total		17.464.000	20.850.000	3.300.000	4.298.356
Budget for 2025-2028		14.464.000	6.850.000	3.300.000	18.298.356
* særlige flytninger		3.000.000	14.000.000		(14.000.000)
Total budget inkl. 2025-2028		17.464.000	20.850.000	3.300.000	4.298.356

* Omfatter fremrykning af 14. mio. kr. til 2026 (i henhold til at-punkt nr. 9).

E

Skema 5 - K.B. Stianlæg (Budget i kr.)					
Projekt navn	Tons CO2-ækv	2025	2026	2027	2028
E.1.1 Grenåvej, cykelsti, forbedringer og udvidelse	45-108	1.200.000			
E.1.2 Viborgvej/Gammel Viborgvej, stikrydsning	14-33	800.000			
E.1.3 Lystrup Centervej, fortov	7-18	450.000			
E.1.4 Lergravvej, trafikikkerhed stikrydsning	11-27	650.000			
E.1.5 Bækvej, skolesti	52-124	1.300.000	1.700.000		
E.1.6 Bredgade, Bækvej til Stationspladsen, delte stier	42-99		2.400.000		
E.1.7 Vosnæsvej, trafikikkerhed letbanekrydsning	1-20			500.000	
E.1.8 Hjelmagervej, trafikikkerhed letbanekrydsning	1-20			500.000	
E.1.9 Rest til øvrige arbejder		46.969	337.639	1.437.639	6.437.639
Total		4.446.969	4.437.639	2.437.639	6.437.639
Budget for 2025-2028		4.446.969	4.437.639	2.437.639	6.437.639

F

Skema 6 - K.B. Busfremkommelighed (Budget i kr.)					
Projekt navn	Tons CO2-ækv	2025	2026	2027	2028
Bedre busfremkommelighed - budgetforlig 2020-2023					
F.1.1 Ringgade - Randersvej (C)	3-8	200.000			
F.1.2 Skejbyvej (D)	70-165	3.600.000			
F.1.3 Brendstrupgårdsvej (E)	13-31	250.000			
F.1.4 Jernaldervej (G1)	48-113	2.400.000			
F.1.5 Åby Ringvej (G2)	116-276	6.300.000			
F.1.6 Søren Frichs Vej - Ringvejen (H)	0-2	50.000			
F.1.7 Ringvejen - Åhavevej (I)	181-428	400.000			
F.1.8 Viby Torv (J)	63-149	200.000			
F.1.9 Ringvej Syd v. Søndervangs Allé (K)	6-14	350.000			
F.1.10 Carl Krebs Vej v. Paludan-Müllers Vej (M)	3-8	200.000			
F.1.11 Paludan-Müllers Vej v. Ringvejen (N)	70-166	4.000.000			
F.1.12 Paludan-Müllers Vej v. Ringgaden (O)	7-16		400.000		
F.1.13 Grenåvej v. Skolevangs Allé (P)	44-104		2.500.000		
F.1.14 Herredsvej (F)	96-228		5.000.000	500.000	
F.1.15 Mindre busprioriteringsprojekter	35-83	1.000.000			
F.1.15.1 Skt. Pauls Kirkeplads, oversigtsforhold	1-3	100.000			
F.1.15.2 Nørrebrogade/Nørregade, grøntid højresving		150.000			
F.1.15.3 Ndr. Ringgade/Nørrebrogade, udvidelse af buslomme	11-26	650.000			
F.1.15.4 Busprioritering i signalanlæg		600.000			
F.1.16 Rest til øvrige arbejder		245.000	160.000	3.660.000	7.009.124
Total		20.695.000	8.060.000	4.160.000	7.009.124
Budget for 2025-2028		10.320.000	4.160.000	4.160.000	7.009.124
indtægter bus projekt E,I, J, D, G1, G2.		8.000.000	3.900.000		
indtægter bus Region Midt		2.375.000			
Total budget inkl. 2025 - 2028		20.695.000	8.060.000	4.160.000	7.009.124

G

Skema 7 - K.B. Kombinationsrejseanlæg (Budget i kr.)					
Projekt navn	Tons CO2-ækv	2025	2026	2027	2028
G.1.1 Kongsvang Station, bedre adgangsforhold	14-33				800.000
G.1.2 Stoppestedspuljen	21-49				1.200.000
G.1.3 Rest til øvrige arbejder					64.000
Total		-	-	-	2.064.000
Budget for 2025-2028					2.064.000

H

Skema 8 - K.B. Tilgængelighed (Budget i kr.)					
Projekt navn	Tons CO2-ækv	2025	2026	2027	2028
H.1.1 Tilgængelighedsruter	86-203	1.000.000	2.000.000	500.000	
H.1.2 Mindre tilgængelighedstiltag	8-20	1.000.000	600.000	600.000	500.000
H.1.3 El-ramper i busserne, indkøb		2.000.000	1.400.000	1.000.000	700.000
H.1.4 Rest til øvrige arbejder		300.000	300.000	300.000	300.000
Total		4.300.000	4.300.000	2.400.000	1.500.000
Budget for 2025-2028		4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
*særlige flytninger				(1.900.000)	(2.800.000)
Total budget inkl. 2025-2028				2.400.000	1.500.000

* overflytning af 4,7 mio. kr. til separat anlægsbevilling for Torsøvej station (at-punkt nr. 11)

I

Skema 9 - K.B. Styrkelse af grønne byrum (Budget i kr.)					
Projekt navn	Tons CO2-ækv	2025	2026	2027	2028
I.1.1 Omdannelse af Skt. Knuds Torv	79-187	100.000	2.000.000	1.500.000	1.000.000
I.1.2 Grøn mødested i Lystrup	61-145				3.500.000
I.1.3 Mårslet, fornyelse af bymidte	17-41				1.000.000
I.1.4 Rest til øvrige arbejder		28.000	80.000	80.000	5.224.000
Total		128.000	2.080.000	1.580.000	10.724.000
Budget for 2025-2028		1.628.000	2.580.000	1.580.000	10.724.000
*særlige flytninger		(1.500.000)	(500.000)		
Total budget inkl. 2025-2028		128.000	2.080.000		

* overflytning af 2,0 mio. kr. til separat anlægsbevilling for Løgten, byfornyelse af bymidte (at-punkt nr. 13)

J

Skema 10 - K.B. Strategiske byrum (Budget i kr.)					
Projekt navn	Tons CO2-ækv	2025	2026	2027	2028
J.7.1 Stationspladsen i Hjortshøj	79-187	4.500.000			
J.7.2 Permanentliggørelse af Fredens Torv	17-41	1.500.000			
J.7.3 Store Torv og Bispetorvet	140-332	500.000	6.000.000		
J.7.4 Rest til øvrige arbejder		-	-	-	-
Total		6.500.000	-	-	-
Budget for 2025-2028		6.500.000	6.000.000		

K

Skema 11 - K.B. Klimatilpasning af kritiske veje (Budget i kr.)					
Projekt navn	Tons CO2-ækv	2025	2026	2027	2028
K.1.1 Halmstadgade klimatilpasning	4-10	250.000			
K.1.2 Reserve til synergi-projekter	52-124	1.000.000	500.000	700.000	1.000.000
K.1.3 Rest til øvrige arbejder		1.250.000			4.500.000
Total		2.500.000	500.000	700.000	5.500.000
Budget for 2025-2028		2.500.000	500.000	700.000	5.500.000
Samlet budget for 2025-2028		75.426.435	52.508.724	18.346.938	81.381.742

PROJEKTBESKRIVELSER

Mindre projekter udmøntet via Kapitalbevillinger – status september 2024

I det følgende knyttes nogle bemærkninger til enkelte projekter, som udmøntes gennem kapitalbevillingerne i anlægsprogrammet. Projekterne er baseret på ønsker fra fællesrådene, borgere, erhvervslivet og prioriterede indsatser fra Teknik og Miljø. Status for projekterne er givet september 2024. Da flere projekter blev igangsat med Anlægsprogram 2024, vil der derfor være flere projekter, som er længere i proces og/eller afsluttet med et restfinansieringsbehov, der fremgår af indeværende anlægsprogram.

Forligspartierne har i budgetforlig 2024 vedtaget forpligtende måltal om forbedringer for busfremkommeligheden for A-busserne. Som følge heraf er det nødvendigt med ekstra fokus på busfremkommeligheden i forbindelse med anlægsprojekter. Projekterne screenes derfor i forhold til konsekvenser for fremkommeligheden for A-busser i forhold på anlægsperioden såvel som det endelige projekt.

Derudover er der indarbejdet en vurdering af hvorvidt projekterne støtter op om klimaplanen og den grønne mobilitetsplan. Vurderingerne er foretaget med henblik på at vurdere, hvorvidt det enkelte projekt følger den af forligspartierne vedtagne Aftale om Grøn Mobilitetsplan 2024, der skal fremme grøn/aktiv mobilitet og ændre på aarhusianernes transportvalgsfordeling inden 2030.

Projekter vurderes at øge den kollektive trafik/grønne/aktive trafikantgruppers fremkommelighed i overensstemmelse med Grøn Mobilitetsplan 2024.

- Udbyggelse af sikre, trygge og direkte sti- og cykelnet.
- Prioritering af bløde trafikanter i vej-kryds og vejforløb.
- Udvidelse/opprioritering af det kollektive trafiknetværk.
- Udbedring af ”missing links” – arealer/områder mellem velfungerende stinet, hvor aktive/grønne trafikantgrupper opprioriteres.
- Trafikøer, der begrænser gennemkørsel i lokalområder.

Projekter har flere mindre faktorer, der kan have indirekte indflydelse på fremkommeligheden for kollektiv trafik/grønne/aktive trafikantgrupper.

- Hastighedsdæmpende foranstaltninger, som øger sikkerheden og dermed indirekte støtter op om de aktive transportformer.
- Begrønning af byrum/vejarealer: har som udgangspunkt ingen indflydelse på prioriteringen af trafikanter. Ændringen forventes at skabe samme mængde og type trafik. Dog forventes byrumsprojekterne indirekte at støtte op om de aktive transportformer.

Projekter uden mærkat vurderes at øge fremkommeligheden for bilister og dermed øge CO₂-udledningen på transportområdet.

- Udvidelse af vejbaner samt fremkommelighedstiltag i vej-kryds.

SIKKERHED OG MILJØ

A.1.1

Trafiksanering af Graven og Vestergade

Den permanent omdannelse af sommergådaderne, vil som udgangspunkt bevare begge gaders funktion som cykelgader, og udgør vigtige cykelkorridorer som forbinde centrum, desuden er Graven en del af Cykelringen. Begge gader har et livligt caféer miljø og et rigt handelsliv, hvilket tiltrækker mange fodgængere og cyklister. Omdannelsen sigter derfor mod at skabe attraktive og grønne byrum, der kan reducere cyklernes hastighed og samtidig tilbyde plads til både kommercielle og ikke-kommercielle aktiviteter. Desuden vil begge gader have områder til fodgængere med fokus på tilgængelighed, og valget af materialer, som vil afspejle gadernes karakteristika og identitet.

Ombygningen omfatter en ombygning af Vestergade, fra Grønnegade til Vesterport, en ombygning af Graven, fra Mejlgade til Studsgade (Badstuegade som option), samt en mindre krydsombygning ved Vestergade/Nygade. Med indeværende indstilling udmøntes 13,9 mio. kr. fra den 10-årige investeringsplan til cykling og gang. Busfremkommelighed: Der er ingen busruter på strækningerne.

A.1.2

Rundhøj Torv, ombygning

Projektet udspringer af, at p-kælderens under Rundhøj torv har været lukket igennem mange år, og det er derfor nu besluttet, at den skal rives ned i stedet for at renovere den. I den forbindelse er det nødvendigt at reetablere torvet ovenpå. Dette giver en unik mulighed for at gentænke brugen af torvet, så der bliver plads til ophold og meget mere grønt areal end i dag. Derudover vil torvets forbindelse til offentlig transport forstærkes, og der vil blive afsat et større areal til cykelparkering for de handlende.

Busfremkommelighed: Rute 2A har rute via Holmevej som afgrænser projektet.

Projektet vil ikke påvirke busfremkommeligheden, men der kan være begrænsede påvirkninger i anlægsfasen. Denne forsøges begrænset mest muligt. Anlægsfasen vurderes at være mellem 6-9 måneder.

A.1.3

Åbyhøj, trafikal fredeliggørelse af Haslevej og Klokkevej

Grundet flere henvendelser om for høj hastighed etableres der hastighedsdæmpende foranstaltninger på Klokkevej og Haslevej. Derudover undersøges forholdene omkring Klokkevej nærmere.

Projektet er udskudt, da strækningen indgår i Aarhus Kommunes forsøg med nedskiltning til 40 km/t via C55-tavler. Forsøget sker i samarbejde med Vejdirektoratet og Østjyllands Politi og varer tre år. I forsøgsperioden kan der ikke bygges om på teststrækningerne. Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen.

Den nye færdselslov kan få indflydelse på projektet.

A.1.4

Haslevej, hastighedsdæmpende foranstaltninger ved Bragesvej

Teknik og Miljø udvalgte i 2022 en række projekter, som blev sat i bero grundet stigende anlægspriser. Dette projekt er et af disse. For at strømline de hastighedsdæmpende tiltag i området, etableres der en hævet flade i krydset Haslevej/Bragesvej. Derudover justeres kantstenslinjen i krydset Haslevej/Fenrisvej for at dæmpe hastigheden for svingende biler. Busfremkommelighed: Der er ingen Abusser på strækningen.

A.1.5 Gudrunsvej, vest, hastighedsdæmpning

Teknik og Miljø udvalgte i 2022 en række projekter, som blev sat i bero grundet stigende anlægspriser. Dette projekt er et af disse. I forbindelse med projektudvikling af City Vest og tilstødende områder, bygges Gudrunsvej ned fra 4 til 2 spor på strækningen fra Tinesvej til Sigridsvej.

Der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger og forbedrede krydsningsmuligheder samt beplantning i rabatarealer. Derved vil vejen i højere grad fremstå som den øvrige infrastruktur i Gellerup og Toveshøj og ikke indbyde til gennemfart og høj hastighed.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen. Den nye færdselslov kan få indflydelse på projektet.

A.1.6 Tranekærvej, trafiksanering

Vejlby-Risskov fællesråd, Vejlbys Risskov hallen og Risskov Gymnasium har samlet efterspurgt en forbedring af trafikforholdene på Tranekærvej. Krydsningen mellem Risskov Gymnasium og Vejlbys Risskov Hallen fungerer ikke hensigtsmæssigt, og vejen agerer i dag som sivegade uden trafikale tiltag. Grundet byudvikling i området er trafikmængden på Tranekærvej steget væsentligt, og der er behov for tiltag for at sikre de bløde trafikanter.

Projektet omfatter de trafikale tiltag på Tranekærvej, mens selve Rolf Haugstrups Plads sideløbende indgår i dialog/workshop med lokalområdets interessenter, for at sikre at et evt. projekt stemmer overens med udviklingsplanerne for området. Busfremkommelighed: Der er ingen busser på strækningen.

A.1.7 Trafiksikkerhed (Budgetforlig 2021-2024)

A.1.7.1 Etape 2 af forsøgsordningen - lokale hastighedsgrænser

Aarhus Kommune deltager i en 3-årig forsøgsordning fra 2022 - 2025 om 40 km/t i byzone. Forsøgsordningen udvider muligheden for at fastsætte lokale hastighedsgrænser på 40 km i timen i tættere bebygget område. Der vil være udgifter forbundet med ordningen til fartdæmpende foranstaltninger, skiltning og afmærkning m.v. De endelige udgifter vil afhænge af valg af løsninger.

Projektet tildeles yderligere finansiering på 3,0 mio. kr. i 2025 fra budgetforlig 2023 til Styrkelse af trafiksikkerheden i Aarhus. I første fase har forvaltningen udvalgt en række vejstrækninger, hvor specielt potentialet i reduktion af hastigheden uden brug af "hårde fartdæmpere" som bump o.l. undersøges. I fase 2 fokuseres der på både strækninger og zoner, som foreslået af borgere og fællesråd i forbindelse med en åben borgerinddragelse i vinteren 2023/24.

Forsøgsordningen har som mål at højne trafiksikkerhed og tryghed i byerne, hvor der i disse år opleves en bevægelse i retning mod lavere hastigheder, både i ind- og udland. I Aarhus holdes der fast i de to hensyn som det primære sigte med at indgå i forsøgsordningen.

Vedlagt som bilag 8 er en oversigt over alle de modtagne ønsker til hastighedsnedsættelser i forbindelse med forsøgsordningen med lavere hastighedsgrænser. Der er både modtaget ønsker fra fællesrådene og direkte fra borgere. De samme vejstrækninger kan derfor optræde flere gange på listen, hvis den er ønsket af flere forskellige borgere/fællesråd.

Der er modtaget ønsker om 57 vejstrækninger fra fællesråd, grundejerforeninger og vejforeninger.

Busfremkommelighed: Midttrafik har vurderet at hastighedsnedsættelsen ikke vil få konsekvenser for bussernes fremkommelighed.

Den nye færdselslov kan få indflydelse på projektet.

A.1.8 Skolevejssikring (Inkl. budgetforlig 2014-2017)

Der er afsat 2,7 mio. kr. til skolevejssikringer i forbindelse med skolevejsanalysen. Midlerne er en fast K.B. til løbende forbedringer, der kommer oven i midlerne fra den særskilte bevilling. Grundet anlægsforskydningerne som følge af anlægslofterne, vil der imidlertid forekomme varierende tracé til den kollektive trafik.

Disse midler fordelte sig med 2,5 mio. i 2022 og 2,5 mio. i 2023. Midlerne er fremrykket og er anvendt til forundersøgelser med henblik på endelige linjeføring for en BRT på Ringvejen.

Arbejdet har sit hovedfokus på at understøtte mulighederne for etablering af BRT og øvrige trafikanters fremkommelighed optimeres under hensyn hertil. Der er medio 2022 foretaget afrapportering af det udførte arbejde. Dette arbejde forventes afleveret til Byrådet ved årsskiftet 2022/2023 og byrådet skal i første kvartal 2023 beslutte principperne for det videre arbejde med fremkommelighed/BRT på Ringvejen.

MINDRE VEJANLÆG VED BYUDVIKLING

B

B.1.1

Bispevej, Stavtrup hal, breddeudvidelse

I forbindelse med lokalplan nr. 1193 for multihal i Stavtrup, er det en forudsætning for halbyggeriet at der skal være vejadgang til Bispevej. Bispevej er i dag en smal 2-1 vej, som ikke indgår i lokalplanområdet.

Af hensyn til trafikafvikling, trafiksikkerheden og ind- og udkørselsforholdene fra hallen, skal udformningen af Bispevej ændres. Det er nødvendigt at man som minimum udvider vejen til 6,5 meter med en ny vejkasse, men det anbefales at der etableres en helt ny vej. Anlægsoverslaget er baseret på sidstnævnte løsning.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen. Rute 11 som anvender strækningen i dag, vil blive begrænset i anlægsfasen, men få bedre fremkommelighed som følge af projektet.

B.1.2

Fredensgade/Østergade, Fredens Torv, hævesænkbar steler

Fredens Torv ombygges til et permanent torv, som en del af strategiske byrum. Der er stadig mulighed for færdsel på torvet og gennemgående cykelforbindelse, men for at forhindre gennemkørende biltrafik, etableres sænkbare steler ved ind- og udkørsel til torvet.

Busfremkommelighed: Projektet har ingen konsekvenser for A-busser.

B.1.3

Kolt Østervej, krydsningsforanstaltninger

Projektet er delvist finansieret på Anlægsprogram 2024.

Kolt Østervej er en trafikeret vej med høj hastighed. Ved sidevejen Kolt Østervej er der etableret en stitunnel for at lede bløde trafikanter udenom hovedvejen Kolt Østervej. Der er i midlertidig mange der stadig krydser vejen i niveau på lokaliteten og det skal derfor undersøges hvorvidt

man kan forbedre forholdene for denne krydsning i niveau eller begrænse mængde af krydsende.

Busfremkommelighed: Projektet vurderes at forbedre fremkommeligheden for rute 1A, da det på nuværende tidspunkt omfatter eliminering af buslommerne.

B.1.4

Hovedgaden, Brabrand, ombygning

Der er igangsat en arbejdsgruppe med interessenter i Brabrand om fredeliggørelse af Brabrand Hovedgade. Projektet vil søge at indarbejde trafikale forbedringer, klimatilpasning og byrumskvaliteter.

Teknik og Miljø har anbefalet gruppen at ansøge om privat finansiering, hvortil Aarhus Kommune kan supplere. Dette beløb omfatter de trafikale forbedringer.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen.

B.1.5

Tingvad, krydsombygning

Projektet omfatter sikring af krydset ved indsnævring af kørebanebredder og evt. ændring af vigepligt. I projektet ses der ligeledes nærmere på muligheden for at forbedre overskudspladsen i krydset.

Busfremkommelighed: Der er ingen busser på strækningen.

B.1.6

Hedager/Skejbybakkevej, ændret vigepligt

For at forbedre trafikafviklingen undersøges forskellige løsninger ved Hedager/Skejbybakkevej. Projektet omfatter et afmærkningsprojekt som tydeliggør forholdene og forbedre oversigten fra Hedager. **Busfremkommelighed:** Der er ingen busser på strækningen.

B.1.7

Skæring Parkvej, stianlæg

I forbindelse med helhedsplanen for Skæring Nord, vil der være behov for en optimering og tilretning af eksisterende stier til Skæring Skole. Projektet omfatter ændring af eksisterende adgangsvej til sti, flytning af krydsningspunkt på Skæring Parkvej og forbedring af stiforløb til Skæring Hedevej.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen.

B.1.8

Jarlsmindevej, Stavtrup hal, krydsningsforanstaltninger

I forbindelse med lokalplan nr. 1193 for multihal i Stavtrup, vil hallens placering nord for Jarlsmindevej øge antallet af krydsende cyklister og fodgængere. Krydsningen skal derfor sikres enten ved regulering af hele vejstrækningen eller ved forbedring af det eksisterende helleanlæg.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen.

B.1.9

Vejlby Centervej, rampe til stitunnel

I forbindelse med projektet for Vejlbys Vest, indarbejdes forbedringer i tunnelen under Vejlbys Centervej, med fokus på tryghed og lettere adgang til/fra Vejlbys Risskov hallen samt Nyringen/Næringen. Teknik og Miljø ser nærmere på rampeforholdene på den sydøstlige side af Vejlbys Centervej, hvor der er behov for at etablere separat adgang for fodgængere, således risiko for sammenstød med cyklister mindskes. I forbindelse hermed flyttes busstoppet nord for tunnelen.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen.

B.1.10

Vejhjørner, tilretning

Bevillingen skal sikre, at der kan skabes de bedst mulige løsninger, når andre – som eksempelvis Kredsløb – etablerer nye anlæg i form af nedgravede affaldscontainere. Det vil typisk være i form af "hundehører", hvor der kan laves udvidede vejhjørner, der også kan rumme ophold, begrønning, cykelparkering eller lignende. Konkret etableres to nye vejhjørner/hundehører i Bogensegade i samarbejde med Kredsløb.

FREMKOMMELIGHED "FLASKEHALS"



C.1.1

Søren Frichs Vej, nedbygning

Søren Frichs Vej er i dag udformet som en bred vej til betjening af tilstødende industrivirksomheder. Men byomdannelsen er i fuld gang langs Søren Frichs Vej og derfor ønskes vejen ombygget til et mere bymæssigt udtryk, hvor der er bedre plads til fodgængere, cyklister og begrønning. Teknik og Miljø har fået udarbejdet et samlet vejprojekt for hele strækningen, som skal realiseres løbende, i takt med at der sker byomdannelse. Dette projekt er første etape.

Busfremkommelighed: Projektet har ikke konsekvenser for A-busser.

C.1.2

Viborgvej/Sabrovej, signalanlæg

Vejdirektoratet har fundet finansiering til etablering af et signalanlæg ved Viborgvej/Sabrovej. Aarhus Kommune har efterspurgt en flytning af buslommerne i forbindelse med signalanlægget, således de indarbejdes i krydset.

Vejdirektoratet fravalgte tiltaget med baggrund i en samfundsøkonomisk vurdering. Indeværende projektet omfatter derfor Aarhus Kommunes medfinansiering til projektet, således buslommerne flyttes til krydset og forholdene for den kollektive trafik til Sabro dermed forbedres væsentligt.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-bus på strækningen.

C.1.3

Brendstrupgårdsvej, venstresvingsspor

Projektet omfatter etablering af et ekstra venstresvingsspor på Brendstrupgårdsvej i signalanlægget ved Randersvej. Der er foretaget en trafikanalyse for området ved Skejby Erhvervspark, hvorfra projektforslaget udspringer.

Projektet forbedrer fremkommeligheden på Brendstrupgårdsvej i specielt eftermiddagsspidstimen og dermed også trafikikkerheden på strækningen.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen. Projektet vil forbedre den generelle fremkommelighed på Brendstrupgårdsvej, som dermed også vil gavne busfremkommeligheden. Der er imidlertid etableret en busbane for at tilgode fremkommeligheden på strækningen. Fremkommeligheden vil blive påvirket i forbindelse med anlægsarbejdet, som forventeligt vil vare 6-8 måneder.

C.1.4

Jernaldervej/Runevej, signalanlæg

Runevej er forbindelsesvej mellem Jernaldervej og Viborgvej og bærer en del trafik. I myldretiden er det vanskeligt at udveksle mellem Runevej og Jernaldervej, og der fortages en del chancekørsel. For at forbedre trafikafviklingen og at øge trafikikkerheden etableres et signalanlæg i krydset.

Busfremkommelighed: Rute 3A kører på Jernaldervej og vil periodisk skulle holde for rødt lys, for at give plads til trafikken fra Runevej. I dag kører bussen lige igennem, da Runevej har vigepligten. Dette kan evt. optimeres med busprioritering i krydset.

C.1.5

Elstedvej, breddeudvidelse

I forbindelse med udbygningen af Nye, er der behov for en breddeudvidelse af eksisterende veje imellem Elev/Nye og Lystrup. Elstedvej og Høvej breddeudvides således busserne sikkert kan passere hinanden. Der indarbejdes et mindre afvandringsprojekt.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen, men projektet vil forbedre fremkommeligheden for nr. 18 på strækningen.

CYKELHANDLINGSPLANEN

D

D.1.1

Et sammenhængende cykelrutenet

Cykelområdets hovedindsats om et sammenhængende cykelrutenet er et af hovedelementerne for at give cyklister mulighed for hurtig, direkte og sikker kørsel mellem de vigtigste mål. Indsatsen omfatter større projekter med etablering af nye cykelstier og opgradering af eksisterende cykelruter. Alle projekterne er vedtaget af Byrådet.

Busfremkommelighed: Se beskrivelse under hvert enkelt projekt

D.1.1.1

Cykelsti Solbjerg-Tranbjerg

Projektet omfatter etablering af en dobbeltrettet cykelsti langs Gammel Horsensvej og Tingskoven med tilslutning ved eksisterende bro over Giber Ringvej ved Sønderbro.

Projektet gennemføres i 2025.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen.

D.1.1.2

Cykelforbindelse mellem Beder og Malling

Ny dobbeltrettet cykelsti fra Sofienlystvej og frem forbi Beder-Malling Idrætscenter samt opgradering af Egelundstien med bl.a. udvidelse og belysning.

Projektet gennemføres i 2025.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen.

D.1.1.3

Cykelsti Elevvej/Koldkilde

Ny dobbeltrettet cykelsti mellem Elev og Lisbjerg langs Elevvej og Koldkilde. Over et kortere stræk forlægges vejen for passage af en ejendom.

Projektet forventes tidligst realiseret i 2027 grundet kommende VVM-undersøgelse.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen.

D.1.1.4

Cykelsti Ajstrup Strand

Ny dobbeltrettet cykelsti mellem rundkørslen ved Elmosevej og til stranden langs med Ajstrup Strandvej.

Projektet gennemføres i 2026.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen.

D.1.1.5

Cykelsti Lisbjerg-Nye

Ny dobbeltrettet cykelsti langs letbanen mellem Lisbjerg og Nye St. Den samlede strækning er ca. 2 km. Den anviste finansiering dækker den kommunale del af cykelstien, som er ca. 1 km. Resten af strækningen på ca. 1 km finansieres af Tækker som en del af udbygningen af NYE (Udbygningsaftale indgået ifm. lokalplan NYE etape 2).

Projektet gennemføres i 2025-2026.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen.

D.1.2

Nye højklassede cykelstiforbindelser

Indsatsen for højklassede cykelstiforbindelser går på at skabe et konkurrencedygtigt transportalternativ, så flere pendlere vælger cyklen frem for bilen. En højklasset cykelstiforbindelse er en cykelrute over en længere strækning, hvor cyklisten kan forvente at møde cykelløsninger af en vis minimumsstandard. Projekterne har en vis størrelse, som kræver særskilte bevillinger fra Byrådet.

Busfremkommelighed: Ikke relevant, men cykeltiltag tilstræbes altid at ske uden konsekvenser for busfremkommelighed.

D.1.2

Fremkommelighed

Løbende indsats til mindre projekter, der skal øge fremkommeligheden for cyklister primært i Midtbyen og på hovedruter.

Det indebærer projekter som dedikerede højresvingsskuds, tilpasninger i signalregulerede kryds osv.

Eksempelvis gennemføres højresvings-skud ved Car Krebs Vej ved AUH og udvidelse af kapaciteten på den smalle cykelsti på Silkeborgvej nærmest Ringvejen. Sidstnævnte kan påvirke busfremkommelighed i anlægsperioden, da rute 4A kører på Silkeborgvej.

Busfremkommelighed: Ikke relevant, men cykeltiltag tilstræbes altid at ske uden konsekvenser for busfremkommelighed.

D.1.3

Cykelparkering

Løbende indsats til etablering og tilpasning af cykelparkering, primært i Midtbyen og ved busstoppesteder, for at imødekomme efterspørgslen på mere cykelparkering fra borgere og fællesråd.

Busfremkommelighed: Ikke relevant, men cykeltiltag tilstræbes altid at ske uden konsekvenser for busfremkommelighed.

D.1.4

Cykling året rundt

Løbende indsats til mindre forbedringer af cykelforholdene i forbindelse med forvaltningens inspektion af hovedruter samt ønsker fra borgere og fællesråd. Derudover gennemføres løbende etablering af stibelysning på steder, hvor dette mangler.

Busfremkommelighed: Ikke relevant, men cykeltiltag tilstræbes altid at ske uden konsekvenser for busfremkommelighed.

D.1.5

Trafiksikkerhed og Tryghed

Løbende indsats til udbedring af sorte pletter (stor uheldstæthed) og andre strækninger og kryds, som enten er

uheldsbelastede eller opleves som meget utrygt. Indsatsen gennemføres løbende på baggrund af sortpletanalyser samt input fra borgere og fællesråd.

Busfremkommelighed: Ikke relevant, men cykeltiltag tilstræbes altid at ske uden konsekvenser for busfremkommelighed.

D.1.6

Kombinationsrejser

Løbende indsats til at forbedre adgangen til og cykelparkeringsforholdene ved den kollektive trafik og knudepunkter, herunder busstoppesteder og stationer. Tiltagene koordineres med indsatserne i Grøn Mobilitetsplan og afventer derfor videre afklaring.

Busfremkommelighed: Ikke relevant, men cykeltiltag tilstræbes altid at ske uden konsekvenser for busfremkommelighed.

D.1.7

Way-finding

Løbende indsats til mere og bedre skiltning og synliggørelse af cykelruter i kommunen, herunder både supercykelstier, lokale cykelruter, regionale og nationale cykelruter. Der gennemføres supercykelsti-skiltning af Tilst-ruten og Lystrup-ruten. Udover skiltning af større ruter gennemføres også bedre lokal wayfinding fx omkring stationer og niveaufri krydsninger.

Busfremkommelighed: Ikke relevant, men cykeltiltag tilstræbes altid at ske uden konsekvenser for busfremkommelighed.

D.1.8

Kvalitet i udformningen

Udarbejdelse af retningslinjer for gode cykelforhold for at fremme cyklisme i kommunen, som skal anvendes i forbindelse med anlægsprojekter. Materialet er under udarbejdelse. Forelægges politisk i 2025.

Busfremkommelighed: Cykeltiltag der fremmer cyklismen tilstræbes altid at ske uden betydelige konsekvenser for busfremkommelighed.

E.1.1

Grenåvej, cykelsti, forbedringer og udvidelse

Skødstrup Fællesråd efterspørger forbedring af stisystemet langs Grenåvej. Der er i dag etableret smalle cykelstier eller cykelbaner langs hoveddelen af strækningen igennem Løgten og Skødstrup.

Teknik og Miljø har været strækningen igennem sammen med fællesrådet og afklaret hvilke delstrækninger, der har behov for forbedringer. I forbindelse med udlægning af nyt slidlag på stierne i 2024-2025, udføres breddeudvidelser, etablering af fortov og generelle forbedringer i afmærkningen, så cykelstierne kan servicere og efterleve behov for de nyere ladcykler etc.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen. Det er imidlertid en strækning med hyppig busdrift, hvor anlægsperioden vil påvirke driften af rute 100 og 123. Da arbejdet koordineres med udlægning af slidlag, forventes projektet at få begrænset indvirkning på busdriften udover den allerede nødvendige påvirkning fra slidlagsarbejdet.

E.1.2

Viborgvej/Gammel Viborgvej, stikrydsning

Eksisterende krydsningspunkt på Gammel Viborgvej flyttes, således der kan etableres en trafiksikker krydsning med forbedrede oversigtsforhold. Stiforløbet ændres tilsvarende og etableres dermed dobbeltrettet frem til det nye krydsningspunkt. Ændringen vil være en væsentlig forbedring af trafiksikkerheden for skoleruten.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen. Det er imidlertid en strækning med hyppig busdrift, hvor anlægsperioden forventeligt vil påvirke driften af rute 14.

E.1.3

Lystrup Centervej, fortov

Efter etablering af signalanlæg ved Lystrup Centervej/Sønderskovvej, mangler der en kort strækning fortov fra signalanlægget til Lystruphallen, således gående kan krydse sikkert i signalanlægget fodgængerfelt. Ønsket kommer på foranledning af Lystrup-Elsted-Elev-Nye Fællesråd.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen. Det er imidlertid en strækning med hyppig busdrift og det må forventes at driften af hhv. rute 16 og 18 kan blive påvirket i en kortere anlægsperiode. Påvirkningen vurderes at være begrænset.

E.1.4

Lergravvej, trafiksikkerhed stikrydsning

I forbindelse med etablering af lokalplan 1187, Boligområde ved Lergravvej, Trige, etableres en sikker krydsning af Lergravvej for skolebørnene. Der etableres en hævet flade ved krydsningen og om muligt flere hastighedsdæmpende foranstaltninger på Lergravvej, hvor fællesrådet har henvendt sig om udfordringer med høje hastigheder.

Busfremkommelighed: Der er ingen busser på strækningen.

Den nye færdselslov kan få indflydelse på projektet.

E.1.5

Bækvej, Skolesti

Projektet omfatter forlængelse af stiforløb fra tunnel under banen til Starupvej. Projektet er en del af lokalplan 1015. Stien vil fungere som kommende skolevej til lokalplanområdet.

Busfremkommelighed: Projektet berører ikke eksisterende vejstrækninger og påvirker derfor ingen busruter.

E.1.6

Bredgade, Bækvej til Stationspladsen, delte stier

Delt sti på begge sider fra Bækvej til Stationspladsen/Starupvej. Ét af flere projekter, der samlet vil tilvejebringe tids-svarende forhold for lette trafikanter på Bredgade i Malling.

Busfremkommelighed: Der er ingen A-busser på strækningen. Det er imidlertid en strækning med hyppig busdrift, hvor der må forventes en påvirkning af busdriften i anlægsfasen. Denne forventes at vare 3-4 måneder. Rute 100 og 103 påvirkes af anlægsprojektet.

E.1.7

Vosnæsvej, trafiksikkerhed letbanekrydsning

I forbindelse med Aarhus Letbanes opgradering af sporoverkørsel og bomanlæg, etableres et fortov langs den sydlige kørebane kant. Dette er et stort ønske for de lokale og Skødstrup Fællesråd.

Busfremkommelighed: Der er ingen busser på strækningen.

E.1.8

Hjelmagervej, trafiksikkerhed letbanekrydsning

I forbindelse med Aarhus Letbanes opgradering af sporoverkørsel og bomanlæg, etableres et fortov langs den sydlige kørebane kant og manglende stitilslutning indarbejdes. Dette er et stort ønske fra de lokale og Skødstrup Fællesråd.

Busfremkommelighed: Der er ingen busser på strækningen.

BUSFREMKOMMELIGHED

F.1.1

Ringgade - Randersvej (C)

Busprioritering i signalprogram i kryds, hvor svingretninger med busser opprioriteres i omløb med busser. Buslomme langs Ringgaden forlænges.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Der forventes en meget begrænset påvirkning af fremkommeligheden i anlægsfasen, da der er tale om signaltekniske justeringer og forlængelse af en buslomme.

F.1.2

Skejbyvej (D)

Der foreslås busbane fra busstoppestedet på Skejbyvej frem mod krydset, hvorfra bussen svinger til venstre i egen fase. Løsningen kræver forlægning af cykelsti og ekspropriation.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Fremkommeligheden vil blive påvirket i forbindelse med anlægsarbejdet, som forventeligt vil vare 6-8 måneder.

F.1.3

Brendstrupgårdsvej (E)

Forslaget består i ændring af afmærkning på Brendstrupgårdsvej og forlængelse af venstresvingsbane frem mod krydset ved Randersvej. Etablering af busbane før og efter stoppested på Brendstrupgårdsvej fra Hedeager til umiddelbart efter venstresvingsbanen, så bussen kan køre indenom køen.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Fremkommeligheden vil blive påvirket i forbindelse med anlægsarbejdet, som forventeligt vil vare 6-8 måneder.

F.1.4

Jernaldervej (G1)

På Jernaldervej forlænges venstresvingsbanen ved Ringvejen, da det er de venstresvingende biler, der forsinkes den ligeudkørende bus.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Fremkommeligheden vil blive påvirket i forbindelse med anlægsarbejdet, som forventeligt vil vare 7-9 måneder.

F.1.5

Åby Ringvej (G2)

Der etableres busbane på Ringvejen mellem Jernaldervej og Viborgvej.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Fremkommeligheden vil blive påvirket i forbindelse med anlægsarbejdet, som forventeligt vil vare 7-9 måneder.

F.1.6

Søren Frichs Vej - Ringvejen (H)

Busprioritering i signalprogram langs Ringvejen.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Der forventes en meget begrænset påvirkning af fremkommeligheden i anlægsfasen, da der alene er tale om signaltekniske justeringer.

F.1.7

Ringvejen - Åhavevej (I)

Færdiggørelse af busbane i østsiden af Ringvejen nord for Ormslevvej til efter motorvejsbroen.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Fremkommeligheden vil blive delvist påvirket i forbindelse med anlægsarbejdet, som forventeligt vil vare 7-9 måneder.

F.1.8

Viby Torv (J)

Bus i højresvingsbane fra Skanderborgvej NØ. Længere højresvingsbane og separat busbane ved torvet, hvilket kræver ekspropriation. Projektet kan udvides til de næste bagvedliggende kryds, hvor der er fin mulighed for busprioritering i begge retninger.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Fremkommeligheden vil blive påvirket i forbindelse med anlægsarbejdet, som forventeligt vil vare 6-8 måneder.

F.1.9

Ringvej Syd v. Søndervangs Allé (K)

Busprioritering i signalprogram på langs Ringvej Syd.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Der forventes en meget begrænset påvirkning af fremkommeligheden i anlægsfasen, da der alene er tale om signaltekniske justeringer.

F.1.10

Carl Krebs Vej v. Paludan-Müllers Vej (M)

Omfordeling af grøntid i krydset med Paludan-Müllers Vej / Herredsvej. Øget grøntid til Carl Krebs Vej.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Der forventes en meget begrænset påvirkning af fremkommeligheden i anlægsfasen, da der alene er tale om signaltekniske justeringer.

F.1.11

Paludan-Müllers Vej v. Ringvejen (N)

Udvidelse af kørebaneareal for etablering af ca. 130 m. busbane på Paludan Müllers Vej til venstre for kørebane for øvrig trafik. Busbanen skal lede direkte ind i venstresvingsspor, idet bussen skal til venstre ad Ringvejen.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Fremkommeligheden vil blive påvirket i forbindelse med anlægsarbejdet, som forventeligt vil vare 7-9 måneder.

F.1.12

Paludan-Müllers Vej v. Ringgaden (O)

Busprioritering i signalprogram på tværs af Vestre Ringgade.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Der forventes en meget begrænset påvirkning af fremkommeligheden i anlægsfasen, da der alene er tale om signaltekniske justeringer.

F.1.13

Grenåvej v. Skolevangs Allé (P)

Etablering af busbane via sideudvidelse fra Nyholmsvej. 70 m inkl. mindre ombygning og omprogrammering af signal. Bus kører i egen fase uden om cykler og biler.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Fremkommeligheden vil blive påvirket i forbindelse med anlægsarbejdet, som forventeligt vil vare 6 måneder.

F.1.14

Herredsvej (F)

Busbane i sydgående retning fra Paludan-Müllers Vej til Ringvejen. Busbanen placeres i det eksisterende venstre kørespor, da bussen skal til venstre ad Ringvejen. Løsningen medfører at stoppestederne ved Hasle Bibliotek og

Trillegåden skal etableres midt i vejen med adgang via signalreguleret fodgængerfelt + evt trappe til de eksisterende gangtunneller. Krydsene med Fjældevænget og Kappelvænget signalreguleres. Nærmest Ringvejen afsluttes busbanen og går direkte over i venstresvingsbane, fælles med bilisterne.

Busfremkommelighed: Der er A-busser på strækningen, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Fremkommeligheden vil blive påvirket i forbindelse med anlægsarbejdet, som forventeligt vil vare 7-9 måneder.

F.1.15

Mindre busprioriteringsprojekter

Pulje som kan anvendes til mindre busprioriteringsprojekter uden for det overordnede kollektive trafiknet, som er baseret på data fra Midttrafik.

Busfremkommelighed: Der kører busser på strækningerne, og formålet er at forbedre fremkommeligheden for disse.

Fremkommeligheden kan blive påvirket i forbindelse med anlægsarbejdet.

F.1.15.1

Skt. Pauls Kirkeplads, oversigtsforhold

Med henblik på at skabe bedre oversigt for bustrafikken samt fodgængere og kørende trafik etableres der i krydset Skt. Pauls Kirkeplads/M. P. Bruuns Gade fire grønne hjørner. De fire grønne hjørner etableres, hvor der i dag syd for fodgængerovergangen er parkering og nord for fodgængerovergangen ofte er ulovligt parkerede biler.

Herudover undersøges det, om det er muligt at ændre lidt i venstresvingsbanen på Skt. Pauls Kirkeplads således, at bustrafikken nemmere kan komme ind på M. P. Bruuns Gade. Desuden opsættes der belyste E17-tavler ved fodgængerovergangen.

F.1.15.2

Nørrebrogade/Nørregade, grøntid højresving

Med henblik på at kunne øge grøntiden for de mange højresvingende busser fra Nørrebrogade mod Nørregade (samt modsat de venstresvingende fra Nørregade mod Nørrebrogade, som kører i samme fase) kan grøntiden forkortes for ligeud kørende cyklister ad Nørrebrogade.

Grøntiden vil komme på samme tidspunkt for cyklerne som nu, men cykler der kører op til krydset vil opleve at der bliver hurtigere rødt. Imidlertid er der i dag begrænset kapacitet for ventende cyklister i den sydgående ligeud-cykelsti, idet den samlede bredde af cykelsti for både ligeudkørende og højresvingende cyklister kun er ca. 1,85 meter, hvoraf cykelsti for ligeudkørende i dag udgør ca. halvdelen. Kapaciteten for de ligeudkørende cyklister øges ved at udvide cykelstien mod vest, så areal til ligeudkørende cyklister fordobles. I den forbindelse flyttes eksisterende signalstander mellem fortov og cykelsti og fortov rykkes mod vest.

En eksisterende hæk fjernes hvor nyt for-tov skal etableres. Arealet ligger udenfor eksisterende vejareal, men på en matrikel ejet af Aarhus Kommune. Herudover ændres vinklen en smule på en del af fodgængerfeltet over Nørregade.

F.1.15.3

Ndr. Ringgade/Nørrebrogade, udvidelse af buslomme

Kapaciteten i den østgående buslomme i sydsiden af Ringgaden er i dag udfordret af antallet af busser, heraf mange ledbusser, der anløber stoppestedet. Busserne kan derfor risikere at 'holde i kø' for at komme ind til stoppestedet og der er risiko for tilbagestuvning af busser ud i krydset.

I modsat retning skal en del busser dreje til venstre fra Ndr. ringgade mod Nørrebrogade. Der kan i perioder opstå opstuvning i de nuværende to venstresvingsbaner, hvor trafikken i især den højre venstresvingsbane, som busserne benytter, ikke altid bliver afviklet.

Det samlede tværsnit udvides på en delstrækning ved at inddrage et eksisterende rabatareal i sydsiden af Ringgaden, herved kan den østgående buslomme forlænges og for at øge den samlede længde af venstresvingsspor mod vest med ca. 28 meter, hvorved kapacitet for venstresvingende køretøjer mod Nørrebrogade øges.

F.1.15.4

Busprioritering i signalanlæg

Etablering af signalprioritering for busser i 16 kryds på rute 100 og 200. Signalerne er pt. programmerede til at give bilisterne grønne bølger. Dette ses tydeligt ved ni kryds på Grenåvej og på stoppene på Skanderborgvej, Hovedvejen/Giber Ringvej og Møllebakken/Genvejen.

Dette problem opstår fordi busserne de fleste steder i Aarhus har deres stoppesteder umiddelbart efter lyskrydsene, og de kommer derfor ud af synk med den grønne bølge. Her vil signalprioritering kunne hjælpe busserne med at komme med over

ved at forlænge grønttiden eller lave et hurtigere skifte til grønt. Samtidig har vi i projektet flere kryds, hvor problemstillingen er opstuvningen af biler, når bussen skal dreje til venstre og modkørende bus skal til højre.

Sidst har vi krydset ved Skanderborgvej/Langenæs/Marselisborg Hospital. Dette kryds betjener alene krydsende forgængere. Her er ønsket, at vi med signalprioritering kan udsætte grønt for de krydsende fodgængere, når busser skal passere.

Følgende signalanlæg er omfattet af projektet:

- Beder Landevej – Damgårds Allé
- Strandvejen – Filtenborg Plads
- Grenåvej – Asylvej
- Grenåvej – Vejlbj Ringvej – Vestre Strandallé
- Grenåvej - Tranekærvej
- Grenåvej – Vejlbj Centervej – Skolevangs Allé
- Grenåvej - Lystrupvej
- Grenåvej - Ravnsøvej
- Grenåvej - Viennevej
- Grenåvej - Åmarksvej
- Grenåvej – Mejlbyvej
- Hovedvejen – Giber Ringvej
- Møllebakken – Genvejen
- Skanderborgvej – Ravnsbjergvej
- Skanderborgvej – Langenæs – Marselisborg Hospital
- Skanderborgvej – Sønder Ringgade (Harald Jensens Plads)

KOMBINATIONEREJSEANLÆG

G.1.1

Kongsvang Station, bedre adgangsforhold

Efter ønske fra Fællesrådet forbedres adgangsforholdene for gående og cyklende til Kongsvang Station.

Busfremkommelighed: Løsningen er på nuværende tidspunkt ikke endelig fastlagt og det er derfor ikke muligt at vurdere den endelige påvirkning af busruter. Det forventes imidlertid at anlægsarbejdet vil ske fra Christian X's Vej og/eller Øster Allé, hvor der ikke er A-bus ruter.

G.1.2

Stoppestedspuljen

Puljen anvendes til at understøtte projekter omkring Midttrafiks stoppesteder, hvor der kan søges medfinansiering fra Midttrafiks stoppestedspulje. Projekterne er ikke udvalgt på nuværende tidspunkt.

Busfremkommelighed: Evt. påvirkning af bussernes fremkommelighed kan ikke afklares på nuværende tidspunkt.

TILGÆNGELIGHED

H.1.1

Tilgængelighedsruter

Med afsæt i Fodgængerstrategi for Aarhus Kommune (2021) etableres i første omgang to og på sigt tre tilgængelige, sammenhængende, fodgængervenlige ruter i Aarhus Midtby.

Ruterne forbinder centrale hoveddestinationer og centrale hverdags destinationer. Det skal gøre det lettere og bedre for mennesker med funktionsnedsættelser at bevæge sig rundt i byen til fods, men også højne kvaliteten af ruterne for fodgængere generelt set og understøtte gang som en attraktiv og vigtig mobilitetsform.

De tre ruter kan være første skridt på vejen mod en mere tilgængelig og fodgængervenlig by samt skabe et godt erfaringsgrundlag for på sigt at etablere flere tilgængelige og gode fodgænger ruter.

Ruterne baserer sig på en række principper, der skal sikre god tilgængelighed, fremkommelighed, sikkerhed og tryghed, samt mulighed for ophold og oplevelser.

Busfremkommelighed: Projektet påvirker ikke busfremkommeligheden for A-busserne.

H.1.2

Mindre tilgængelighedstiltag

Tilgængelighedsrådet efterspørger en mindre forløbende pulje, hvorfra de løbende kan efterspørge ramper etc. Der afsætter et mindre beløb årligt hertil.

Busfremkommelighed: Forventes ikke at påvirke busfremkommeligheden, vurderes løbende i forhold til de respektive efterspørgsler fra tilgængelighedsrådet.

H.1.3

El-ramper i busserne, indkøb

Elektriske ramper er et effektivt tiltag til at øge tilgængeligheden for bybusserne i Aarhus, hvor busserne i dag er udstyret med manuelle ramper.

De manuelle ramper betyder, at personer med handicap afhænger af andre passagerer eller en ledsager til at manøvrere rampen.

Elektriske ramper fjerner denne forhindring og bidrager dermed kraftigt til tilgængeligheden i den kollektive trafik.

STYRKELSE AF GRØNNE BYRUM

I.1.1

Omdannelse af Skt. Knuds Torv

Torvet har en god beliggenhed og størrelse, og der er et naturligt byliv via et fint flow af besøgende. Torvet trænger til en revitalisering med ny begrønning og aktive stueetager for at blive attraktivt. I 2016 installerede Aarhus Kommune nogle midlertidige byrumsinstallationer, hvor det var muligt at sidde og med plads til grønt.

Disse blev fjernet i sommeren 2023, idet forvaltningen havde modtaget flere henvendelser fra beboere og erhvervsdrivende om uhensigtsmæssig brug. I stedet blev der sat bænke og plantet nogle træer som en midlertidig løsning. Der skal igangsættes en involvering af interessenter og på den baggrund udarbejde en skitse til, hvordan torvet skal udformes. Det forventes, at torvet skal have fokus på det grønne, leg, ophold, udeservering og kobles bedre sammen med Ryesgade. Skt. Knuds Torv er udpeget til at være et strategisk byrum i "Aarhus giver rum til liv – Strategisk byrumsplan for flere og bedre byrum i Aarhus".

Busfremkommelighed: Projektet har ikke konsekvenser for A-busser.

I.1.2

Grøn mødested i Lystrup

I forbindelse med forligsparternes aftale om grøn mobilitetsplan blev det besluttet, at Lystrup skal have et grønt mødested, som er centralt placeret og samtidig kan bidrage til grøn mobilitet ved at styrke forbindelsen mellem detailområdet i Lystrup og letbanestationen. Mødestedet skal have plads til leg, bevægelse, byliv og kultur.

Busfremkommelighed: Projektet får ikke konsekvenser for A-busser.

I.1.3

Mårslet, fornyelse af bymidte

Der er ønske om et lokalt mødested i Mårslet. Området ved Bomgårdshaven er udpeget til at være et strategisk byrum i "Aarhus giver rum til liv – Strategisk byrumsplan for flere og bedre byrum i Aarhus", fordi dette område netop kan indbyde til ophold og fungere som mødested.

Områdets indretning kunne opgraderes med rekreative funktioner - f.eks. til løberute eller stiforløb nær Giber Å - evt. med små platforme som samlingssted til afholdelse af begivenheder, mv.

Busfremkommelighed: Projektet har ikke konsekvenser for A-busser.

STRATEGISKE BYRUM

J.7.1

Stationspladsen i Hjortshøj

Når du står af Letbanen på Hjortshøj station, møder du en åben, grå og kedelig plads. Den eneste mulighed for ophold er en enkel bænk på perronen, og der er kun lidt grønt at spotte på stationsområdet. Mange mennesker kommer til og fra stationen, og er et vigtigt mobilitetsknudepunkt. Pladsen har derfor potentiale til at blive et sted med liv og aktiviteter. Vi skaber mere byliv ved at forbedre opholdsmulighederne, skabe mere plads til det grønne og indrette pladsen, så stedet lejlighedsvist kan indtages af foodtrucks eller boder.

Stationspladsen ligger tæt på Virupskolen og et stort areal med boldbaner. Derfor er det relevant at tænke pladsen som et mødested for byens unge og for folk, der lige har været til en sport- og fritidsaktivitet. Hjortshøj Station er udpeget til at være et strategisk byrum i "Aarhus giver rum til liv – Strategisk byrumsplan for flere og bedre byrum i Aarhus".

Busfremkommelighed: Projektet har ikke konsekvenser for A-busser. Der vil i projektet tages hensyn til bussernes fremkommelighed på Hjortshøj Stationsvej, men der vil forventeligt være behov for alternative ruter i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette gør sig gældende for rute 12.

Alternative ruter er begrænsede i området og anlægsarbejdet skal derfor om muligt planlægges således dette undgås. Anlægsfasen forventes at forløbe over en tidsperiode på 6-9 måneder.

J.7.2

Permanentliggørelse af Fredens Torv

Fredens Torv blev på forsøgsbasis fredeliggjort i 2022. Mange aarhusianere forelskede sig i det nye byrum, der erstattede en parkeringsplads og trafik med mere grønt og gav mulighed for at nyde byen i et lille og meget fint rum.

Det gav gode oplevelser af byen og mere omsætning hos de lokale erhvervsdrivende. En permanentliggørelse af Fredens Torv understøtter derfor byliv, handel, ønsket om en grønnere by og skaber et samlingspunkt for byens borgere. Der er i permanentliggørelsen taget udgangspunkt i det design, de idéer og de erfaringer, der er blevet til i forbindelse med det midlertidige byrum. Projektet er under etablering og forventes færdigt i sommeren 2025.

Fredens Torv er udpeget til at være et strategisk byrum i "Aarhus giver rum til liv – Strategisk byrumsplan for flere og bedre byrum i Aarhus". Samtidig taler Fredens Torv ind i Midtbyvisionen.

Busfremkommelighed: Projektet har ikke konsekvenser for A-busser.

J.7.3

Store Torv og Bispetorvet

Bispetorvet er smukt rammesat af ikoniske bygninger som Aarhus Domkirke, Aarhus Teater og flere historiske bankbygninger. Torvet blev midlertidigt byrumsomdannet i 2016 med store, midlertidige trædæk og træplantninger, men denne konstruktion var i dårlig stand og er derfor taget ned.

Det er Moesgaard Museums vurdering, at Aarhus' unikke historie er en uforløst og væsentlig fortælling, og de har gennem en årrække ønsket, at fortællingen formidles på stedet. Potentialet for historieformidling kan bringes i spil sammen med en fysisk byrumsomdannelse, der skaber nye typer offentlige aktiviteter og aktivering af et attraktivt byrum med et stærkt moderne byliv.

Torvene omkring Domkirken er udpeget til at være et strategisk byrum i "Aarhus giver rum til liv – Strategisk byrumsplan for flere og bedre byrum i Aarhus".

Busfremkommelighed: Projektet har ikke konsekvenser for A-busser.

KLIMATILPASNING AF KRITISKE VEJE

K

K.1.1

Halmstadgade klimatilpasning

Klimatilpasning af kritisk vej har udpeget et større bluespot (lokalitet hvor store mængder vand samles ved skybrud) på Halmstadgade omkring den eksisterende krydsningshelle og busstoppested ved Aarhus Tech, som ønskes håndteret i samarbejde med cykelstiprojektet langs Halmstadgade.

Bluespottet håndteres ved at lede ekstremregn væk fra vejen og mod Sport og Fritids arealer vest for Halmstadgade, hvor det forsinkes i et nyt regnvandsbassin.

I forbindelse med cykelstiprojektet sikres det, at vandet – ved ekstremregn - ledes væk fra Halmstadgade, mens regnvandsbassinet etableres i samarbejde med et nyt kunstgræsbane-projekt på Sport og Fritids arealer.

Busfremkommelighed: Projektet vil påvirke busrute 6A i anlægsperioden. Anlægsperioden skønnes til at vare ca. tre måneder. Projektet vil ikke få konsekvenser for bussen efter etablering.

K.1.2

Reserve til synergi-projekter

Et grundlæggende element i eksekveringen af klimatilpasning af det kritiske vejnet er, at det i stor grad sker i samarbejde med andre anlægsprojekter, så der kan opnås synergi ift. økonomi, samlet løsning, anlægsperioden mv.

REST TIL ØVRIGE ARBEIDER ER IKKE INDTEGNET

