



INDSATSKATALOG

DEN GRØNNE MOBILITETSPLAN

STATUSRAPPORT 2026



En del af
løsningen

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune



INDHOLD

INTRODUKTION TIL INDSATSKATALOG	3
VI GØR PLADS TIL FLERE OG SKABER MERE LIV I BYEN	4
MONITORERING AF GEVINSTER OG EFFEKTER FRA GMP-INDSATSER	6
TRANSPORTVALGSFORDELING OG CO2-UDLEDNING	8
INDIKATORER	9
STATUS PÅ BUSFREMKOMMELIGHED	12
INDSATSER	14

INTRODUKTION TIL INDSATSKATALOG

Denne rapport udgør den samlede status på implementeringen af Grøn Mobilitetsplan. Formålet er at give forligskredsen et samlet overblik over fremdrift, målopfyldelse og den konkrete udvikling i planens indsatser.

Grøn Mobilitetsplan omfatter samlet 53 indsatser. 52 indsatser blev vedtaget med indsatskataloget i juni 2025 på baggrund af Aftale om Grøn Mobilitetsplan fra august 2024. Herudover er indsats nr. 53 – Trængselsfri busforbindelse mellem Favrskov og Aarhus Kommune (Favrskovforbindelsen) – indarbejdet via Tillægssaf-tale til GMP efter samfundsdialogen i 2024.

Indsatserne spænder over anlægsprojekter, serviceforbedringer, analyser og forsøg og skal samlet bidrage til at ændre transportvalgsfordelingen og reducere CO₂-udledningen fra transportsektoren.

Afrapporteringen dokumenterer både de overordnede resultater og den konkrete fremdrift i de enkelte indsatser og giver dermed et samlet billede af, hvor langt implementeringen er nået.

Læsevejledning

Rapporten indledes med en overordnet status, hvor centrale milepæle og væsentlige resultater fra perioden fremhæves.

Herefter følger en afrapportering af gevinster og målopfyldelse, herunder udviklingen i transportvalgsfordeling, CO₂-udledning og øvrige overordnede indikatorer, der viser forandringer i aarhusianernes mobilitet. Desuden følger en status på busfremkommelighed.

Dernæst præsenteres status for de 53 indsatser. Indsatserne følger rækkefølgen i det byrådsvedtagne indsatskatalog fra juni 2025. For hver indsats gengives et resumé fra det oprindelige indsatskatalog og dertil præsenteres den aktuelle status.

Statusdelen beskriver kort fremdrift i forhold til tidsplan, økonomisk status, eventuelle opmærksomhedspunkter samt status på samfundsdialog. I øverste venstre hjørne er der ved hver indsats markeret, hvis der er særlige forhold, man skal være opmærksom på ved indsatsen.

Markeringerne kan vedrøre:

Tidsplan

Finansiering

Afklaring af rammebetingelser

Ressourceprioritering

Hvis relevant fremgår også kort resumé af eventuelt oplæg til politisk behandling, herunder bestilte analyser, projektforslag, forslag til korrigerende handlinger og øvrigt materiale, bestilt i GMP-forligsteksten.

Nogle oplæg er vedlagt i bilagsmaterialet til statusrapporten, og andre fremsendes eller er blevet fremsendt udenom denne statusrapport. Processen herfor vil være beskrevet i oplægsresuméet.

Forkortelser

I rapporten anvendes følgende forkortelser:

GMP – Grøn Mobilitetsplan

MTM – Magistraten for Teknik og Miljø

MSB – Magistraten for Sociale Forhold og Beskæftigelse

BA – Borgmesterens Afdeling

MKV/VVM – Miljøkonsekvensvurdering

VI GØR PLADS TIL FLERE OG SKABER MERE LIV I BYEN

Med Grøn Mobilitetsplan har forligskredsen sat en ambitiøs retning for Aarhus' mobilitet frem mod 2030. Målet er klart: Flere skal vælge kollektiv trafik, cykel og gang som en naturlig del af hverdagen. Samtidig skal mobilitetssystemet understøtte trygge lokalmiljøer, en levende midtby samt gode forbindelser i hele kommunen og regionen.

HOVEDKONKLUSIONER

Arbejdet med mange af indsatserne i Grøn Mobilitetsplan, som skal danne fundament for den videre udvikling af det fremtidige mobilitetssystem, er godt i gang. Flere indsatser leverer konkrete forbedringer i hverdagen, der er igangsat forsøg og udviklingsspor og skabt et styrket vidensgrundlag for de næste skridt.

Men der er udfordringer med underfinansiering af flere af planens betydningsfulde indsatser, hvilket kan skabe væsentlige udfordringer for gennemførelsen af indsatserne og medføre forsinkelser i forhold til GMP's overordnede målsætninger. Der mangler ligeledes fortsat lovgrundlag for grønne vejafgifter, som er en central forudsætning for at GMP's samlede CO₂-målsætning kan opnås. Herudover er det en udfordring, at de gennemførte busfremkommelighedstiltag bliver modvirket af øget trængsel på vejnettet.

På denne baggrund vurderes det ikke realistisk at levere den planlagte CO₂-reduktion, som berammet i Klimaplan 2025-2030.

Nedenfor fremhæves centrale resultater og milepæle på tværs af planens fem hovedspor.



Et effektivt mobilitetssystem

Den kollektive trafik skal være et reelt og attraktivt alternativ til bilen – og rygraden i det fremtidige mobilitetssystem.

Serviceniveauet på buslinje 3A og 4A er øget for at styrke de højfrekvente forbindelser i de største transportkorridorer. Samtidig er der igangsat forsøg med arrangementskørsel, som skal sikre bedre kollektiv betjening ved større begivenheder og aflaste vejnettet i spidsbelastede perioder.

Ordningen med gratis billet fra/til Klokhøjen er gennemført som et målrettet mobilitetstiltag, der giver erfaringer med, hvordan økonomiske incitamenter kan understøtte mobilitet og tilgængelighed i et konkret boligområde. Derudover er der opstartet test med 15-kroners billet for at skabe et solidt datagrundlag for fremtidige takstovervejelser.

Arbejdet med udvikling af den kollektive trafikstruktur er samtidig godt i gang. Der arbejdes strategisk med at skabe en mere sammenhængende og attraktiv struktur, som kan understøtte ambitionen om markant passagervækst frem mod 2030 og 2035.

Der er samtidig betydelige finansieringsudfordringer forbundet med at etablere et busnet med høj fremkommelighed jf. indsats 5 og 32 samt med at øge serviceniveauet i den kollektive trafik jf. indsats 6. På nuværende tidspunkt er det usikkert, om indsatserne kan bidrage til at nå målsætningen for 2030.



Et trygt og cykelvenligt Aarhus

Cyklen skal være et trygt og naturligt valg i hverdagen – for både børn, unge og voksne.

Flere cykelstiprojekter er igangsat eller under projektering som led i udbygningen af hovedstinet og forbedring af sammenhængen i nettet. Der arbejdes målrettet med at styrke

trafiksikkerheden og forbedre fremkommeligheden på strækninger og i kryds, hvor mange cyklister færdes.

Som led i Grøn Mobilitetsplan blev der i september 2025 gennemført en stor, kommunedækkende cyklistundersøgelse med deltagelse af næsten 5.000 aarhusianere. Undersøgelsen giver et bredt indblik i behov og ønsker til nye og bredere cykelstier, bedre fremkommelighed, tryggere kryds og forbedret cykelparkering. Resultaterne indgår som et vigtigt vidensgrundlag i det videre arbejde og afspejler samtidig et stort engagement i byens udvikling.



Forbundne lokalmiljøer med plads til byliv

Mobilitet handler ikke kun om at komme hurtigt frem – men også om kvaliteten i de områder, vi bor og opholder os i.

Der er etableret en hjertezone omkring Kragelundsskolen, hvor trafikken er indrettet med særligt fokus på tryghed for børn og andre bløde trafikanter.

Der er samtidig arbejdet aktivt med borgerinddragelse og samfundsdialog i forbindelse med flere indsatser. Udviklingen af mobilitetssystemet sker i tæt samspil med aarhusianernes erfaringer og hverdagsliv, og dialogen er en vigtig del af implementeringen af planen.



En midtby i en storby

Aarhus Midtby skal være en stærk, levende og attraktiv destination – med handel, kultur og byliv i samspil. Mobilitet og opholdskvalitet skal gå hånd i hånd og skabe de bedste rammer for både borgere, gæster og erhverv.

Derfor har vi arbejdet målrettet med en samlet vision for fremtidens handelsliv frem mod 2040. Visionen sætter en klar retning for, hvordan byrum, mobilitet og handel udvikles i balance – og hvordan Aarhus fortsat styrker sin position som en dynamisk og bæredygtig storby.

En omfattende analyse af handelslivet i Aarhus Kommune er netop færdiggjort i foråret 2026. Analysen giver et markant styrket vidensgrundlag og gør det muligt at prioritere skarpt, handle strategisk og omsætte ambitionerne til konkrete forbedringer og nye projekter i midtbyen

Derudover er wayfinding igangsat, og de første skilte er opsat for at gøre det lettere at orientere sig og finde parkering.

Arbejdet sker i tæt sammenhæng med de overordnede visioner for midtbyens udvikling og understøtter ønsket om en levende og bæredygtig storbymidtby.



Aarhus understøtter regional vækst og udvikling

Aarhus er centrum i en østjysk region i vækst. Mobilitetssystemet skal derfor ikke alene fungere lokalt, men også understøtte pendling, erhvervsliv og sammenhæng på tværs af kommunegrænser.

Interessevaretagelse over for statslige og regionale aktører er igangsat som led i at sikre de nødvendige infrastrukturelle rammer for fremtidens vækst og mobilitet. Arbejdet sker med fokus på at styrke forbindelserne til og fra Aarhus og sikre sammenhæng mellem lokale og regionale transportløsninger. Udviklingen af den kollektive trafikstruktur sker med blik for regionale rejsemønstre og sammenhæng til oplandet.

MONITORERING AF GEVINSTER OG EFFEKTER FRA GMP- INDSATSER

Med GMP er det besluttet, at indsatserne løbende skal effektvurderes, så det er muligt at monitorere, om planens effektpotentiale indfries. Først og fremmest drejer det sig om, hvorvidt planens indsatser påvirker aarhusianernes transportvalgsfordeling og CO₂-udledningen fra transportområdet. Det er aftalt, at effekterne følges og afrapporteres til den politiske forligskreds bag GMP i den årlige opfølgning på planen.

Status for transportvalgsfordeling og CO₂-udledning fremgår af s. 8.

Selvom implementeringen af GMP stadig er i en tidlig fase, er der allerede gennemført indsatser, som kan påvirke aarhusianernes transportvalg. De gennemførte indsatser er beskrevet i det foregående afsnit og i de efterfølgende statusser for de enkelte indsatser. Herudover uddybes de fastsatte målsætninger samt arbejdet med at indfri dem i dette afsnit. Ydermere afrapporteres der på s. 8-10 på en række andre indikatorer, som relaterer sig til GMPs primære målopfyldelse, men ligeledes skal hjælpe til at give et billede af, om indsatserne er på vej til at komme i mål.

Endeligt har byrådet i 2025 besluttet, at der i forbindelse med den årlige GMP-statusrapport også leveres en årlig status for busfremkommelighed, som Midttrafik udarbejder hvert år. Denne status fremgår af s. 12.

Opfølgningen på GMP-målopfyldelse vil blive løbende udviklet i takt med at flere og flere indsatser gennemføres og bidrager til den samlede målopfyldelse. Der vil ikke nødvendigvis blive lavet effektvurderinger for hver enkelt indsats, men der bliver fulgt op på gevinster på et overordnet niveau.

Et effektivt mobilitetssystem

Mobilitetssystemet i Aarhus skal kunne transportere aarhusianerne effektivt i takt med, at Aarhus vokser. Flere skal bruge den kollektive trafik da det er den mest plads-effektive måde at anvende vejnettet. Med GMP er der fastsat en målsætning om, at passagertallet i den kollektive trafik skal stige med 50 % til 49 mio. passagerer årligt i 2035. Samtidig skal andelen af ture med kollektiv trafik udgøre 11 % af det samlede antal ture i Aarhus Kommune. Begge måltal følges løbende i de årlige statusafrapporteringer.

For at nå målet gennemføres en række indsatser inden for kollektiv trafik. Forudsætningen for at ændre transportvalget og reducere CO₂-udledningen er, at serviceniveau, tilgængelighed og regularitet forbedres, så flere vælger kollektiv trafik frem for bil.

Et trygt og cykelvenligt Aarhus

Cyklen skal være det foretrukne transportmiddel for flere aarhusianere og for alle generationer. Mange bruger allerede cyklen, når de skal til og fra arbejde, uddannelse, hente børn mv. Aarhus skal være en førende cykelby, hvilket også afspejler sig i de indikatorer, der benyttes til at følge udviklingen på cykelområdet i Aarhus Kommune.

Med GMP er der sat en ambition om at antallet af ture, der foretages på cykel, skal øges med 50 % i forhold til i dag. Hvis dette mål opnås sammen med forøgelsen af ture i den kollektive trafik og et tilsvarende fald i biltrafikken, vil den samlede transportvalgsfordeling medføre den CO₂-reduktion, som GMP lægger op til.

Der er endnu ikke gennemført egentlige projekter på cykelområdet, og det må forventes, at der kan gå længere tid, inden effekterne kan måles direkte i transportvalgsfordelingen.

Forbundne lokalmiljøer med plads til byliv

Trygge lokalmiljøer, hvor det er muligt at transportere sig til fods og på cykel, samt attraktive byrum og bymiljøer skal støtte op om transportvalget for alle generationer. Det er dog også vigtigt at bemærke, at ikke alle kan eller skal gå og særligt i oplandsbyer og landområderne i kommunen ses der ikke noget behov for, at ændre den transportvalgsfordeling, som findes i dag. Her er det eneste mål, at udskiftningen fra fossilbiler til elbiler tager fat.

GMP skal understøtte fredelige nærmiljøer, hvor det er rart at bo og trygt at færdes til fods og på cykel – selv for de helt små trafikanter, som skal føle sig trygge i trafikken. I 2030 er det målet, at 80 % af alle skolebørn er selvtransporterende og andelen af gang skal på kommuneniveau stige til 24 %.

En midtby i en storby

GMP skal også understøtte at skabe en stærk midtby, som flere har lyst til at besøge, færdes eller bo i. Det betyder, at midtbyen skal være attraktiv at færdes i med mere bynatur, grønne åndehuller med gadeliv, kunst og kultur. Mobilitetssystemet skal sikre at midtbyen er til at komme til og fra, og at det er nemt at komme omkring. Det gælder også ved varelevering. En større del af den gennemkørende trafik skal henvises til at anvende ringveje og indfaldsveje.

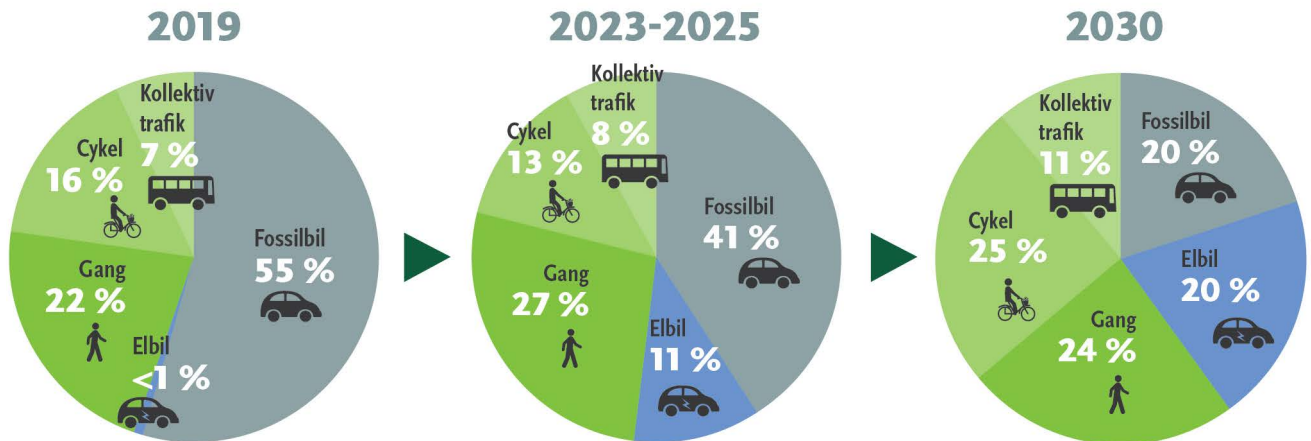
På mobilitetsområdet kan indsatsernes effekt blandt andet måles på fremkommeligheden for biltrafikken og omstillingen til elbiler.

TRANSPORTVALGSFORDELING OG CO₂-UDLEDNING

Transportvalgsfordeling

Med aftale om Grøn Mobilitetsplan er der fastlagt en politisk målsætning for transportvalgsfordelingen i 2030. Diagrammerne viser udviklingen i transportvalgsfordelingen i hele kommunen fra 2019 til 2025 samt målsætningen for 2030.

Der er tidligere arbejdet ud fra en forventning om, at elbiler ville udgøre 37 % af bilbestanden i 2030. Den nyeste fremskrivning viser, at elbiler forventes at udgøre ca. 44 % af bilbestanden i 2030. Målsætningen for 2030 er ikke ændret på baggrund af fremskrivningen.



Der forelægger endnu ikke tilstrækkeligt datamateriale på områdeniveau til at inkludere en opdateret status.

CO₂-udledning

Klimaregnskabet afventer Klimasekretariatet.

Grøn Mobilitetsplan forventes at levere 112.000 tons CO₂ jf. den opdaterede klimafremskrivning fra 2025. Det er vurderet, at roadpricing kan levere ca. 43.000 tons CO₂ og trængselsfrit busnet kan levere ca. 5.700 tons CO₂, hvilket svarer til ca. 43 % af det samlede reduktionsmål.

På grund af det på nuværende tidspunkt manglende lovgrundlag for roadpricing samt finansieringsudfordringerne forbundet med at etablere et trængselsfrit busnet vurderes det på nuværende tidspunkt ikke realistisk at levere den planlagte CO₂-reduktion, som berammet i klimaplanen 2030.

INDIKATORER

Indsatsernes effekt måles på 11 indikatorer under de tre hovedkategorier kollektiv trafik, let mobilitet (cykel og gang) samt biltrafik. Overblikket er opbygget på den måde, at den øverste indikator relaterer sig til GMP's primære målopfyldelse om ændret transportvalgsfordeling. Derudover indeholder hver hovedkategori en række forudsætningsindikatorer. Disse indikatorer relaterer sig ikke alle til et egentligt måltal, men er stærke indikatorer for om GMP-indsatserne er på rette vej til at komme i mål.

Kollektiv trafik

- **Antal passagerer årligt i den kollektive trafik:**
 - Bybusser: Stigning på 283.000 passagerer fra 2024 til 2025. I 2025 var der dermed 27.541.000 passagerer årligt. Stigningen svarer til +1 %.
 - Letbane: Fald på 299.000 passagerer fra 2024 til 2025. I 2025 var der dermed 6.052.000 passagerer årligt.
 - Samlet er der dermed sket et fald på ca. 16.000 passagerer årligt i den kollektive trafik.
- **Antal afgang pr. år i den kollektive trafik:** Stigning på 5.761 afgang årligt fra 2024-2025. Stigningen i antallet af afgang skyldes den øgede frekvens på buslinjerne 3A og 4A. Stigningen svarer til +1 %.
- **Adgang fra bolig til højfrekvent kollektiv trafik indenfor 600 m:** 76 % af alle husestande i Aarhus i 2024.

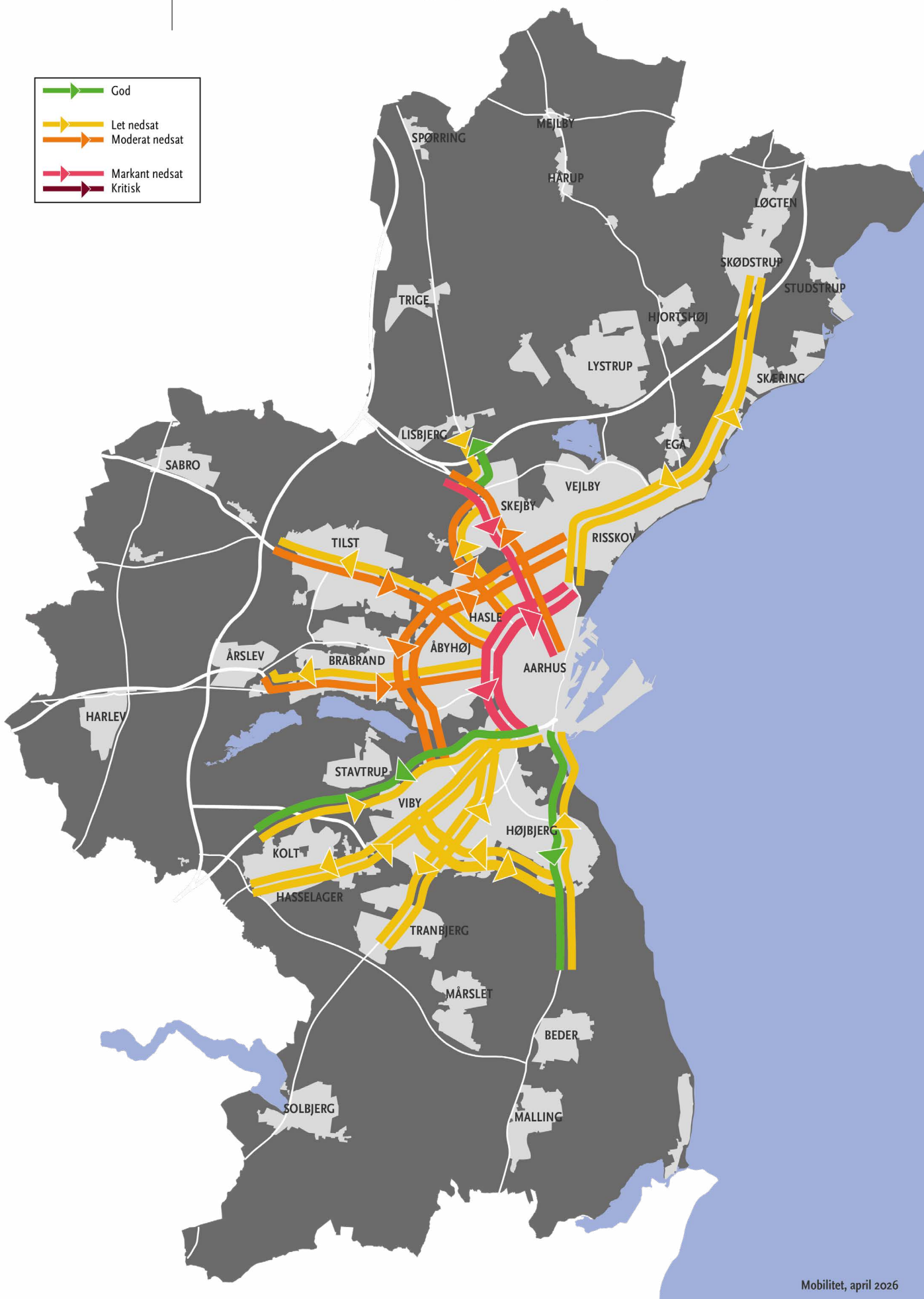
Let mobilitet (cykel og gang)

- **Antal cykelture pr. dag:** Fald fra 153.000 ture pr. dag i 2022-2024 til 146.000 ture pr. dag i 2023-2025, hvilket svarer til et fald på 5 %.
- **Andelen af skolebørn, der går eller cykler til skole:** 69 % i 2022.
- **Tilfredshed med at være cyklist i kommunen:** Andelen af cyklister, der generelt er tilfredse med at være cyklist i kommunen, er faldet fra 76 % i 2022 til 72 % i 2024.
- **Trafikal tryghed:** Andelen, der generelt føler sig trygge, når de færdes som cyklist i kommunen ift. andre cyklister, trafikuheld mv., er steget fra 54 % i 2022 til 61 % i 2024.

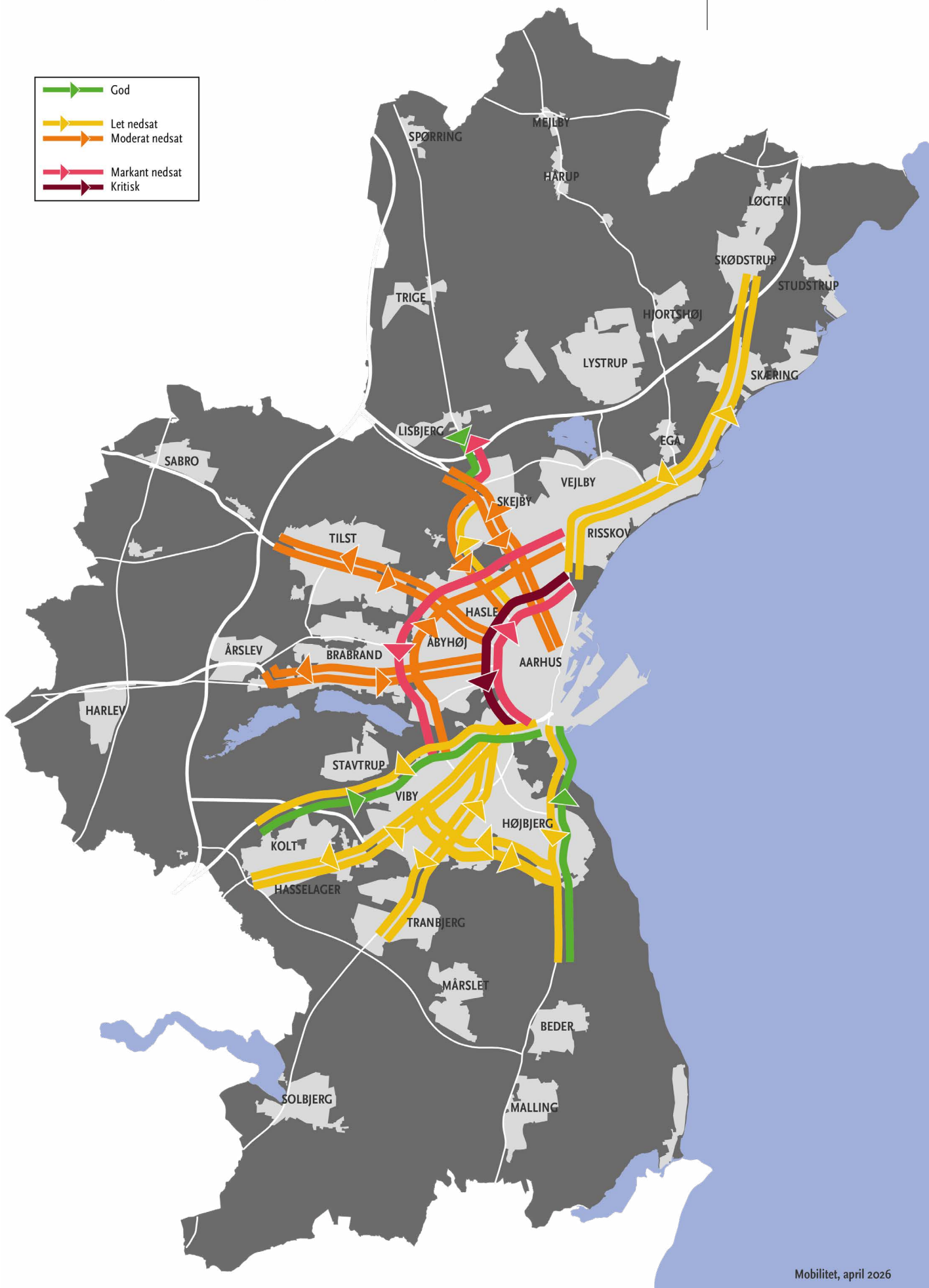
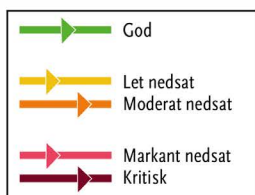
Biltrafik

- **Det samlede trafikarbejde for biler (inkl. varebiler og lastbiler til privatkørsel):** Stigning fra 6.600.000 km pr. dag i 2022-2024 til 6.751.000 km pr. dag i 2023-2025, hvilket svarer til en stigning på +2 %.
- **Andelen af elbiler:** Andelen af elbiler indregistreret i Aarhus er steget fra 15 % i ultimo 2024 til 22 % i ultimo 2025.
- **Fremkommelighed på de aarhusianske veje:** Kortene på s. 10 og 11 viser fremkommeligheden på indfaldsvejene og ringvejene i spidsbelastningstimerne kl. 7-9 og kl. 15-17 i 2025.

Fremkommelighed - Ringveje og indfaldsveje 2025 kl. 7-9



Fremkommelighed - Ringveje og indfaldsveje 2025 kl. 15-17



STATUS PÅ BUSFREMKOMMELIGHED

Byrådet har i 2025 besluttet, at der i forbindelse med den årlige GMP-statusrapport også leveres den årlige status for busfremkommelighed, som Midttrafik udarbejder. Denne følger i dette afsnit.

I forbindelse med vedtagelsen af GMP i 2025 vedtog byrådet de nedenstående målsætninger for besparelser for alle bybusser i Aarhus (se tabel nedenfor). Målsætningen er, at fremkommelighedstiltag for busserne skal reducere merkøretiden og dermed give en økonomisk besparelse.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2030	2035
Budget 2023	1.000	2.000	3.000	4.000	-	-	-	-
GMP	-	-	-	-	6.000	8.000	25.000	50.000

Tabel: Byrådsvedtagne trappe ift. målsætning for kr. besparelser (i 1000 kr.)

Status i 2025 er, at den fastlagte målsætning ikke er opnået. Tværtimod har der været en fordyrelse på ca. 187.000 kr. i merudgift årligt fra 2023 til 2024 (svarende til +1,1 time merkøretid dagligt) og ca. 102.000 kr. i merudgift årligt fra 2024 til 2025 (svarende til +0,6 time merkøretid dagligt).

Baggrunden for at der ikke er opnået en besparelse er, at den positive effekt af de gennemførte busfremkommelighedstiltag ikke overstiger den køretid, der er tilføjet til køreplanerne for at håndtere trængsel. Det vil sige, at busfremkommelighedstiltagene isoleret set har en positiv effekt, hvor der kan ses en forbedring af den samlede køretid og en reduktion af merkøretiden, men at den samlede effekt udebliver, fordi køreplanerne justeres ved at tilføje køretid for at kunne håndtere trængslen.

Overordnet set viser afrapporteringen, at trængsel fortsat udgør en væsentlig barriere for at forbedre busfremkommeligheden.

I forbindelse med vedtagelsen af målsætningen blev det besluttet, at såfremt målsætningen ikke opnås, skal byrådet forelægges oplæg til flere busfremkommelighedstiltag for at nå i mål. MTM fremlagde flere projekter i forbindelse med den udmøntende indstilling for GMP-indsatser i Q4 2025. Byrådet vil blive forelagt bruttolisten af fremkommelighedsprojekter igen med mulighed for at udmønte midler til de allerede forelagte projekter med henblik på at opnå målsætningen.

Som fremhævet i den generelle status på s. 6-7, samt under indsats 5 om effektivt og højfrekvent busnet, er der betydelige finansieringsudfordringer i forbindelse med indsatserne, der skal sikre høj fremkommelighed på busnettet.

INDSATSER

- #1 LETBANENS ETAPE 2 MELLEM SPANIEN OG BRABRAND
- #2 ØGET SERVICENIVEAU PÅ BUSLINJERNE 3A OG 4A
- #3 UDVIDELSE AF LETBANENS ETAPE 1
- #4 ELEVATORTÅRNE VED TORSØVEJ STATION
- #5 EFFEKTIVT OG HØJFREKVENT BUSNET FØR 2030
- #6 NY ØKONOMISK RAMME FOR DEN KOLLEKTIVE TRAFIK
- #7 ARRANGEMENTSKØRSEL TIL IDRÆTS- OG KULTURARRANGEMENTER
- #8 FORSØGSORDNING MED GRATIS KOLLEKTIV TRAFIK FRA MOBILITETSKNUDEPUNKTER MED PARKÉR OG REJS-FACILITETER
- #9 UDBYGNING AF LADEINFRASTRUKTUR
- #10 UDBYGNING AF HOVEDCYKELSTINETTET
- #11 GRØN SIGNALSTYRING
- #12 DIGITALE TVILLINGER
- #13 UDLÅN AF ELCYKLER
- #14 GRØN MOBILITET TIL KONGELUNDEN
- #15 STATIONSNER BYUDVIKLING
- #16 HJERTEZONER OG HASTIGHEDSNEDSÆTTELSE VED SKOLER
- #17 FODGÆNGERRUTER
- #18 VISION FOR FREMTIDENS HANDELSLIV I MIDTBYEN
- #19 NYE SOMMERGADER
- #20 NØRREPORTKRYDSET OG TRAFIKPLAN FOR AARHUS Ø
- #21 ARKITEKTKONKURRENCER FOR BANEGÅRDSPLADSEN
- #22 WAYFINDING TIL PARKERINGSANLÆG
- #23 LADEKAPACITET OG PILOTFORSØG MED NULEMISSIONSKØRETØJER TIL TUNG TRAFIK
- #24 INTERESSEVARETAGELSE
- #25 TRAFIKØER
- #26 HASTIGHEDSNEDSÆTTELSE I BOLIGKVARTERER
- #27 NY VEJSTRUKTUR OG KAPACITETSFORØGELSE I UDVALGTE KRYDS
- #28 AKTIVE BYRUM
- #29 ETABLERING AF NULEMISSIONSZONE
- #30 BYRUMSKVALITET OG TRYGHED LANGS LETBANENS ETAPE 1
- #31 UNDERSØGELSE AF LETBANEDOBELTSPOR TIL HORNSLET
- #32 BUSBANER PÅ RINGVEJEN
- #33 NY KOLLEKTIV TRAFIKSTRUKTUR 2027
- #34 NY ORGANISERING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK
- #35 OPGRADERING AF ITS-TRAFIKCENTRAL
- #36 MOBILITETSKNUDEPUNKTER MED PARKÉR OG REJS
- #37 KLOKHØJEN - MERE ATTRAKTIVT MOBILITETSKNUDEPUNKT
- #38 NY SAMKØRSELSPLATFORM FOR KOMMUNENS MEDARBEJDERE
- #39 PARKERING VED EKSISTERENDE LETBANESTOP OG KNUDEPUNKTER
- #40 TRANSPORTVANE- OG TRANSPORTADFÆRDSUNDERSØGELSE
- #41 TRAFIKSIKKERHED OG SIKRE CYKELRUTER
- #42 FORBEDRET CYKLISTFREMKOMMELIGHED
- #43 KLIMATILPASNING AF CYKEL- OG FODGÆNGERINFRASTRUKTUR
- #44 BEDRE RAMMER FOR CYKELPARKERING
- #45 UDLÅN AF CYKLER TIL PERSONALE I AARHUS KOMMUNE
- #46 BYUDVIKLING OG PARKÉR OG REJS VED HOVMARKEN STATION
- #47 PULJE TIL STIER
- #48 TILGÆNGELIGHEDSRUTER I MIDTBYEN
- #49 GRØNT PARKERINGSOPLÆG
- #50 GRØNNE VEJAFGIFTER
- #51 GRØNT MØDESTED I LYSTRUP
- #52 OMDANNELSE AF FREDERIKS ALLÉ
- #53 TRÆNGSELSFRI BUSFORBINDELSE MELLEM FAVRSKOV OG AARHUS KOMMUNE

Finansiering

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

MTM er i gang med et genbesøg af miljøkonsekvensvurdering (MKV) og lokalplan for letbane etape 2 fra Spanien til Brabrand. Baggrunden er ændret naturlovgivning samt byrådets vedtagne trafikale ændringer i Aarhus (med GMP). Der skal desuden udarbejdes lokalplan, kommuneplantillæg og MKV for et nyt letbanedepot i Gl. Skejby på en grund ejet af Region Midtjylland. Tidsplanen hænger sammen med togindkøbsoption i 2028 og målet om drift i 2035, hvilket kan kræve fremskyndet forprojektering.



ØKONOMI

Forudsat statslig medfinansiering på 50 % (ca. 1-1,1 mia. kr. via Infrastrukturplan 2035) er mankoen ca. 240 mio. kr. Seneste anlægsoverslag viser en væsentlig finansieringsmanko i forhold til byrådets opsparing på 813 mio. kr. i 2034. Det opdaterede overslag er 2,1 mia. kr. (2025-pris) for transportsystemet.

Nyt depot anslås at koste 590-715 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse samt togindkøb til 897 mio. kr., hvis optionen udnyttes inden marts 2028. Depot og tog forventes lånefinansieret.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Indkøbsprisen for letbanetog til etape 1 er betinget af, at optionen på yderligere tog til en fremtidig etape 2 udnyttes. Hvis der ikke bestilles flere tog, skal der betales ca. 100 mio. kr. i kompensation til producenten. Bestilles togene efter marts 2028, men før 2030, modregnes kompensationen i købet, men der skal betales genopstartsomkostninger på ca. 48 mio. kr.

Med GMP blev det besluttet, at der først i 2028 tages endelig stilling til etape 2. En beslutning i 2028 betyder, at depot ikke kan nå at blive projekteret og opført, før de første tog ankommer medio 2030. Der er således ikke sammenhæng mellem tidsplanen for togindkøb og den politiske beslutning. Aarhus Letbane har oplyst, at der ikke er plads til optionstogene. Der skal derfor findes en midlertidig løsning, indtil depot er klar.



SAMFUNSDIALOG

Der er planlagt borgermøder i løbet af projektet, hvor borgerne får mulighed for at komme med bemærkninger til, hvordan løsningerne skal udformes under hensyn til lokale forhold.

Herudover vil borgerne senere i projektet blive inddraget i udformningen af de strategiske byrum, der er udpeget på strækningen.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

Der er vedlagt oplæg, der uddyber økonomien for indsatsen til orientering. Se bilag A.

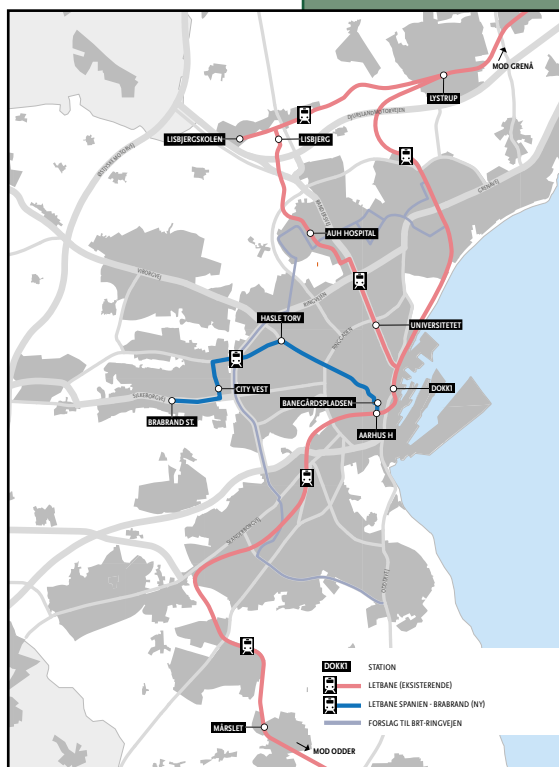
VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Indsatsen indeholder modning og etablering af højklaset kollektiv trafik etape 2 mellem Spanien og Brabrand.

Letbanens etape 2 skal bidrage til den langsigtede udvikling af et attraktivt og konkurrencedygtigt kollektivt trafiknet.

På grund af ændret lovgivning, nye særlove for vandmiljøplaner og kortlægning af truede dyrearter samt ændrede trafikale forudsætninger for etape 2-projektet er der behov for at genbesøge miljøkonsekvensvurdering og lokalplan.

Teknik og Miljø igangsætter derfor en opdatering af miljøkonsekvensvurdering og lokalplan for etape 2 i 2025. Disse fremlægges politisk i en særskilt byrådsindstilling i 2027 med henblik på offentlig fremlæggelse og derefter igangsættelse af detailprojektering.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen bidrager til målet om at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030. Effekten af projektet vil først ske efter 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er vurderet til en reduktion på 120-200 tons CO₂ i 2035.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være rygrad i det fremtidige mobilitetssystem.
- Sikring af nem adgang til grøn mobilitet for borgerne.
- Et velfungerende mobilitetssystem, der sikrer gode muligheder for at transportere sig kollektivt.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

ØGET SERVICENIVEAU PÅ BUSLINJERNE 3A OG 4A

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Indsatsen omfatter to ekstra afgangene i timen på linje 3A og 4A. Indsatsen blev idriftsat i august 2025 helt efter tidsplanen. Den forventes at fortsætte frem til 2028, medmindre der tilvejebringes yderligere finansiering.



ØKONOMI

Det forventede forbrug for serviceudvidelsen er 8,2 mio. kr. årligt, hvoraf 8 mio. kr. er finansieret i GMP og 0,2 mio. kr. finansieres inden for Teknik og Miljø's eksisterende ramme.

Forbruget i 2025 er endnu ikke opgjort, da Midttrafiks budget for 2025 endnu ikke er offentliggjort. Der kan på den baggrund komme mindre reguleringer, men overordnet er det forventningen, at forbruget vil følge budgettet.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Ingen opmærksomhedspunkter.



SAMFUNSDIALOG

Der er i forbindelse med samfundsdialog for Grøn Mobilitetsplan i efteråret 2024 afholdt en række møder med fællesråd, erhvervslivet, foreninger og organisationer og nabokommuner.

Dette har understreget ønsket og behovet for øget serviceniveau i den kollektive trafik i kommunen og dermed givet begrundelse for denne indsats. Der er ikke planlagt yderligere inddragelse i forhold til indsatsen.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Indsatsen øger serviceniveauet på A-busserne, der kører i området, hvor det er planlagt, at letbanens etape 2 skal anlægges.

Målet er at stimulere passagervækst i den kollektive trafik forud for etape 2-projektet.

Der er afsat 8 mio. kr. til formålet.

Forarbejdet viser, at linje 3A og 4A er underbetjente i forhold til nuværende passagertal og forventet byudvikling, og derfor øges serviceniveauerne på disse linjer fra 2025.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen bidrager til målet om at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Ikke CO₂-vurderet særskilt. Men sammen med indsats 5 for det effektive og højfrekvente busnet og indsats 6 om ny økonomisk ramme for den kollektive trafik er det vurderet, at reduktionspotentialet er mellem 25.200-42.100 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- 50 % flere passagerer i den kollektive trafik.
- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være rygrad i det fremtidige mobilitetssystem.
- I myldretiden skal letbane, BRT og A-buslinjer køre så ofte, at køreplaner bliver overflødige.

TYPE

Anlægsprojekt



Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

UDVIDELSE AF LETBANENS ETAPE 1

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Der er efter planen i 2025 indgået kontrakt om indkøb af flere tog, som leveres frem mod 2029. Aarhus Letbane arbejder planmæssigt på indsatsens øvrige forudsætningsgivende dele frem mod 2028, herunder udvidelse af depot i Banegraven, tilpasninger til infrastrukturen og etablering af krydsningsstation ved Rude Havvej i Odder Kommune. Samlet følger indsatsen tidsplanen og der forventes driftsopstart i 2029/2030.



ØKONOMI

Indsatsen er fuldt finansieret. Med byrådsvedtagelse af togindkøb i efteråret 2025 er indsatsens samlede prisoverslag opdateret til 1,07 mia. kr., som finansieres via en 30 års lånefinansiering, hvoraf Region Midtjylland står for halvdelen. Til selve togindkøbet er der afsat ca. 742 mio. kr. Derudover er der afsat ca. 107 mio. kr. til udvidelse af depot. I budgetforlig 2025 er der afsat 10,3 mio. kr. i 2026 og 36,4 mio. kr. årligt fra 2027 og frem til betaling af renter og låneomkostninger.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Det bør bemærkes, at indkøbsprisen for letbanetog til etape 1 er betinget af, at option for et yderligere togkøb til en fremtidig etape 2 mellem centrum og Brabrand indfries før Q1 2028. Såfremt dette ikke sker, vil der skulle udbetales en kompensationsbetaling til togproducenten på ca. 100 mio. kr., hvoraf Aarhus Kommune vil skulle stå for halvdelen. Dette er budgetteret med i indsatsen, og såfremt optionskøbet sker rettidigt, vil der derfor være en besparelse i forhold til den samlede økonomi i indsatsen.

Indsatsen om letbanens etape 2 (GMP-indsats 1) er under forberedelse i MTM og forventes forelagt byrådet i 2027, således det er muligt at gøre brug af togindkøbsoptionen.

Indsatsen om udvidelse af etape 1 projektlejdes af Aarhus Letbane, men følges nøje fra MTM, som indgår i projektets styregruppe. Derudover har Aarhus Letbanes bestyrelse, hvori både Aarhus Kommune og Region Midtjylland er repræsenteret, beslutningskompetence i indsatsens udførelse.



SAMFUNDSDIALOG

Der er i forbindelse med samfundsdialog for hele den Grønne Mobilitetsplan i efteråret 2024 afholdt en række møder med fællesråd, erhvervslivet, foreninger og organisationer og nabokommuner.

Dialogen har givet input og ønsker i forhold til den generelle udvikling af den kollektive trafik og nye stoppesteder. Input om den ordinære drift adresseres i andre indsats og af Aarhus Letbane.

Der er ikke planlagt yderligere inddragelse.

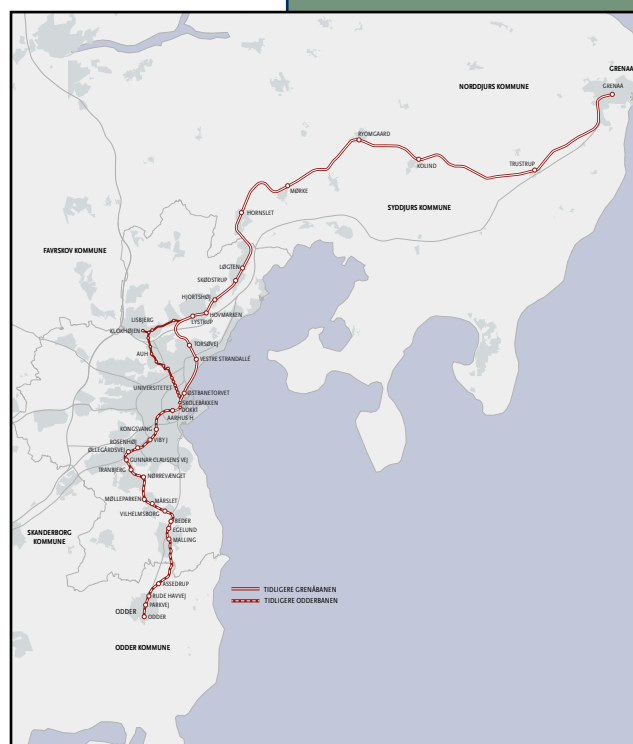
VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Indsatsen indeholder en række delprojekter, der skal gøre det muligt at lave en serviceudvidelse for letbanens etape 1 med 5-minutters drift på den indre strækning i Aarhus og 15-minutters drift på Odderstrækningen.

Denne udvidelse skal bane vej for en passagemængde på 8-10 mio. om året i 2030.

Indsatsen består af følgende delprojekter:

- indkøb af nye togsæt
- etablering af nyt depot
- etablering af en ny krydsningsstation på Odderstrækningen ved Rude Havvej
- nødvendige opgraderinger og tilpasninger af den eksisterende infrastruktur til de nye og længere togsæt



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen understøtter målet om at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen vurderes til en reduktion på 2.000-3.400 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Muliggør 50 % stigning i passagemængden for letbanen.
- 50 % flere passagerer i den kollektive trafik.
- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være ryggrad i det fremtidige mobilitetssystem.
- I myldretiden skal letbane, BRT og A-buslinjer køre så ofte, at køreplaner bliver overflødige.

TYPE



Anlægsprojekt



Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

ELEVATORTÅRNE VED TORSØVEJ STATION

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Indsatsen med etablering af elevatortårne ved Torsøvej er pågående. Der er afsat midler af Region Midtjylland og Aarhus Kommune. Projektet er overdraget til Aarhus Letbane, der gennemfører det i løbet af 2026 som planlagt.



ØKONOMI

Indsatsen er fuldt finansieret via Region Midtjylland og Aarhus Kommune. Det samlede budget er anslået til 9,5 mio. kr.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER



SAMFUNDSDIALOG

Der er ikke planer om samfundsdialog i forbindelse med indsatsen.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Med indsatsen bliver der etableret elevatortårne ved Torsøvej Station, så det bliver muligt at krydse banen for gangbesværede, personer med barnevogn el.lign., der i dag må tage en omvej på flere kilometer.

Med etableringen bliver der sikret høj tilgængelighed ved letbanestationen, og dermed har alle borgere i området nem adgang til højklasset kollektiv trafik.

Tilgængelighedsrådet har i 2024 afsat finansiering fra tilgængelighedspuljen til projektet. Samtidig bliver medfinansiering fra Region Midtjylland afsøgt.

I forbindelse med vedtagelse af Anlægsprogrammet 2025 er projektet blevet overdraget til Aarhus Letbane med henblik på udførelse.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen bidrager til at øge andelen af ture til fods til 24 % og andelen af ture med kollektiv transport til 11 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Høj tilgængelighed ved letbanestationerne, så alle borgere har nem adgang til den højklassede kollektive trafik.
- Tilgængelighed, bedre fodgængerforhold og fokus på bløde trafikanter.
- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være ryggrad i det fremtidige mobilitetssystem.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

Tidsplan

Finansiering

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Der er udarbejdet en kortlægning af mulige busfremkommelighedsprojekter på bl.a. Skanderborgvej, Grenåvej, Viborgvej/Jernaldervej og Søren Frichs Vej i 2025 (Trin 1). Byrådet besluttede i 2025 at udmønte midler til to projekter på Skanderborgvej, som MTM modner med forventet etablering i 2026-2027.

Udarbejdelse af Trin 2-projekter afventer igangsætning da den store bruttoliste af fremlagte Trin 1-projekter er underfinansieret. Det forventes, at Trin 2 fremlægges tidligst i 2027.



ØKONOMI

Der er en finansieringsmanko på 185 mio. kr. frem mod 2030.

I GMP-forligsaftalen blev behovet for et fuldt trængselsfrit busnet anslået til 255 mio. kr. Budget 2025 har afsat 50 mio. kr. til busfremkommelighed 2025-2027, og anlægsaftalen for 2026 ("Et aktivt og grønt Aarhus for alle") afsatte yderligere 20 mio. kr.

Indtil nu er der i Q4 2025 udmøntet ca. 23 mio. kr. til to Skanderborgvejprojekter og forprojektering af to projekter.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

En central forudsætning for de 255 mio. kr. til et effektivt busnet er løsninger baseret på konvertering af kørespor til busbaner, hvilket sikrer sammenhængende fremkommelighed og holder anlægsomkostninger nede. Hvis der ønskes at bevare kørespor og udvide med busbaner, vil projekterne blive dyrere, kræve mere areal og ofte ikke kunne gennemføres i tætte byområder.

Indtil nu er kun ca. 23 mio. kr. udmøntet, hvilket betyder, at langt størstedelen af projekterne endnu ikke er igangsat. For at indfri målsætningen om et effektivt busnet før 2030 anbefales en markant højere udmøntningshastighed.

Hvis bilkapaciteten fastholdes uden konvertering til busbaner, vil indsatsens CO₂-reduktionspotentiale falde, og det kan påvirke indsatsens medvirken til at nå GMP-målet om maksimalt 20 % ture i fossilbil i 2030.



SAMFUNDSDIALOG

Projektet er i tidlig fase. Det vurderes mest meningsfuldt at foretage borgerinddragelse i forbindelse med mere konkrete etableringsprojekter.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Indsatsen indeholder etablering af et effektivt og højfrekvent busnet og er et grundelement, som skal indfri målsætningen om 50 % flere passagerer i den kollektive trafik og en kollektiv trafikandel på 11 % i 2030. Der bliver gennemført en kortlægning af nye busfremkommelighedsprojekter med særligt fokus på korridorerne Skanderborgvej, Grenåvej, Viborgvej/Jernaldervej og Søren Frichs Vej. På baggrund heraf gennemføres projekter i 2025-2027 (trin 1).

Ved den årlige opfølgning på Grøn Mobilitetsplan i 2026 bliver nye busfremkommelighedsprojekter for 2028-2030 (trin 2) fremlagt og besluttet.

Busfremkommelighedsprojekterne skal tilsammen indfri det politisk fastsatte måltal for busfremkommelighed.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen bidrager til målet om at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Sammen med indsats 6 Ny økonomisk ramme for den kollektive trafik samt indsats 2 Øget serviceniveau på buslinjerne 3A og 4A er den forventede reduktion 25.200-42.100 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- 50 % flere passagerer i den kollektive trafik.
- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være ryggrad i det fremtidige mobilitetssystem.
- Der skal være så god fremkommelighed, at man sjældent oplever forsinkelser i den kollektive trafik.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

Finansiering

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Indsatsen er stadig pågående, da det ikke lykkedes ved budgetforhandlingerne i 2025 at opnå de nødvendige politiske beslutninger om fuld finansiering af udvidelser og investeringer i den kollektive trafik, der skal til for at opnå målet om 50 % flere passagerer i den kollektive trafik frem mod 2030.



ØKONOMI

Omkostninger til at udarbejde budgetoplæg til politisk drøftelse og evt. beslutninger om at afsætte de nødvendige driftsmidler til at opnå 50 % flere passagerer før 2030 finansieres via eksisterende driftsramme i Teknik og Miljø, herunder grundbevillingen for Grøn Mobilitet.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

MTM udarbejdede i 2025 et budgetoplæg, der beskrev nødvendige driftsudvidelser og investeringer for at nå 50 %-målsætningen. Oplægget viste et finansieringsbehov på 20 mio. kr. i 2026 stigende til 74 mio. kr. i 2030, bl.a. til forbedret busdrift og lån til udvidet depotkapacitet. Derudover skal to midlertidige bevillinger på samlet 18,1 mio. kr. erstattes for at opretholde målopfyldelsen.

Budget 2026 tilførte 25 mio. kr. årligt i perioden 2026-2029 til kollektiv trafik og besluttede en forsøgsordning med 15-kronersbilletter på tre buslinjer samt analyse af mulig udrulning til hele busnettet. Disse elementer indgik ikke i 2025-oplægget og medfører yderligere finansieringsbehov. Fordelingen af de nye midler sker i forbindelse med ny Kollektiv Trafikstruktur 2027 (GMP-indsats 33).

MTM udarbejder i Q1 2026 et opdateret investerings- og driftsbehov, der indregner serviceforbedringer, 15-kronersbillet-ordning og depotudvidelser, som grundlag for budgetforhandlingerne 2026.



SAMFUNSDIALOG

Der er i forbindelse med samfundsdialog for hele den Grønne Mobilitetsplan i efteråret 2024 afholdt en række møder med fællesråd, erhvervslivet, foreninger og organisationer og nabokommuner.

Dette har understreget ønsket og behovet for øget serviceniveau i den kollektive trafik i kommunen og dermed indirekte givet begrundelse for denne indsats. Der er ikke planlagt yderligere inddragelse i forhold til indsatsen.



OPLÆG

Intet aftalt oplæg til GMP Q2-statusopfølgning. Men MTM udarbejder et opdateret budgetoplæg om udvidelse og investeringer af driften i den kollektive trafik til de kommende budgetforhandlinger i 2026.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Indsatsen indeholder tiltag, der øger driftsrammen for den kollektive trafik med henblik på at opgradere den kollektive trafik, så den kan indfri målsætningen med 50 % flere ture i 2030.

Indsatsen indeholder:

- Driftsforøgelse af rammen på min. 50 mio. kr. fra 2027.
- Teknik og Miljø udarbejder i samarbejde med Borgmesterens Afdeling forslag til ny budgetmodel for den kollektive trafik, så driftsrammen fremskrives med befolkningsudviklingen.
- Teknik og Miljø udarbejder driftsscenerier forud for budget 2026, hvor driftsrammen skal forhandles. Derudover bliver der udarbejdet forslag til budgetmodel, som forelægges byrådet i 2025.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen bidrager til målet om at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- 50 % flere passagerer i den kollektive trafik.
- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være rygrad i det fremtidige mobilitetssystem.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



✓ Analyse / Oplæg

Forsøg

ARRANGEMENTSKØRSEL TIL IDRÆTS- OG KULTURARRANGEMENTER**STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026****Finansiering****TIDSPLAN/FREMDRIFT**

Udgangspunktet i GMP var, at indsatsen skulle starte i 2025, men den blev i stedet igangsat i februar 2026.

**ØKONOMI**

Der er afsat 4 mio. kr. til indsatsen. Indsatsen er fuldt finansieret, da den som udgangspunkt afsluttes, når midlerne er anvendt.

Der er på tidspunktet for denne status kun kørt til tre AGF-kampe, mens indsatsen i Tivoli Friheden først startes op i april 2026. Der er derfor anvendt en meget lille del af budgettet indtil videre.

**OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER**

Den ønskede model med gratis arrangementskørsel til AGF's hjemmekampe i Vejlbj og fredags- og lørdagskoncerter i Tivoli Friheden kan ikke betjenes i alle fire år inden for det afsatte budget. Indsatsen vil derfor løbe i ca. halvandet år indtil sommeren 2027.

**SAMFUNSDIALOG**

Indsatsen vil løbende blive evalueret, og både passagereffekter og brugernes feedback vil blive anvendt til at udvikle en større model for arrangementskørsel, som MTM i samarbejde med MKB er blevet bedt om at belyse på baggrund af forslag fra Danmarksdemokraterne.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Indsatsen skal gøre det attraktivt at bruge den kollektive trafik til store idræts- og kulturarrangementer.

Teknik og Miljø vil inden for rammerne af aftalen om den grønne mobilitetsplan gøre kollektiv trafik gratis, hvis man har billetter til de arrangementer, hvor der er indsat arrangementskørsel i Kongelunden.

Indsatsen bliver implementeret med hjælp fra Midttrafik, sådan at fremvisning af billetter til arrangementer vil fungere som gyldig rejsehjemmel til og fra arrangementet.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen vil gøre den kollektive trafik mere attraktiv til og fra idræts- og kulturarrangementer og derigennem bidrage til målet om at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Det skal være attraktivt at parkere bilen og skifte til kollektiv trafik eller cykel.
- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være rygrad i det fremtidige mobilitetssystem.

TYPE

Anlægsprojekt



Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

FORSØGSORDNING MED GRATIS KOLLEKTIV TRAFIK FRA MOBILITETSKNUDEPUNKTER MED PARKÉR OG REJS-FACILITETER

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Finansiering



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Indsatsen omfatter forsøg med gratis kollektiv transport fra parkér og rejs-anlæg ved Klokhøjen samt Anelystvej og Skanderborgvej, når de er etableret, med status i 2027.

Forsøget fra Klokhøjen startede medio 2025 og fortsætter til udgangen af 2026, med foreløbig status og resultater. Anelystvej og Skanderborgvej er stadig i planlægning, og forsøg med gratis billet er endnu ikke igangsat.



ØKONOMI

Ud af det samlede budget på 6 mio. kr. forventes ved forsøgets udgang slut 2026 at være brugt 2,6 mio. kr. på Klokhøjen.

Med de væsentligt flere passagerer i området omkring Bilka/Anelystvej forventes det resterende budget på 3,4 mio. kr. at være forbrugt på 12 måneder.

Dermed er der ikke finansiering til et forsøg med gratisbilletter fra et fremtidigt parker- og rejsanlæg ved Skanderborgvej.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Fra et anlæg ved Anelystvej/Bilka vil der ikke kunne spares tid med bussen i forhold til bilen, hvilket Midttrafik vurderer er vigtigt for at opnå succes. I mange tilfælde vil det forlænge rejsen. Da der er mange, som i forvejen tager bussen, vurderes det, at gratisbillet fra Anelystvej/Bilka langt overvejende vil føre til en flytning af passagerer fra andre stoppesteder og ruter og ikke nye passagerer.

Der er igangsat forsøg med billet til 15 kr. på linje 14, der sigter efter at få flere til at benytte den kollektive transport. Linje 14 kører dog ikke direkte forbi Bilka, men den dækker en stor del af Tilstområdet.



SAMFUNDSIALOG

I forbindelse med dataindsamling er der bl.a. gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt passagererne fra Klokhøjen om bevæggrunde for at gøre brug af parkér og rejs-anlæg og gratisbillet. Derudover er der løbende indsamlet data om passagertal og billetter og registrering af biler på parkeringspladsen.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

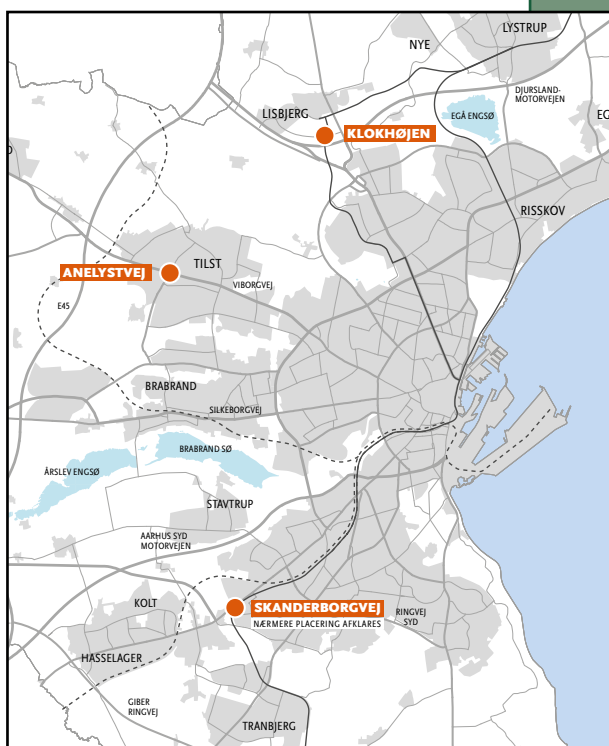
Oplægget viser foreløbigt resultatet af den evaluering, som MTM har foretaget ved Klokhøjen. Evalueringen viser bl.a., at der er sket en stigning i antallet af passagerer på ca. 290 % siden forsøgets start. Evalueringen viser, at hvis billetprisen er konkurrencedygtig med parkering i midtbyen, så vil flere tage letbanen i stedet for at køre bil. Se bilag B.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Indsatsen omhandler forsøg med gratis rejser med den kollektive trafik, når man parkerer ved mobilitetsknudepunkter udpeget af kommunen med parkér- og rejsfaciliteter.

Dette bliver indledningsvist indført som et forsøg, hvor det er muligt at få gratis billet ved Klokhøjen St. samt ved de nye parkér- og rejsanlæg ved Anelystvej og Skanderborgvej. De nærmere placeringer skal afklares i den videre proces.

På sigt kan forsøget udvides i takt med, at der etableres flere mobilitetsknudepunkter med parkér- og rejsfaciliteter i kommunen.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen øger incitamentet til at skifte fra bil til den kollektive trafik og bidrager til at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Det skal være attraktivt at parkere bilen og skifte til kollektiv trafik eller cykel.
- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være rygrad i det fremtidige mobilitetssystem.

TYPE

Anlægsprojekt



Serviceopgradering

Analyse / Oplæg



Forsøg

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Mobilitet er i gang med at planlægge et udbud af ladeinfrastruktur, som forventes udsendt i 2026. Udbuddet vil omfatte både nye og eksisterende lokaliteter med henblik på at sikre, at eksisterende ladestander videreføres. Planlægningen af grundsalgsopgaven for 5-10 kommunale erhvervsarealer pågår fortsat, men status og tidsplan er uafklaret.

Der er ikke sket ændringer i udbuddet af ladeinfrastruktur under Aarhus Ejendomme, herunder arealer omfattet af ladestanderbekendtgørelsen.



ØKONOMI

Arbejdet med at forberede og gennemføre udbud inden for Mobilitet finansieres inden for GMP-grundbevillingen. Finansieringsniveauet forventes at svare til tidligere år for ladeinfrastruktur, hvilket giver et estimeret forbrug på ca. 500.000-700.000 kr. for ladeinfrastruktur på offentlige vejarealer. Derudover forventer forvaltningen indtægter fra miniudbud på samme arealer. Aarhus Ejendomme og Grundsalg har ikke peget på finansieringsmæssige forhold, der hindrer gennemførelsen af deres opgaver.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Der er behov for øget fokus på lokaliteter på kommunale arealer, da vi endnu ikke fuldt ud lever op til ladestanderbekendtgørelsen. Status for Aarhus Ejendomes arbejde er på nuværende tidspunkt uklar, men det indikerer, at de fortsat befinder sig i planlægningsfasen.

Både Aarhus Ejendomme og Mobilitet anvender et dynamisk indkøbssystem, og problematikken kan blive aktuel, hvis Aarhus Ejendomme ikke har de nødvendige ressourcer til opgaven. I så fald kan det blive relevant at afsætte midler til, at Aarhus Ejendomme kan inddrage en rådgiver til at samle og gennemgå relevante kommunale arealer samt sikre, at alle krav indarbejdes korrekt i det dynamiske indkøbssystem.



SAMFUNDSDIALOG

Samfundsdialog om ladeinfrastruktur foregår via "Ønsk en ladestander" på Borgertip samt løbende henvendelser og dialog med borgere og operatører. Dialogen og de indsamlede data viser fortsat et klart ønske om flere ladestander i Aarhus Kommune.

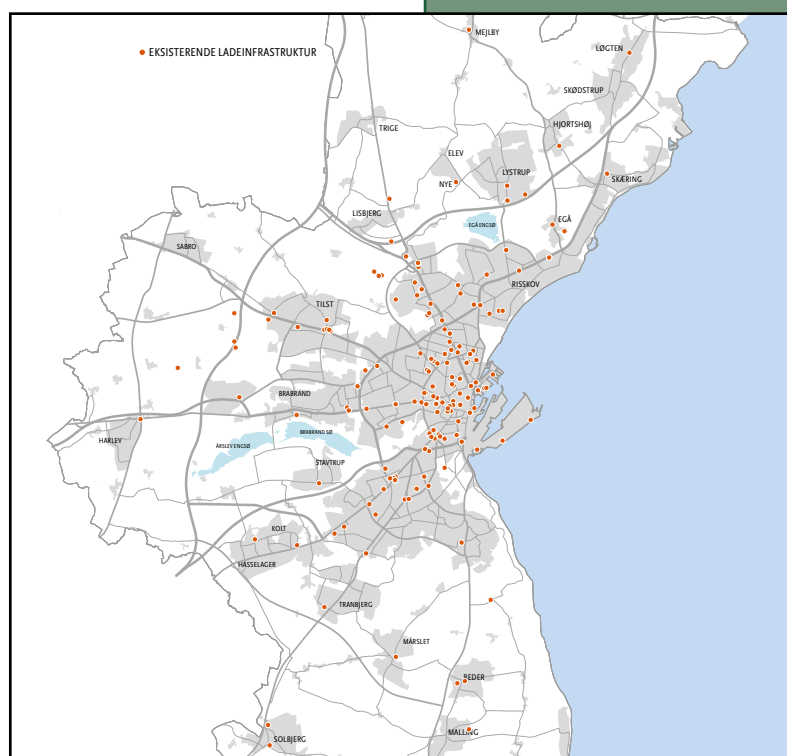
VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Ladeinfrastrukturen skal udbygges yderligere, og der skal være større variation i ladeløsninger, så det er attraktivt for flere at anskaffe og bruge elbil i hverdagen.

Ladeinfrastrukturen udbygges ved kommunalt grundsalgsudbud med mindst fire lynlade-stationer ved det overordnede vejnet, ved at indarbejde muligheder for lynladning i byudviklingen samt ved at prioritere udbud af ladeinfrastruktur, der gør det nemmere for borgere uden egen p-plads at oplade sin elbil.

Teknik og Miljø er i gang med at afklare mulighederne for at udbyde kommunalt ejede erhvervsarealer til salg til ladeinfrastruktur på 510 lokationer.

Derudover vil Teknik og Miljø og Aarhus Ejendomme fortsætte med at gennemføre miniudbud for at etablere offentlige ladestandere på offentlige vejarealer og kommunale arealer.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen bidrager til målet om at øge andelen af ture kørt med elbil til 20 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen vurderes til et reduktionspotentiale på 440-740 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- 37 % af alle biler i Aarhus i 2030 vil være elbiler.
- Et offentligt ladepunkt pr. 25 elbiler.

TYPE

Anlægsprojekt



Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan

Finansiering



TIDSPAN/FREMDRIFT

Der er 12 igangværende projekter i arbejdet med at udbygge hovedcykelstinetet. Fremdriften varierer, da projekterne følger egne tidsplaner; nogle er på sporet, mens andre er forsinket af VVM-behandling, naturhensyn og begrænsede ressourcer. MTM udarbejder derfor en samlet realiseringsplan i Q2 efter drøftelse i By- og Planudvalget i Q1 2026. Budgetforlig 2026 har afsat midler til øget bemanding for at fremme indsatsen.



ØKONOMI

Den nuværende portefølje med 12 projekter er fuldt finansieret via cykelhandlingsplanen, GMP, budgetforlig og puljestøtte fra Vejdirektoratet (tre projekter). I 2025 blev der afsat 24,6 mio. kr. til hovedstinetet og cyklistfremkommelighed, hvoraf ca. 7 mio. kr. står tilbage og foreslås anvendt til indsats 42. Der mangler dog midler til videre udbygning og nye projekter. Finansieringsbehovet fremgår af den kommende cykelrealiseringsplan.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Implementeringen af de 12 igangværende projekter rummer væsentlige risici og usikkerheder. Der er en indbygget udfordring mellem ønsket om hurtig eksekvering og lovpligtige høringer og undersøgelser. Især projekter i åbent land kan forsinkes af skærpet miljøpraksis, beskyttede arter og behov for dispensationer fra eksterne myndigheder, fx Miljøstyrelsen. Det kan forlænge tidsplaner og øge finansieringsbehovet.

Forvaltningen arbejder derfor med bedre projektmodning og mere robuste tidsplaner med realistiske buffere, tidlig myndighedsdialog og parallelle processer for miljøscreening og arealerhvervelse. Den politiske anlægsbevilling rykkes til en mere modnet fase, så risici afklares tidligere og risikoen for udskydelser mindskes.

Den nye realiseringsplan for cykelstier vil adressere disse udfordringer og danne grundlag for prioritering af kommende projekter. Her er der behov for politisk drøftelse af kriterier for valg af nye cykelstier – ud over hensyn til økonomi og eksekvering.



SAMFUNDSDIALOG

Hvert projekt følger egen proces og tidsplan med inddragelse af fællesråd, lodsejere, erhvervsliv m.fl. i relevant omfang. Udskudte tidsplaner har skabt stor lokal utilfredshed. Forvaltningen har fokus på styrket, løbende kommunikation til fællesråd og lodsejere.

En omfattende cyklistundersøgelse fra 2025 om aarhusianernes ønsker til nye cykelstier danner grundlag for kortlægning og indgår i realiseringsplanen som beslutningsgrundlag for prioritering af fremtidige projekter.

OPLÆG

En samlet realiseringsplan for cykelstier udarbejdes efter temadrøftelse i By- og Planudvalget i Q1 2026 og præsenteres i Q2. Den vil give overblik over igangværende projekter, projektmodning, forslag til nye projekter og politiske principper for prioritering af kommende cykelstier.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Cyklisters mulighed for hurtig, direkte og sikker kørsel mellem de vigtigste destinationer skal styrkes. Derfor skal cykelstiinfrastrukturen på hovedcykelstinettet forbedres og udbygges markant, for cykelstierne skal være af høj kvalitet og have plads til alle. Ambitionen er at få udbygget kommunen med et sammenhængende cykelrutenet, som er forudsætningen for at kunne tilbyde gode, sikre og fremkommelige korridorer for cyklister – uanset alder og erfaringsniveau.

På følgende strækninger etableres cykelstier eller eksisterende cykelstier opgraderes:

- Lisbjerg-Nye (langs letbanen) – 2026
- Nydamsvej, Skejby/Vejlby-Risskov – ukendt
- Silkeborgvej ml. Ringvejen og Ringgaden – 2026
- Kærbyvej, Kasted – 2025-2026
- Oddervej, Malling (Supercykelsti Odderruten) – 2026-2027

Derudover etableres der på sigt endnu ufinansierede cyklistfaciliteter på følgende strækninger:

- Hornsletruten (herunder Hørgårdsvej)
- Vejlby Centervej, Vejlby/Risskov
- Rosenvangs Allé, Højbjerg

Derudover fremskyndes allerede besluttede cykelstiprojekter med undtagelse af Elevvej-Koldkilde.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen bidrager til målet om, at 25 % af alle ture, der foretages i kommunen i 2030, foretages på cykel. God og sammenhængende cykelinfrastruktur bidrager til at gøre cyklen til et mere attraktivt transportvalg.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er vurderet til en reduktion på 30-40 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Cykeltrafikken skal stige, så der foretages 50 % flere ture i 2030.
- Cyklen skal være det foretrukne transportmiddel for flere aarhusianere og for alle generationer.
- Aarhus skal være en førende cykelby, hvor cykelvenlighed er en afgørende del af kommunens DNA.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

GRØN SIGNALSTYRING

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

I 2025 blev intelligente kameraer installeret i flere signalregulerede kryds og findes på nuværende tidspunkt i 23 kryds. Udrulning som alternativ til asfaltspoler og radarer sker løbende ved udskiftning til nye styreapparater frem mod 2028. Et testprojekt på Paludan Müllers Vej kører i 2026 og evalueres i 2027, hvor erfaringerne indgår i trafikstyring og planlægning.



ØKONOMI

Indsatsen finansieres inden for eksisterende økonomi, og omfanget af initiativer er derfor begrænset. I relevante sammenhænge ansøges om puljemidler. Der er f.eks. ansøgt puljemidler til et projekt, der skal undersøge, hvordan trafikikkerhedstiltag for cyklister påvirker cyklisters fremkommelighed i signalregulerede kryds.

Midler til implementering af intelligent video tages fra eksisterende økonomi til ITS-Trafikstyringscentral, men er ikke fuldt finansieret.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Indsatsen fokuserer på cyklisme og gang, mens kollektiv trafik i signalregulerede kryds prioriteres i andre projekter; letbanen har altid højeste prioritet. Ved højere prioritering af fodgængere eller cyklister i et kryds vil det ske på bekostning af fremkommeligheden for vejtrafikken, som både består af biltrafikken, lastbiltrafikken og i mange tilfælde også bustrafikken, når den ikke foregår i særskilte busbaner.

Højere prioritering af fodgængere kan enten ske ved at reducere fremkommeligheden for vejtrafikken eller ved en mere intelligent styring med kameraer, som allerede implementeres.

Der er behov for mere viden om cyklisters rejsetider, da eksisterende data primært findes for bil og bustrafik. Udfordringer gør kortlægning af cyklisters faktiske rejsetid vanskelig, men nye leverandørløsninger gør det muligt. For et komplet billede foreslås en flerårig rejsetidsanalyse med fysiske enheder til cyklister, som anonymt indsamler data på kommunens cykelstier. Analysen anslås at koste ca. 0,5 mio. kr. og mangler finansiering.



SAMFUNDSIALOG

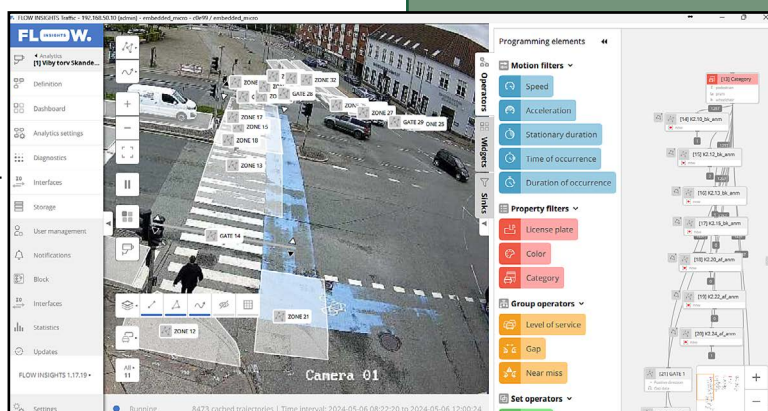
I 2025 deltog næsten 5.000 aarhusianere i en digital cyklistundersøgelse om cykelforhold. Mange peger på fysiske forhold, nedsat tryghed, ringe fremkommelighed samt ulovlig trafikantadfærd, men mange af tilbagemeldingerne omhandler også den enkeltes oplevelse af lange ventetider i kryds. Derfor foreslås en rejsetidsanalyse for cyklister. Øvrige tiltag henvises til indsats 42.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

En ny prioriteringsmodel for grøn signalstyring ved brug af intelligente transport systemer (ITS) skal sikre, at grønne transportformer, kollektiv transport, cyklisme og gang prioriteres i krydsene.

Teknik og Miljø udfører i samarbejde med Vejdirektoratet et testprojekt med afprøvning af forskellige detekteringstyper med henblik på at kunne optimere serviceniveauet for cyklister. Erfaringerne fra samarbejdet og andre projekter skal anvendes til at udarbejde en prioriteringsmodel for bløde trafikanter generelt.

Teknik og Miljø arbejder ligeledes med at implementere en løsning til prioritering af busser i signalanlæg. Dette sker løbende i relevante signalanlæg, når der sker udskiftning til nyt styreapparat.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

De grønne transportformer bliver understøttet som effektive og attraktive mobilitetsvalg, ved at de prioriteres i krydsene, og indsatsen bidrager dermed til målene for kollektiv transport, cyklisme og gang i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Grøn signalstyring er ikke vurderet på nuværende tidspunkt, men har en understøttende effekt for at opnå CO₂-målet.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Optimering og udvikling af mobilitetssystemet gennem kunstig intelligens.
- Et velfungerende mobilitetssystem, der sikrer, at vi har gode muligheder for at transportere os kollektivt, på cykel, til fods og i bil.

TYPE

Anlægsprojekt



Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

DIGITALE TVILLINGER

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

I 2025-2028 bliver digitale tvillinger udviklet og afprøvet gennem forskellige forsøg. Evaluering af forsøg bliver fremlagt ved den årlige opfølgning på Grøn Mobilitetsplan i 2028. I perioden 2026-2029 gennemføres projektet NEXTLOGIC, hvor DTU samarbejder med Aarhus Kommune om at udvikle et værktøj i krydsfeltet mellem trafikmodel og digital tvilling.



ØKONOMI

Der er pt. et forbrug på 57.000 kroner ud af de afsatte 400.000 kroner. Midlerne bruges til at udarbejde ansøgninger om eksterne midler og samarbejdsprojekter med vidensinstitutioner og private firmaer.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Digitale Urbane Tvillinger kan antage mange former, og der er ikke nogen entydig definition på, hvad en digital urban tvilling er. Derfor er en stor del af dette projekt også forbundet med udviklingsarbejde.

Forudsætningen for at kalde noget for en digital tvilling er, at der er et feedback loop fra den virkelige verden, hvilket også er med i udviklingsarbejdet.

I foråret 2026 udarbejdes et roadmap for digitale tvillinger i MTM i overensstemmelse med BAs (ITKs) strategi. Fokus er praktisk anvendelighed og udvikling af metoder til dataindsamling, datastruktur, analyse og visualisering, så løsninger kan sættes i drift, selvom de ikke fuldt ud forbedrer forholdene for cyklister og fodgængere samt udvikling af metoder til dataindsamling, datastruktur, analyse og visualisering.

Evaluering af forsøg bliver fremlagt ved den årlige opfølgning på Grøn Mobilitetsplan i 2028.



SAMFUNSDIALOG

Digitale tvillinger er ikke nævnt i samfundsdialogen, og der er for nuværende ingen planer om borgerinddragelse.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Ved brug af kunstig intelligens bliver der udviklet en række "digitale tvillinger" på mobilitetsområdet, herunder for cykel og gang, som kan vise de nuværende mobilitetsforhold i Aarhus Kommune samt simulere konsekvenser ved fremtidige tiltag. Digitale tvillinger kan give hurtigere adgang til og handling på data og understøtter både datadreven borgerinddragelse og politiske beslutningsprocesser af komplekse projekter og problemstillinger.

Digitale tvillinger til kommuner er stadig på et tidligt udviklingstrin. Aarhus Kommune vil udvikle og afprøve digitale tvillinger i forskellige bysamfund. Det kan eksempelvis være gennem digitalisering af inddragelsesmetoder samt udbygning og visualisering af datamodeller eksempelvis i kommunens 3D-bymodel. Dette sker bl.a. gennem EU-projektet CITWIN, der har til formål at udvikle en digital tvilling, der skal kunne vurdere den fremtidige kvalitet af gang og cykelinfrastruktur i et lokalområde.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen bidrager til et godt datagrundlag for cykel og gang, men bidrager ikke direkte til målsætningen.

• Mål for CO₂-reduktion

Ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Optimering og udvikling af mobilitetssystemet gennem kunstig intelligens.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

UDLÅN AF ELCYKLER

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan



TIDSPPLAN/FREMDRIFT

Planen med projektet var, at der i 2025 skulle gennemføres et pilotforsøg med henblik på at kunne rulle en fuld model ud fra 2026. I 2025 har private aktører implementeret 1.300 elektriske udlejningscykler til brug for byens borgere. I 2025 blev der også eksperimenteret med udlån af ladcykler hos en cykelhandler i Egå som en del af Interregprojektet ACTIVE CITIES. Disse fungerer som pilotforsøg med henblik på at finde en rigtig model for udlån af elcykler.



ØKONOMI

Der er på nuværende tidspunkt kun brugt midler til projektledelse og kun i et meget begrænset omfang. Der er afsat 1,5 mio. kr. til gennemførelse af indsatsen. Midlerne er afsat til gennemførelse af projektet i perioden 2026-2030.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Elcyklen kan for mange være et godt alternativ til bilen på distancer, hvor en almindelig cykel ikke rækker. Flere elcykler vil derfor muliggøre, at flere ture bliver overflyttet fra bil til cykel.

Aarhus Kommunes rolle i projektet afklares stadig. Udlån af elcykler kan være i strid med kommunalfuldmagten, og det samme kan tilskud til private udlånsordninger. Dette afklares fortsat.

Med introduktionen af udlejningscykler i Aarhus By kan der med denne indsats fokuseres særligt på at stille cykler til rådighed i oplandsbyer, og gerne så det kan blive en integreret del af en samlet rejse med kollektiv trafik. Mest realistisk er det nok, at borgere her låner en cykel, som er deres egen i en periode på fx 3 måneder. Der er firmaer, der specialiserer sig i leasing af cykler, men om Aarhus Kommune kan målrette indsatsen specifikke steder og medfinansiere lånet, er fortsat uklart.



SAMFUNDSIALOG

I samfundsdialogen i efteråret 2024 blev det bemærket, at låncykler særligt var efterspurgt af studerende og ældre, da det kan være dyrt at få råd til en elcykel. Det er vigtigt at pointere, at projektet ikke kan 'give' cykler til borgere, men at sigtet er at afprøve, om en elcykel kan være en del af den daglige transport. Derfor skal sigtet i projektet være at dyrke de mekanismer, der får folk til selv at investere i en elcykel efterfølgende.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Elcyklen kan for mange være et godt alternativ til bilen på distancer, hvor en almindelig cykel ikke rækker. Flere elcykler vil derfor muliggøre, at flere ture bliver overflyttet fra bil til cykel.

Et storskalaprojekt bliver igangsat i samarbejde med erhvervslivet om udlån af 100-300 elcykler over en periode på 2-5 år for at understøtte udviklingen af elcykler til brug på de længere distancer eksempelvis i oplandet.

Flere kommuner har allerede positive erfaringer med private samarbejder om gratis udlån af elcykler til borgere i en længere testperiode og har deraf vist, at det kan føre til nye transportvaner.

Indsatsen bliver igangsat med et mindre pilotprojekt og opskaleres herefter løbende, når den rette model for udlån er fundet i samarbejde med private samarbejdspartner. Et storskalaprojekt med udlån af cykler skal udbydes og udliciteres til private aktører.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen bidrager til målet om, at 25 % af alle ture, der foretages i kommunen i 2030, foretages på cykel.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er vurderet til en reduktion på 770-1.300 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Cykeltrafikken skal stige, så der foretages 50 % flere ture i 2030.
- Cyklen skal være det foretrukne transportmiddel for flere aarhusianere og for alle generationer.
- Aarhus skal være en førende cykelby, hvor cykelvenlighed er en afgørende del af kommunens DNA.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg



Forsøg

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Finansiering



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Indsatsen kan ikke overholde den forventede tidsplan. Indsatsen omfatter to delprojekter: busvendeplads ved Jyllands Allé og etablering af en trafik-ø ved Kongelunden. De afsatte midler er ikke tilstrækkelige til at opfylde GMP-målsætningerne, og MTM vurderer derfor, at indsatsen ikke kan realiseres uden yderligere finansiering. Forligskredsen præsenteres derfor for anbefalede tiltag i vedlagte oplæg. Andre igangværende projekter i området, herunder byggerier og anlægskørsel, kan påvirke tidsplanen og kræver koordinering.



ØKONOMI

Projektmodning af delprojekterne viser et samlet prisoverslag på 55,5 mio. kr. inkl. busvendeplads. Med kun 2 x 5 mio. kr. er der ikke finansiering til igangsætning. 1 mio. kr. blev udmøntet i december 2025, hvoraf ca. 0,3 mio. kr. er brugt til projektmodning. For at realisere "Grøn Mobilitet til Kongelunden" mangler ca. 50 mio. kr., som skal findes i kommende budgetforlig.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Grundet den begrænsede økonomi har MTM i 2026 arbejdet videre med et delprojekt, som ligger indenfor den økonomiske ramme, og derved kan være første skridt til, at en trafik-ø og flere parkeringspladser i området igangsættes.

Delprojektet omfatter etablering af permanente skråparkeringspladser på den nordligste del af Kongevejen, fra Skovbrynet til Havreballe Skovvej, herunder ensretning af Kongevejen i sydlig retning fra Skovbrynet til Marselisborg Grønvej. Projektet forventes at kunne rummes indenfor den økonomiske ramme for indsatsen, fordi der kan opnås synergi med et igangværende anlægsarbejde forårsaget af Aarhus Vand og Kredsløbs gravearbejde i vejen fra marts-juni 2026.

Midler til gennemførelse af delprojektet og anlæggelse af den permanente skråparkeringsplads forventes at blive indstillet til udmøntning i sommeren 2026.



SAMFUNSDIALOG

I forbindelse med samfundsdialogen for GMP i efteråret 2024 blev der afholdt møder med fællesråd, erhvervsliv, foreninger, organisationer og nabokommuner. Der har ikke været borger- eller fællesrådsmøder i projekteringsfasen. MTM afholder løbende koordineringsmøder med Kongelundssekretariatet, herunder om borgernære aktiviteter og interessenter. Hvis der afsættes midler til tiltagene, afklares inddragelsesprocessen. Der er ikke planlagt yderligere inddragelse i delprojektet.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

Formålet med oplægget er at præsentere de tiltag MTM har arbejdet med for at imødekomme forventningerne med GMP-indsatsen om Grøn Mobilitet til Kongelunden. Der lægges op til politisk drøftelse af, hvilke løsningsmodeller, forligskredsen ønsker MTM skal arbejde videre med, og hvordan der findes finansiering hertil. Se bilag C.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Adgangen til Kongelunden på cykel, til fods og med kollektiv transport skal styrkes. Derfor bliver trafikken i sydbyen indrettet, så Kongelunden og de omkringliggende boligområder etableres som sin egen trafikø.

- Trafikøen bliver etableret i dialog med naboer, fællesråd, beboere og brugere.
- Den kollektive trafikbetjening til Kongelunden bliver styrket. Generelt bliver busbetjeningen styrket ved samarbejde med arrangørerne i forbindelse med store arrangementer (indsats 7 arrangementskørsel til idræts- og kulturarrangementer). Ved Jyllands Allé bliver der etableret en ny busvendeplads.
- Wayfinding for gående bliver bl.a. forbedret til og fra busstoppesteder, p-anlæg og Kongsvang Letbanestation.
- Der bliver etableret cykelparkeringspladser. Delecycler og deleløbehjul skal være tilgængelige og anvendelige på strækningen til og fra midtbyen.
- Forholdene for bløde trafikanter bliver forbedret i de nærliggende områder, eksempelvis i området ved Marselis Boulevard i forbindelse med tunnelprojektet.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsens tiltag understøtter målene for kollektiv transport, cyklisme og gang i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er vurderet til en reduktion på 100-170 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsens mobilitetsløsninger understøtter udviklingsplanen for Kongelunden i retning af at skabe et sammenhængende rekreativt skovområde med forbindelse og tilgængelighed til Kongelundens mange tilbud og destinationer.

Den understøtter også følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Løft af bykvaliteten i hele kommunen, så det er en god oplevelse at bevæge sig omkring.
- Øge trygheden og sikre roligere bymiljøer.

TYPE



Anlægsprojekt



Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

I Kommuneplan 2025 (vedtaget af Aarhus Byråd den 17.12.2025) er der indskrevet visioner og retningslinjer, som kobler byvækst til højklasset kollektiv transport.



ØKONOMI

Der er ikke tilknyttet en særskilt økonomi til indsatsen.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Kommuneplan 2025 opsætter alene rammerne for ny byvækst. Vedtagelse af kommuneplanen sikrer i sig selv ikke ny byvækst.

Aarhus Kommune kan selv medvirke til at opfylde målet om stationsnær byvækst gennem udvikling af kommunalt ejede arealer eller via strategiske opkøb af jord med den rigtige placering.

Kommuneplanen rummer mange rammebelagte byvækstarealer, som er privat-ejede, men som ikke har tilknytning til højklasset, kollektiv transport. Her vil byvækst kunne finde sted, og i princippet vil sådan byvækst være i konkurrence med arealer, der er strategisk bedre lokaliseret.



SAMFUNDSIALOG

Temaet er indgået som den del af samfundsdialogen omkring udarbejdelse af Kommuneplan 2025. Der har ikke været afholdt særskilt dialog om stationsnær byfortætning.

Fremadrettet vil dialogen foregå under planlovens retningslinjer for offentlig inddragelse i forbindelse med konkret lokalplanlægning for ny byvækst/byomdannelse.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Med Planstrategi 2023 blev der sat en ambitiøs retning for stationsnær og transportorienteret byudvikling som bærende princip for den kommende kommuneplan. Hermed skal den fremtidige byudvikling i Aarhus kobles tæt til den højklassede kollektive trafik herunder letbanen og busnettet.

Denne retning er en væsentlig forudsætning for at nå målet om klimaneutralitet og vil have afgørende betydning for Aarhus Kommunes CO₂-udledning som bysamfund også efter 2030.

I forbindelse med Kommuneplan 2025 er det derfor en prioritet, at byudvikling sker stationsnært, ved mobilitetsknudepunkter eller i områder, der i øvrigt er betjent af kollektiv trafik.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Ved at udvikle byen i sammenhæng med attraktiv og højfrekvent kollektiv trafik understøttes brug af kollektiv trafik og målet om at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er vurderet til en reduktion på 770-5.100 tons CO₂. CO₂-effekten svarer til en reduktion i perioden 2027-2040 baseret på, at den forventede befolknings-tilvækst sker i stationsnære områder.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter princippet i Planstrategi 2023 om stationsnær og transportorienteret byudvikling, målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur, samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Sikring af nem adgang til grøn mobilitet for borgerne.
- Den kollektive trafik som et reelt alternativ til bilen og som ryggraden i det fremtidige mobilitetssystem.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

HJERTEZONER OG HASTIGHEDSNEDSÆTTELSESR VED SKOLER

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Indsatsen er igangsat, og der arbejdes løbende med udpegning, dialog og implementering i perioden 2025-2028. Kragelundskolen er etableret, og der er aktuelt dialog med flere andre skoler, men processerne kræver lokal inddragelse og behandling i skolebestyrelser, hvilket kan påvirke tempoet og fremdriften i projektet. Etableringen foregår derfor langsommere end først tiltænkt, men der er fremdrift i projektet.



ØKONOMI

Der er afsat 1 mio. kr. årligt (2025-2028) til hjertezoner til projektering, dialog, skilting og mindre anlæg. Prioritering sker mellem skoler og screenede lokationer.

Der er afsat 3 mio. kr. til hastighedsnedsættelser eller øvrige anlægstekniske tiltag. Disse midler kan anvendes ved skoler, hvor der lokalt er ønske om supplerende trafikale tiltag, men gennemføres ikke automatisk som en integreret del af alle hjertezoner. Midlerne er ikke disponeret til et konkret projekt endnu.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Hjertezoner er et relativt nyt greb, og både koncept og lokal forankring kræver modning. Erfaringer viser, at grundig dialog med skolebestyrelser og lokalsamfund er afgørende for opbakning og varig effekt. Det kan medføre længere processer, men styrker implementeringen.



SAMFUNSDIALOG

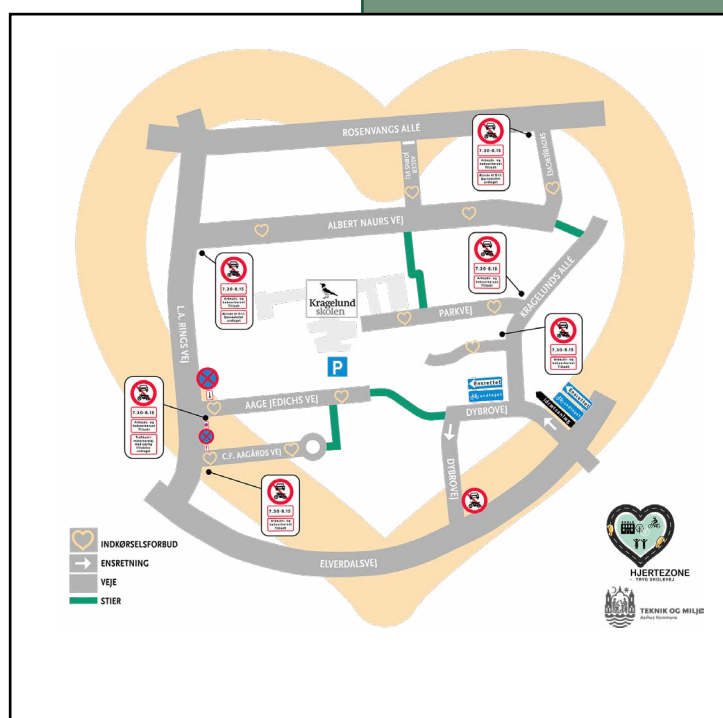
Indsatsen gennemføres i tæt dialog med skolebestyrelser og lokalsamfund og i samarbejde med Børn og Unge. Ved Kragelundskolen var der mange henvendelser forud for etableringen, men få efterfølgende, og tilbagemeldingerne har overvejende været positive.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Der bliver etableret hjertezoner ved alle skoler i Aarhus, hvor det er muligt af hensyn til trafikafviklingen på det overordnede vejnet, samt hvor skolen aktivt ønsker at indgå i ændring af kørselsadfærden. Biltrafikken i de udvalgte hjertezoner bliver afgrænset midlertidigt mellem kl. 7.30-8.30, så børn kan komme trygt og sikkert i skole til fods og på cykel.

Teknik og Miljø og Børn og Unge etablerer hjertezoner med inddragelse af skolebestyrelser, fællesråd og lokalsamfundet.

Herudover bliver der arbejdet med muligheden for at sænke hastigheden på omkringliggende veje, hvor det er et lokalt ønske. Det kan eksempelvis være på udvalgte veje med høj grad af bløde trafikanter i boligområder samt omkring skoler.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Hjertezoner understøtter målene for grønne transportformer i transportvalgsfordelingen ved at skabe tryggere rammer for aktiv mobilitet til skole og ved langsigtet at styrke grønne transportvaner hos fremtidens mobilister.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er vurderet til en reduktion på 160-270 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- 80 % af alle skolebørn er selvtransporterende i 2030.
- Styrket trafiksikkerhed og sikre skoleveje.
- Fredelige nærmiljøer, hvor det er trygt at færdes til fods og på cykel.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan



TIDSPPLAN/FREMDRIFT

I henhold til tidsplanen skulle nye fodgængerruter med fokus på kunst og kultur fremlægges for byrådet i 2025, mens inventar langs fodgængerruterne implementeres i 2026. Dette er ikke gennemført som planlagt, primært som følge af ressourceprioritering. I 2025 er der udarbejdet overordnede principper for ruterne, herunder fokus på at forbedre eksisterende forbindelser frem for at anlægge nye.

Forslag til konkrete ruter forventes forelagt byrådet i 4. kvartal 2026 i sammenhæng med, at der først afsættes finansiering i 2027.



ØKONOMI

Der er endnu ikke udmøntet midler til indsatsen. Der er alene anvendt begrænsede ressourcer til udarbejdelse af principper.

Realisering af ruterne forudsætter finansiering fra pulje til stier, som er afsat fra 2027 (jf. indsats 47 – Pulje til stier).



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Indsatsen tænkes koblet til implementeringen af den nye kollektive trafikstruktur i Aarhus Kommune, som forventes at træde i kraft i sommeren 2027. Der er fokus på, at fodgængerruterne skal forbinde reelle destinationer og sikre gode adgangsforhold til bus og letbane – særligt i oplandsbyerne.

Fokus er udvidet fra alene kunst og kultur til bredere at omfatte attraktive og tilgængelige fodgængerforhold, især hvor infrastrukturen allerede er til stede. Samtidig kan der være behov for nye forbindelser, hvis det er afgørende for adgang til stoppesteder i den nye trafikstruktur. Indsatsen understøtter principperne i 15-minuttersbyen, hvor borgere via fodgængerruter skal kunne nå nærmeste bus- eller letbanestop og derfra tilgå byens funktioner. Den kollektive trafikstruktur indeholder desuden forslag til forbedringer af fodgængeradgangen til højfrekvent kollektiv trafik på de større indfaldsveje.



SAMFUNDSDIALOG

I samfundsdialogen var der stort fokus fra tilgængelighedsrådet og ældrerådet på tilgængelighed og at sikre, at byen er for alle. Ældrerådet bemærkede specifikt 'det lille hvil' på ruten.

Et bærende element i indsatsen er 15-minuttersbyen, hvilket giver sig til udtryk i, at borgerne skal kunne bevæge sig ad fodgængerruterne til det nærmeste bus- eller letbanestop med henblik på med kollektiv trafik at kunne nå den ønskede funktion i byen, hvis den ikke findes i lokalområdet.

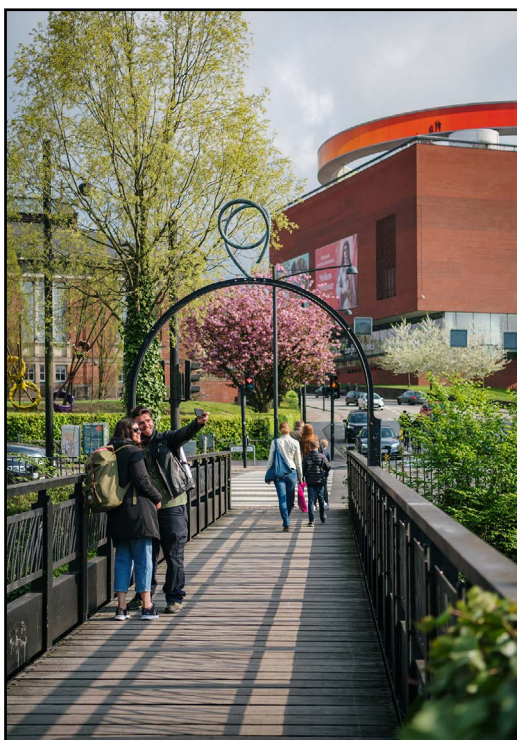
VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Det skal være attraktivt at være fodgænger, og det skal byde på oplevelser at bevæge sig rundt i byen til fods.

Derfor bliver der udarbejdet nye fodgængerruter med fokus på kunst og kultur med henblik på at kunne give borgere information om ruterne, deres længde og belægningstyper mv.

Fodgængerruterne kan blive gjort attraktive med eksempelvis hvilepladser i solen, beplantning, wayfinding, vandkunst, borde og bænke i det grønne og motionsfaciliteter mv.

Som med de tilgængelige fodgængerruter skal fodgængerruter med fokus på kunst og kultur have reelle destinationer langs ruterne og som endemål.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Bedre fodgængerforhold med tilgængelighed, tryghed og oplevelser kan gøre det muligt og attraktivt for flere at vælge gang som transportform og dermed understøtte målet om, at 24 % af alle ture bliver foretaget til fods i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Tilgængelighed, bedre fodgængerforhold og fokus på bløde trafikanter.
- Løft af bykvaliteten i hele kommunen, så det er en god oplevelse at bevæge sig omkring.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan



TIDSPPLAN/FREMDRIFT

Visionen blev ikke færdig som forventet i 2025, men den forventes at ligge klar i 2026.

En analyse af handelslivet i Aarhus Kommune er på nuværende tidspunkt under udarbejdelse i samarbejde med COWI og forventes at blive offentliggjort i forbindelse med bylivskonference den 14. april 2026. I forlængelse heraf vil indsatsen blive udviklet og indarbejdet i relevante planer.



ØKONOMI

I budgetforliget blev der afsat 1 mio. kr. til indsatsen. Indsatsen er fuldt finansieret. Bevillingen er primært afsat til gennemførelse af analysearbejde.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Udviklingen af fremtidens handelsliv i Aarhus Midtby skal ske i samarbejde mellem kommune, erhvervs- og kulturliv. Det er vigtigt med et samarbejde på tværs af byens centrale aktører.

Med oprettelsen af en bylivspulje på 10 mio. kr. er der etableret en væsentlig finansieringskilde til at skabe en levende bymidte året rundt til gavn for handelslivet i byen.



SAMFUNDSDIALOG

I analysefasen er centrale aktører i Aarhus Midtby blevet inddraget. Der vil ligeledes ske en inddragelsesproces med repræsentanter fra handelsliv og kulturliv i udvikling og gennemførelse af konkrete initiativer.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Visionen for fremtidens handelsliv i midtbyen skal tegne et klart fællesbillede af, hvilken by Aarhus er i dag, og hvilken by Aarhus ønsker at være i 2040. Den skal sikre en hensigtsmæssig balance mellem udvikling af byrum, handelsliv og mobilitet i Aarhus midtby.

Borgmesterens Afdeling og Teknik og Miljø har i 2024 igangsat en proces med byens erhvervsdrivende og øvrige interessenter for at udvikle den fælles vision for fremtidens handelsliv i midtbyen.

Første del af projektet er afsluttet. Visionen forventes at ligge klar primo 2025 og indgå som en del af den fremadrettede samfundsdialog.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Analysen bidrager til at understøtte fremtidige indsatser for grønnere transportformer.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter Midtbyvisionen samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- En midtby med en høj bykvalitet og indbydende atmosfære, hvor hverdags- og handelslivet understøttes, herunder detailhandlen, restaurationer, kulturtilbud og turisme.
- En midtby, der er let at komme til og fra, og hvor det er nemt at komme omkring. Det gælder også ved varelevering, så de lokale butikker, der bl.a. er under pres fra stigende internethandel og digitale underholdningstilbud, understøttes.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan



TIDSPAN/FREMDRIFT

I 2025 gennemførte Teknik og Miljø forsøgsprojekt med sommergade i Jægergårdsgade. I 2026 gennemføres udelukkende sommergaden i Jægergårdsgade og ikke andre steder. Sommergaden gennemføres i 2026 ved brug af kunst, udsmykning og events, men uden brug af trafikale greb. På baggrund af evalueringer af de to forskellige sommergaden i Jægergårdsgade i henholdsvis 2025 og 2026 vil der forventeligt blive truffet beslutning om et fremadrettet koncept for sommergaden fra 2027 og frem.



ØKONOMI

I 2025 blev der anvendt ca. 1,5 mio. kr., med 550.000 kr. overført til 2026. Udgifterne fordelte sig på 678.000 kr. til projektledelse, 213.000 kr. til konsulenter, 606.000 kr. til entrepriser og 15.000 kr. til øvrige udgifter.

I 2026 forventes hovedudgifterne fortsat at være projektledelse samt evt. analysearbejde ved en ny omfattende evaluering. Budgettet er 1,55 mio. kr. i 2026 og 1,0 mio. kr. i 2027, hvilket kan blive en udfordring, hvis analyseomfanget fortsætter som i 2025.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Stort ressourceforbrug til inddragelse, evaluering og intern koordinering på tværs af afdelinger (Mobilitet, Medborgerskab, Kommunikation og Rådmandssekretariatet) – blandt andet som følge af stor opmærksomhed fra erhvervslivet, rådmandshenvendelser mv.

Borgmesterens afdeling har fået gennemført en analyse af omsætningstal for 2024 for erhvervslivet bl.a. i Jægergårdsgade og M.P. Bruunsgade. Hvis der laves en opfølgning med tal fra 2025, vil det være muligt at undersøge omsætningsændringer som følge af sommergaden i Jægergårdsgade.



SAMFUNDSDIALOG

Som led i sommergaden i Jægergårdsgade 2025 har Teknik og Miljø gennemført en evaluering med bidrag fra bl.a. Fællesrådet, ca. 6.000 beboere, brugere af gaden, handlende, Gadenforeningen og erhvervsdrivende i M.P. Bruunsgade.

Parterne er orienteret om konklusionerne i marts 2026, og der modtages kommentarer frem til 1. maj 2026, hvorefter der laves en opsamling.

Efter beslutningen om ikke at gennemføre sommergade i Latinerkvarteret i 2026 er Fællesrådets formand, Latinerforeningens formand og Coffee Collective blevet kontaktet.

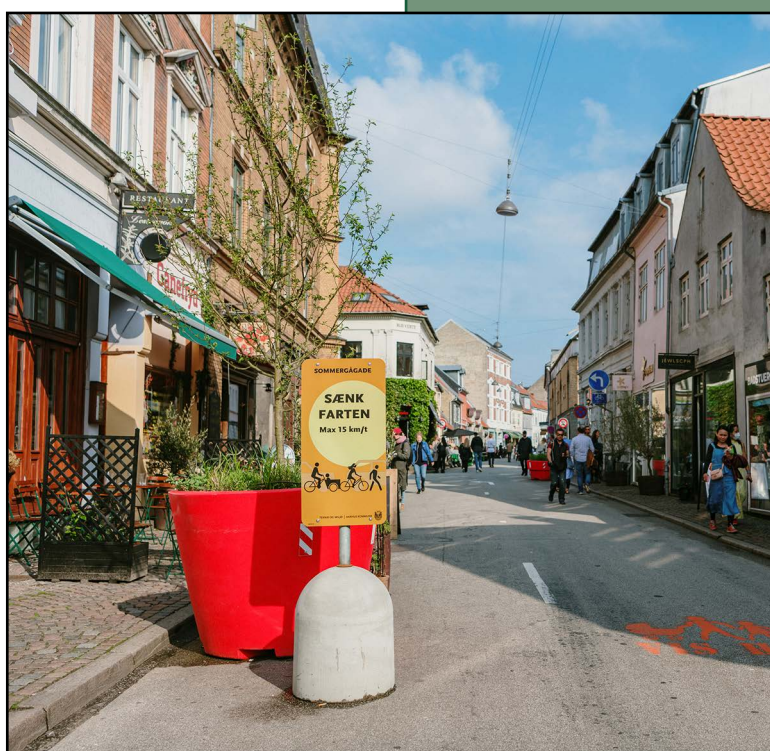
VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Som prøvehandling bliver der i sommeren 2025 etableret sommergade i Jægergårdsgade. Projektet skal skabe bedre forhold for fodgængere og cyklister samt opholdsmuligheder med fleksible løsninger, der også sikrer plads til bilerne.

Med udgangspunkt i kortlægninger og steds-læsninger startes dialog med gadeforeninger, fællesråd og evt. andre interessenter i gaderne.

Med udgangspunkt i løsninger, der udarbejdes for Jægergårdsgade i 2025, gennemføres evaluering og eventuelle justeringer af løsninger inden opstart i sommer 2026, hvor der ligeledes etableres sommergader i Guldsmedgade, Borggade og dele af Klostergade. Der tænkes i løsninger, der kan videreudvikles i perioden 2025-2028.

De nye sommergader vil blive designet og implementeret med afsæt i erfaringerne fra sommergøgaderne i Graven og Vestergade.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen bidrager til bedre forhold for fodgængere og cyklister i midtbyen og understøtter dermed grønne transportvalg.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur, Midtbyvisionen samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Tilgængelighed, bedre fodgængerforhold og fokus på bløde trafikanter.
- En midtby med høj bykvalitet og indbydende atmosfære, der tiltrækker lokale og besøgende.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg



Forsøg

Tidsplan

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Teknik og Miljø forbedrede trafikafviklingen i Nørreportkrydset og Mejlgade i 2025 med nyt styresystem. Rådgivningsfirmaet RAW analyserer de forventede trafikoverflytninger ved udvalgte scenarier i arbejdet med at undersøge mulighederne for at afvikle trafikken til/fra Aarhus Ø bedre. Justeringer i scenarierne har forsinket arbejdet, men indstillingen til byrådet om valg af scenarie forventes i Q2 2026.



ØKONOMI

Der er aktuelt ikke afsat midler til gennemførelse af de fysiske foranstaltninger. Økonomien i projektet kan først opgøres, når byrådet har valgt grundlaget for trafikplanen, og arbejdet med justeringer af vejnettet kan afdækkes.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Der er aktuelt ingen særlige opmærksomhedspunkter.

Når byrådet har valgt scenarie for trafikplanen for Aarhus Ø, vil det dog være relevant at inddrage indsats 27 om ny vejstruktur og fremkommelighed i udvalgte kryds, da ændringer i fremkommeligheden i området omkring Nørreport vil få indflydelse på øvrige kryds på store dele af vejnettet.

Desuden er der opmærksomhed på, at projektet skal samtænkes og koordineres med arbejdet med den permanente indretning af Bernhardt Jensens Boulevard.



SAMFUNDSDIALOG

Der er aktuelt ikke lagt op til en samfundsdialog, da der er løbende dialog med Fællesrådet for Aarhus Ø. Denne går i øjeblikket mest på den permanente indretning af Bernhardt Jensens Boulevard.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

For at skabe bedre fremkommelighed til og fra Aarhus Ø for alle trafikformer undersøges justeringer af Nørreportkrydset, og der udarbejdes en trafikplan med afsæt i visionsplanen for byrum og forbindelser på Aarhus Ø.

Der arbejdes bl.a. med, hvordan Bernhardt Jensens Boulevard bliver en komfortabel hovedadgang for alle og kommer til at fungere som bydelens rygrad, samt hvordan der sker en bedre afvikling af trafikken i tilslutningen til resten af byen.

Afvikling af bil- og cykeltrafik i Nørreportkrydset skal gentænkes bl.a. ved at indtænke arealbehovet for de enkelte trafikanttyper i krydset og på hele Aarhus Ø, så der gives rum til at afvikle trafikken i et indbydende byrum.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

En bedre trafikafvikling i Nørreportkrydset og fokus på bløde trafikanter på Aarhus Ø understøtter målet om flere ture til fods, på cykel og med kollektiv trafik.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter Midtbyvisionen samt visionsplanen for byrum og forbindelser på Aarhus Ø, som forventes vedtaget i 2025.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan



TIDSPPLAN/FREMDRIFT

Ifølge GMP planlægges to konkurrencer for Banegårdspladsen: En idékonkurrence i 2025 om midlertidig indretning frem mod 2030 og en arkitektkonkurrence i 2028/2029 om permanent design efter 2030. Af hensyn til elektrificering af togbanerne på Aarhus H blev idékonkurrencen udskudt til 2026. Forvaltningen har senere vurderet, at konkurrencen bedst igangsættes i efteråret 2026, hvor der ventes at være klarhed over de trafikale forudsætninger ift. letbanens etape 2. Igangsættelse af idékonkurrencen for en midlertidig omdannelse af Banegårdspladsen kan således sættes i gang herefter. Udskydelserne er ikke i konflikt med den senere arkitektkonkurrence om målet om permanent omdannelse af Banegårdspladsen efter 2030.



ØKONOMI

Idékonkurrencen finansieres indenfor eksisterende økonomi. Finansiering til midlertidig indretning af Banegårdspladsen skal findes i forbindelse med senere budgetforhandlinger. Der er på nuværende tidspunkt ikke afsat midler til arkitektkonkurrence om permanent design.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Forvaltningen har vurderet, at idékonkurrencen bedst igangsættes, når der er klarhed over de trafikale forudsætninger ift. letbanens etape 2, hvilket forventes at være i efteråret 2026.



SAMFUNDSIALOG

Der forventes planlagt og udført en inddragelsesproces for omdannelsen af Banegårdspladsen. I processen bliver blandt andet lokale aktører, DSB Ejendomme, Midttrafik og taxabranchen inddraget.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Teknik og Miljø gennemfører i 2025 en idékonkurrence om den midlertidige indretning af Banegårdspladsen frem mod 2030. I processen bliver blandt andet lokale aktører, DSB Ejendomme, Midttrafik og taxabranchen inddraget. Herefter bliver der afholdt yderligere en arkitektkonkurrence i 2028/29 for den permanente udformning af Banegårdspladsen med integration af en ny letbanestation.

Omdannelse af Banegårdspladsen skal dels fredeliggøre området og skabe en ny attraktiv og grøn plads i centrum og dels sikre pladsens funktion som en del af et stort mobilitetsknudepunkt særligt for den kollektive trafik, cyklende og gående.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

En fredeliggjort Banegårdsplads på de gåendes, den kollektive trafiks og cyklisternes præmisser understøtter målet for transportvalgsfordelingen ved at skabe tryggere og mere attraktive rammer for grønne transportmuligheder.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter Helhedsplan for Banegårdskvarteret, målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur, Midtbyvisionen samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- En midtby med en høj bykvalitet og indbydende atmosfære.
- At mobilitetssystemet sikrer, at det er let at komme til og fra og omkring i midtbyen.
- Indbydende gaderum og høj bykvalitet.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg



Forsøg

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan



TIDSPPLAN/FREMDRIFT

Projektet var finansieret i 2025 med henblik på, at projektet blev afsluttet i 2025.

Grundet leveringstid, skift af entreprenør, lovgivning af installationer og vejrlig har det ikke været muligt at afslutte projektet i 2025. MTM planlægger at opsætte yderligere 15 skilte i 2026, og dermed er ca. 60 % af skiltene i funktion.



ØKONOMI

Projektet blev tildelt 4 mio. kr. i 2025 som servicemidler. For disse midler er der indkøbt skilte, og der er bestilt opsætning af ca. 60 % af skiltene.

Finansiering til opsætning af de resterende skilte på ca. 2 mio. kr. er fundet i MTM's servicemidler.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Installationen af tavlerne er blevet væsentligt dyrere end forventet, da kabler, installationer m.m. skulle skiftes og/eller der var behov for alternative løsninger for at bringe systemet op til gældende standarder.

Finansiering til opsætning af de resterende skilte på ca. 2 mio. kr. er fundet i MTM's servicemidler.



SAMFUNSDIALOG

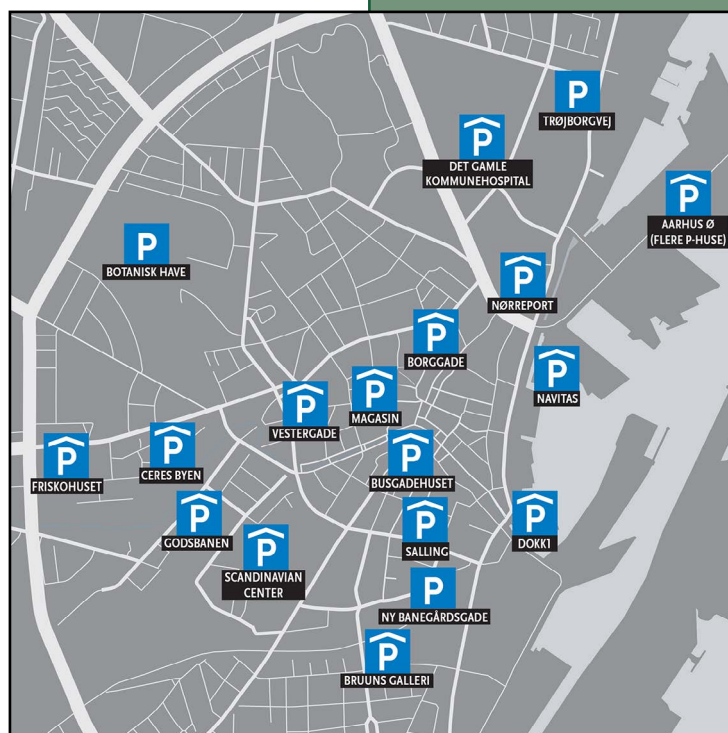
Ikke relevant

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Parkeringsprincippet i midtbyen skal være, at længere besøg henvises til midtbyens p-anlæg, mens gadeparkering målrettes kortere besøg og ærinder.

Det skal derfor være let at finde parkering i byens p-anlæg for at sikre en god oplevelse for bilister med ærinder i byen og for at minimere den parkeringssøgende trafik i byens rum.

Byens eksisterende p-henvisningssystem opdateres og videreudvikles, således at bilister nemt og problemfrit bliver dirigeret hen til et ledigt p-anlæg. Dette sker både gennem udskiftning af eksisterende skilte og opsætning af nye dynamiske skilte. Det opdaterede p-henvisningssystem skal koordineres med og tilpasses det fremtidige vejssystem.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen forventes ikke at bidrage til målet.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- En midtby med høj bykvalitet og indbydende atmosfære, der tiltrækker lokale og besøgende.
- En midtby, det er let at komme til og fra, og hvor det er nemt at komme omkring.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

LADEKAPACITET OG PILOTFORSØG MED NULEMISSIONSKØRETØJER TIL TUNG TRAFIK

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Etablering og plan for ladekapacitet til tung transport forløber efter planen og forventes færdig i 2026, men udviklingen af en plan for citylogistik (SULP) er forsinket pga. igangsættelse og ressourcebehov i pilotforsøg og forventes først færdig ultimo 2028. Flere pilotforsøg er allerede igangsat, mens andre først påbegyndes senere eller skal fornyes. De forskellige forsøg afsluttes løbende, hvorefter planen for citylogistik forventes udarbejdet ultimo 2028.



ØKONOMI

Der er afsat 2 mio. kr. via Grøn Mobilitetsplan og 700.000 kr. fra Klimafonden til planer for citylogistik og ladeinfrastruktur til tung transport. Midlerne fra GMP er endnu ikke anvendt, og der forventes ikke behov for yderligere midler på nuværende tidspunkt. Flere pilotprojekter er igangsat eller i planlægning, bl.a. levering med nulemissionskøretøjer, sensorer på taxa- og lastepladser og booking af lastepladser. Et muligt udbud af ladeinfrastruktur planlægges i 2026-2027.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Pilotprojektet med mikrohubbs og levering på lastecykler afhænger af de partnere, der kan deltage, og deres tidsplaner. Projektet er fleksibelt, så operatørerne ikke behøver deltage samtidig, men det betyder, at den samlede afslutning kan blive forskudt, hvis en partner aktiveres senere.

Der kan også opstå udfordringer med lokationen. Det er vigtigt at arbejde med kommunikation og borgerinvolvering for at skabe opmærksomhed om pilotprojekterne og sikre, at både operatører og butikker ønsker at deltage.



SAMFUNSDIALOG

Der har endnu ikke været gennemført en samfundsdialog, men relevante fora vil blive inddraget løbende, når pilotprojekterne er opsummeret. Herved kan branchen give input, inden erfaringerne samles i SULP'en. Interessenter omfatter bl.a. transport- og distributørvirksomheder samt relevante netværk og organisationer i Aarhus.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Indtil lovgivning muliggør implementering af nulemissionszone for tung trafik, igangsættes pilothandlinger, der fremmer nulemissionskøretøjer og levering på cykel. Som eksempel forlænges forsøg med levering i ydertimer, omlastning til ladcykler, databaseret optimering af lastepladser mv.

Strategisk placering af offentligt tilgængelige lademuligheder for tung transport og fragtselskabers mulighed for rettidig elnettilslutning er essentielt for omstilling til el. Derfor udarbejdes en plan for strategisk placering og tilvejebringelse af opladningsmuligheder til tung transport i dialog med lokale elnetselskaber, Klimaalliancen Klimaneutral Logistik m.fl. sideløbende med prøvehandlingerne.

Et igangværende samarbejdsprojekt mellem Mobilitet, Teknik og Miljø, og Indkøb & Udbud, Borgmesterens Afdeling, fortsættes, så Aarhus Kommune bedst muligt understøtter den grønne omstilling af fragtbranchen, også i rollen som indkøber.

Alle erfaringer udmøntes i en plan for omstilling af citylogistik og tung transport.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Erhvervstransport og tung trafik indgår ikke i målsætningen for transportvalgsfordeling.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen for hurtigere elektrificering af tung trafik og optimeret brug af lastepladser til varelevering er vurderet til en reduktion på 14.600-24.400 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Skabe bedre bymiljø ved at optimere brugen af byens areal til varelevering og minimere søgetrafik.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg



Forsøg

INTERESSEVARETAGELSE

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Frem mod 2030 vil Teknik og Miljø i samarbejde med Borgmesterens Afdeling indtænke interessevaretagelse i eksisterende sager. En tværgående arbejdsgruppe koordinerer Magistratens interessevaretagelse, hvor Teknik og Miljø arbejder for bedre kollektiv trafik og cykelforhold i Aarhus. Infrastrukturplan 2035 giver årlig statslig støtte; senest i juni 2025 til tre cykelstier i Aarhus Kommune. I 2026 ansøger Aarhus Kommune om medfinansiering til tre nye projekter.



ØKONOMI

Interessevaretagelsen håndteres inden for eksisterende ramme.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Der fremlægges snart en cykelrealiseringsplan, som konkret skal sikre indspil til udmøntningen af den statslige cykelpulje. På baggrund af cykelrealiseringsplanen kan det vise sig relevant at iværksætte interessevaretagelse for at komme i yderligere betragtning til midler fra den statslige cykelpulje.

Regeringens nedsatte ekspertudvalg om kollektiv trafik i hele Danmark fremlagde i sommeren 2025 sine anbefalinger, herunder anbefalinger til ændringer i trafiksselskabernes lovmæssige beføjelser for at udbyde alternative mobilitetsløsninger og ændringer i trafiksselskabernes geografiske virkeområder. Teknik og Miljø har interessevaretaget overfor ekspertudvalget frem mod offentliggørelsen af udvalgets anbefalinger.

Teknik og Miljø har forberedt positionspapirer, der kan anvendes i den videre interessevaretagelse overfor Folketingets partier og medlemmer, når og hvis der kommer en landspolitisk debat på baggrund af anbefalingerne.

I forhold til Silkeborg-Aarhus jernbane afventer Teknik og Miljø resultaterne fra BaneDanmark i forhold til en videre undersøgelse af tre mulige linjeføringer. Disse forventes i første halvår af 2027.



SAMFUNDSDIALOG

Det vurderes ikke relevant med samfundsdialog til denne indsats.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

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, eftersom Teknik og Miljø har fremsendt ansøgningerne til cykelpuljen inden ansøgningsfristen i marts 2026. Se bilag D.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Teknik og Miljø interessevaretager for følgende forhold, som skal bidrage til bedre kollektiv trafik og bedre forhold for cyklister i Aarhus:

- Videre lovmæssige beføjelser for trafiksselskaber, så det bliver muligt for Midttrafik at udbyde andet end buskørsel og gøre brug af eksempelvis samkørsel, delemobilitet og andre nye mobilitetsløsninger.
- Grundlag for et mere forpligtende samarbejde om drift af attraktiv kollektiv trafik på tværs af kommunegrænserne til gavn for østjyderne.
- Statslig medfinansiering til kommunale cykelstiprojekter. Teknik og Miljø udarbejder oplæg til mulige interessevaretagelsesprojekter.
- Ændret lovgivning, så udvikling af cykelområdet fremmes, heri ændret skattelovgivning, så arbejdsgiverbetalte cykler kan betragtes som skattefrit personalegode.
- Fortsat interessevaretagelse for en ny Silkeborgbane med stop i bl.a. Harlev/Framlev samt ny Brabrand Station.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Interessevaretagelse ift. lovgivning og rammer, der styrker mulighederne for at tilbyde attraktiv kollektiv trafik og cyklisme, kan understøtte grønne transportvalg.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Antallet af passagerer i kollektiv trafik skal stige med 50 %.
- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være rygrad i det fremtidige mobilitetssystem.
- 50 % flere ture på cykel.
- Cyklen skal være det foretrukne transportmiddel for flere aarhusianere og for alle generationer, og cykelvenlighed skal være en afgørende del af kommunens DNA.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



✓ Analyse / Oplæg

Forsøg

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan



TIDSPLAN/FREMDRIFT

I tråd med Grøn Mobilitetsplan er indsats 25 om trafikøer igangsat med oplæg for Hasle og Åbyhøj øst for Ringvejen. Indsatsen har indtil januar 2026 forløbet efter tidsplanen med forventet anlægsperiode primo 2027.

Efter kommunalvalget og bestillingen på en fremkommelighedsplan i konstitueringsaftalen har indsatsen afventet afklaring i forhold til påvirkningen af det overordnede vejnet, som præmis for indsatsen.



ØKONOMI

I GMP-aftalen blev der afsat 14 mio. kr. til trafikøer og derudover 15 mio. kr. til trafikøer i midtbyen. Der blev udmøntet 1 mio. kr. til projektmodning i juni 2025. Der er ikke beregnet anlægsøkonomi på de konkrete tiltag endnu.

I Q4-GMP-indstillingen udmøntes der midler til projektmodning og anlæg.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Formålet med trafikøer er at reducere gennemkørende trafik i boligområder for at skabe tryggere forhold for fodgængere og cyklister.

Forvaltningen har udarbejdet to løsninger til at mindske den gennemkørende trafik uden helt at afskære bevægelser på tværs.

Forslagene balancerer politiske mål, borgerhensyn og økonomi og tager primært udgangspunkt i skiltning (ensretninger, indkørselsforbud) suppleret af bussluse og bump.

Løsning A kan afprøves som forsøg og bryder centrale gennemkørselsruter med ensretning ved skiltning.

Løsning B er baseret på hastighedsdæmpning med fartbump og kan ikke testes midlertidigt.

MTM foreslår, at der arbejdes videre med projektmodning af løsning B, som et muligt første skridt i fredeliggørelse af boligområderne.

I forbindelse med at Aarhus Vand udfører ledningsarbejder mellem april-august 2026 er der spæringer på Herredsvej fra Ringvejen til Viborgvej. MTM har i denne forbindelse igangsat tællinger i udvalgte kryds på Ringvejen og inde i boligområderne, som kan være med til at give et billede af de trafikale konsekvenser, der vil være for hhv. løsning A og løsning B. Der vil ligeledes blive indsamlet fremkommelighedsdata.



SAMFUNDSDIALOG

Løsningsforslagene bygger på borgerinddragelse i to trin i 2025: en digital platform og efterfølgende arbejdsmøder med lokale deltagere. Input er samlet i temaer og kvalificeret i dialog med borgerne. Der planlægges informationsmøde om forvaltningens løsninger for alle interesserede borgere i løbet af 2026, og der har været løbende dialog og møder med fællesråd. Indsatsen er desuden formidlet via hjemmeside.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

Oplægget har tre formål: At orientere om forvaltningens løsningsforslag, at tydeliggøre konsekvenser for det overordnede vejnet, og at informere om, at MTM foreslår, at der arbejdes videre med projektmodning af løsning B, som et muligt første skridt i fredeliggørelse af boligområderne. Se bilag E.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Der bliver igangsat forberedende arbejde for etablering af trafikøer, fredeliggjorte bykvarterer, i Aarhus Midtby ud til Ringvejen samt bymidterne i oplandsbyer. Mulige centrale greb er hastighedsdæmpende tiltag, ensretning, begrønning og pladsdannelser.

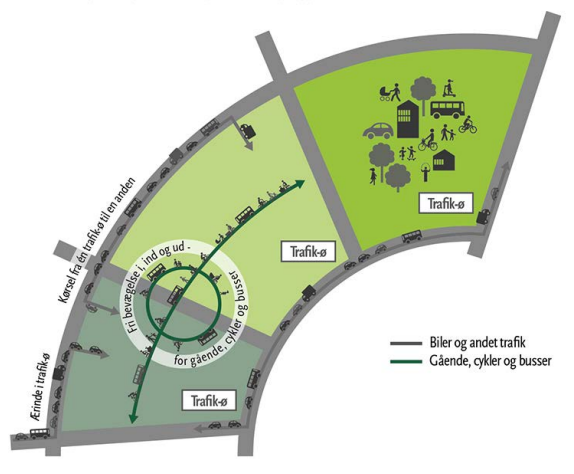
De enkelte områder skal udpeges og udvikles sammen med lokalområderne, herunder fællesrådene. Som åbningstræk arbejdes der med Hasle og Åbyhøj, som skal fungere som de første erfaringer med afprøvning af konceptet. Herefter kan trafikøer løbende implementeres først i Øgaderne og på Christiansbjerg og siden hen i flere områder. Derudover arbejdes der med etablering af trafikøer i midtbyen.

Arbejdet organiseres efter modellen for trafikal fredeliggørelse. Sammen med fællesrådene organiseres workshops med beboere, der afdækker problemer og ønsker til løsninger.

Indsatsen koordineres med indsats 26 om hastighedsnedsættelser i boligkvarterer samt indsats 27 om ny vejstruktur.

Trafikø: 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



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen understøtter målene for gang og cyklisme ved at give plads til gaderum med mere ophold, bløde trafikanter og mindre støj og bidrager til at reducere andelen af bilture.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er, sammen med indsats 26 om hastighedsnedsættelser i boligkvarterer, vurderet til en reduktion på 10.100-16.800 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Boligkvartererne skal være endnu mere attraktive og trygge at bo, lege og leve i til gavn for beboere og bløde trafikanter.
- Øge trygheden og sikre roligere bymiljøer.
- Lokalvejene, bymidterne og boligområderne forbeholdes lokaltrafik og ærindkørsel.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

Tidsplan

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPAN/FREMDRIFT

Der er ikke fremlagt forslag til hastighedsnedsættelse i 2025 efter planen. Indsatsen er sammentænkt med indsats 25 'Trafik-øer' og følger dennes tidsplan. Se status for indsats 25.



ØKONOMI

Der blev afsat 5 mio. kr. til indsatsen i 2025, som er blevet forskudt og endnu ikke udmøntet.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Man afventer også national retning og lovændring for at kunne få hastighedsnedsættelser godkendt ved politiet.



SAMFUNDSDIALOG

For nuværende er der ikke inddraget nogen interessenter, da indsatsen er tiltænkt som en del af GMP-indsats 25 om trafikøer. Samfundsdialog er derfor foretaget herigennem.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

I de boligkvarterer, hvor der etableres trafikøer, bliver hastighedsgrænsen sænket til 30-40 km/t, hvor det er muligt.

Dette sker for at øge trygheden og sikre roligere bymiljøer.

Hastighedsnedsættelser skal ske i dialog med lokalområderne, herunder fællesrådene. Hastighedsnedsættelser indtænkes i de workshops, der forventes at blive afholdt i forbindelse med arbejdet vedrørende trafikøer.

Indsatsen koordineres med indsats 25 om trafikøer samt indsats 27 om ny vejstruktur.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Lavere hastighed for køretøjer kan understøtte transportvalgsfordelingen ved at tilbyde tryggere og mere attraktive forhold for bløde trafikanter og samtidig bidrage til at reducere andelen af bilture.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er sammen med indsats 25 om trafikøer vurderet til en reduktion på 10.100-16.800 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Boligkvartererne skal være endnu mere attraktive og trygge at bo, lege og leve i til gavn for beboere og bløde trafikanter.
- Øge trygheden og sikre roligere bymiljøer.
- En mere cykelvenlig by.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

NY VEJSTRUKTUR OG KAPACITETSFORØGELSE I UDVALGTE KRYDS

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan

Finansiering



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Indsatsen foreslås koblet til udarbejdelse af trafikøer (indsats 25). Tidsplanen vil derfor følge etablering af trafikøer.

I planlægningen af trafikøer i Hasle og Åbyhøj er der igangsat trafikvurderinger, som skal belyse trafikale overflytninger og konsekvenser for det omkringliggende vejnet. Det bør desuden overvejes, om indsatsen skal indgå i den kommende fremkommelighedsplan.



ØKONOMI

Der er afsat 6 mio. kr. i 2026-2027. Vejnettet i Aarhus er allerede belastet, og midlerne er ikke tilstrækkelige til at løse eksisterende fremkommelighedsproblemer. Det anbefales derfor at bruge dem i tilknytning til trafikøerne, fx til mindre svingsporforlængelser. Hvis trafikvurderinger viser behov for større ombygninger, skal der findes ekstra finansiering, som forelægges med den endelige beslutning.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Der er mulighed for at koble denne indsats med GMP-indsats 25 om trafikøer. Herved vil der kunne etableres kapacitetsforøgelse på det overordnede vejnet på udvalgte steder i forbindelse med trafikøer.

Derudover vil indsatsen kunne indgå i en fremtidig fremkommelighedsplan (som er nævnt i konstitueringsaftalen fra november 2025).



SAMFUNSDIALOG

For nuværende er der ikke inddraget nogen interessenter, da indsatsen er tiltænkt som en del af GMP-indsats 25 om trafikøer. Samfundsdialog er derfor foretaget herigennem.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

På baggrund af indsats 25 om etablering af trafikøer samt indsats 26 om hastighedsnedsættelser udarbejder Teknik og Miljø forslag til en ny vejstruktur, som sikrer, at boligkvartererne undgår unødige gennemkørselstrafik.

I forlængelse heraf skal der være et effektivt ringvejsnet og indfaldsveje for at forbedre fremkommeligheden. Derfor prioriteres en kapacitetsforøgelse af udvalgte kryds, eksempelvis med svingbaner.

Der bliver udpeget et overordnet vejnet, som klart signalerer ruter til de store parkeringsanlæg og andre vigtige mål i midtbyen. Biltrafikken skal først og fremmest afvikles på dette vejnet, og muligheder for at tage smutveje gennem boligområder skal begrænses.

Første skridt i en ny vejstruktur er at indarbejde en ny vejklassifikation som en del af Kommuneplan 2025.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen understøtter ikke i sig selv mål for transportvalgsfordeling, men i sammenhæng med hastighedsnedsættelser og trafikøer bidrager indsatsen til at styrke forholdene for gang og cyklisme samt til at reducere andelen af bilture inden for trafikøerne.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Boligkvartererne skal være endnu mere attraktive og trygge at bo, lege og leve i til gavn for beboere og bløde trafikanter.
- Størstedelen af vejtrafikken skal foregå på det overordnede trafikvejnet.
- En mere cykelvenlig by.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

Tidsplan

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Arbejdet med udpegning af byrum er forsinket. Der arbejdes aktuelt på at undersøge mulige projekter og tilrettelægge det videre forløb. Ny forventet tidsplan er fremlæggelse af projektforslag til status i 2027 og realisering i 2028.

Forsinkelsen skyldes midlertidig reduceret bemanning og manglende ressource-mæssig kapacitet grundet sygemeldinger.



ØKONOMI

Der er afsat 7 mio. kr. til indsatsen, heraf 4 mio. kr. til nye aktive byrum og 3 mio. kr. til udvikling af byrum i oplandsbyerne. Midlerne er ikke disponeret til konkrete projekter som følge af den forskudte tidsplan.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Forsinkelsen medfører, at realisering af de aktive byrum udskydes med ca. to år i forhold til den oprindelige plan.



SAMFUNDSDIALOG

Inddragelse af fællesråd, lokalt erhvervsliv og øvrige interessenter igangsættes i forbindelse med den reviderede proces frem mod projektforslag til status i 2027.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Gode og levende byrum er afgørende for, hvordan man oplever byens kvalitet. Studier og erfaringer fra andre byer viser, at et ambitiøst fokus på byrum løfter byernes kvalitet og kan bidrage til livskvaliteten.

Med udgangspunkt i den strategiske byrumsplan "Aarhus giver rum til liv" igangsætter Teknik og Miljø det indledende arbejde med at udpege byrum, der skal fungere som attraktive opholdsrum med fokus på udeliv, aktivitet og legepladser. Når udpegningen er sket, vil udformningen ske på baggrund af dialog med og involvering af fællesråd, lokalt erhvervsliv og øvrige interessenter.

De aktive byrum designs og implementeres med afsæt i erfaringer fra anlæggelsen af øvrige strategiske byrum (Fredens Torv, Rundhøj Torv, Harlev, mv.).



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen understøtter målene for gang og cyklisme ved at skabe byrum med fokus på udeliv, bevægelse og aktive transportformer.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Løft af bykvaliteten i hele kommunen, så det er en god oplevelse at bevæge sig omkring og endnu flere har lyst til at bosætte sig og benytte de mange tilbud i Aarhus.
- Boligkvartererne i Aarhus skal være endnu mere attraktive og trygge at bo, lege og leve i til gavn for beboere og bløde trafikanter.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Byrådsindstilling om implementeringsplan og kommunikationsindsats er endnu ikke fremlagt. Teknik og Miljø forbereder fortsat en nulemissionszone, men afventer politiske drøftelser og genforhandling af Klimaplanen. Den videre tidsplan er derfor p.t. uafklaret.



ØKONOMI

Der er afsat 8 mio. kr. i 2027 til etablering af nulemissionszonen. Den manglende afklaring af implementeringsplan og tidsramme kan få betydning for disponering af midlerne og den samlede projektplan.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Den udskudte indstilling medfører usikkerhed om tidsplanen for forsøgsperioden 2027-2030. En fortsat afventning af politisk retning kan medføre behov for justering af opstartsår og kommunikationsindsats.

Det vil være væsentligt at afklare rammesætning i sammenhæng med klimaplanen for at sikre fremdrift og forudsigelighed for borgere og erhvervsliv.



SAMFUNDSDIALOG

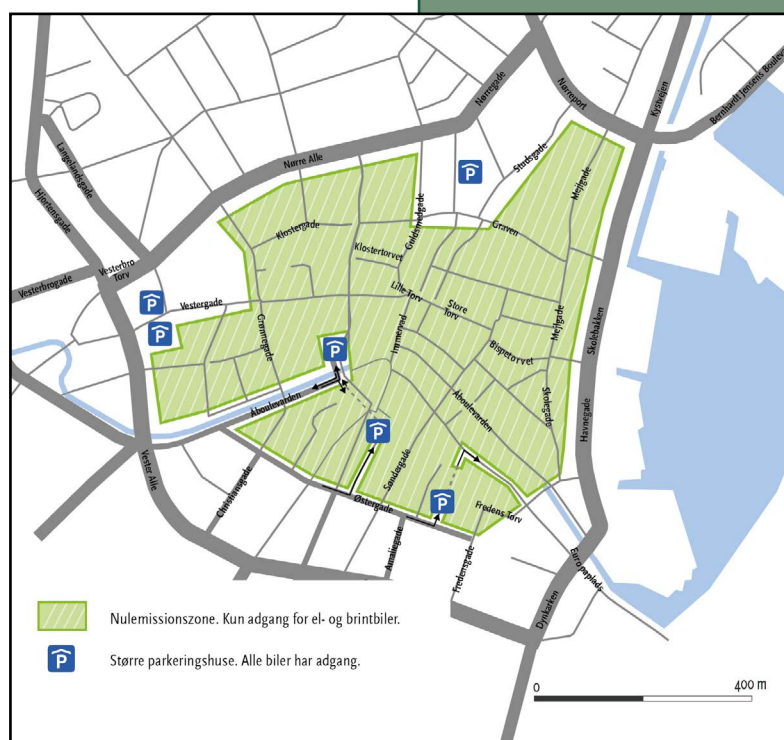
Der er endnu ikke igangsat målrettet kommunikations- og oplysningsindsats, da den politiske rammesætning afventer afklaring.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

For at bidrage til en renere og roligere midtby, mindske støj- og luftforurening, styrke den grønne omstilling og understøtte omstillingen til elbiler, etableres en nulemissionszone indenfor Allégaderingen med frie korridorer til centrale, offentligt tilgængelige p-huse i midtbyen. Beboere og handicapkørsel vil være undtaget.

Lovforslaget, som muliggør etablering af nulemissionszoner blev vedtaget i december 2024. Teknik og Miljø igangsætter derfor arbejdet med en konkret plan for implementering og kommunikation i forbindelse med etablering af en nulemissionszone indenfor Allégaderingen.

Forsøget igangsættes fra 2027 for at sikre en omstillingsperiode for borgere, håndværkere og erhvervsdrivende. Forud for implementeringen vil Teknik og Miljø iværksætte en målrettet, oplysende indsats.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Nulemissionszonen vil understøtte omstillingen til elbiler og bidrage til færre bilture i fossilbil i en afgrænset del af midtbyen.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er vurderet til en reduktion på 14.800-24.600 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter Midtbyvisionen samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- En attraktiv midtby med høj bykvalitet og indbydende atmosfære, som tiltrækker endnu flere lokale og besøgende.
- Mobilitetssystemet skal sikre, at midtbyen er let at komme til og fra, og at det er nemt at komme omkring.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg



Forsøg

**BYRUMSKVALITET OG TRYGHED LANGS LETBANENS
ETAPE 1****STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026****TIDSPLAN/FREMDRIFT**

Kortlægning af mulige projekter bliver igangsat i 2026, og projektoplæg forventes at blive fremlagt ved den årlige opfølgning på Grøn Mobilitetsplan i 2027. Der tilsigtes etablering af projekter i 2027 og 2028.

**ØKONOMI**

Med budgetforlig 2025 afsættes 1 mio. kr. til byrumskvalitet og tryghedsskabende indsatser hvert af årene 2027 og 2028.

**OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER**

Ingen.

**SAMFUNSDIALOG**

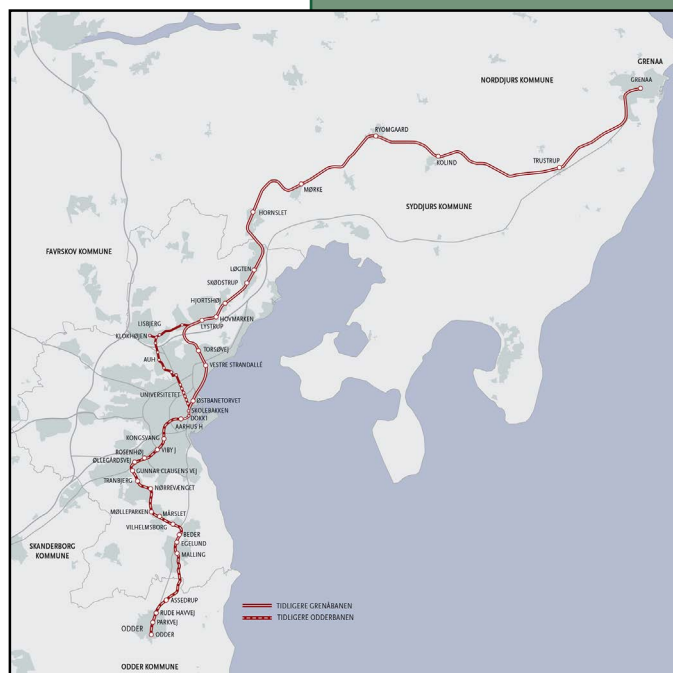
Intet planlagt.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Indsatsen skal forbedre byrumskvaliteten med begrønning på letbanens strækninger samt trygheden ved stationer med eksempelvis belysning og videoovervågning.

Der bliver igangsat en kortlægning af mulige projekter, der øger byrumskvalitet og/eller tryghed ved eksisterende letbanestop.

På baggrund heraf bliver projektoplæg fremlagt ved den årlige opfølgning på Grøn Mobilitetsplan i 2027 med henblik på gennemførelse af projekter i 2027 og 2028.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen vil forbedre rejseoplevelsen med letbanen og skabe bedre og trygkere stationsmiljøer. Det skal gøre det mere attraktivt at bruge letbanen og derigennem understøtte målet om at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Det skal være attraktivt at parkere bilen og skifte til kollektiv trafik eller cykel.
- Den kollektive trafik som et reelt alternativ til bilen og som rygraden i det fremtidige mobilitetssystem.
- Løft af bykvaliteten i hele kommunen, så det er en god oplevelse at bevæge sig omkring.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

UNDERSØGELSE AF LETBANEDOBBELTSPOR TIL HORNLET

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Indsatsen med at undersøge etablering af dobbeltspor til Hornslet er stadig pågående. Grundet travlhed med andre indsatser er det igangværende arbejde ikke fremskredet nok til, at det kan nå at færdiggøres før fristen for fremsendelse af status.



ØKONOMI

Omkostninger til at undersøge dobbeltspor og udarbejde oplæg til politisk drøftelse finansieres via eksisterende driftsramme i Teknik og Miljø, herunder grundbevillingen for Grøn Mobilitet.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Det forventes, at undersøgelserne er klar før sommerferien 2026, hvorefter eventuel medfinansiering skal drøftes med Nord- og Syddjurs Kommune samt Region Midtjylland. Herefter kan et samlet oplæg for dobbeltspor fremlægges for forligskredsen.

Etablering af dobbeltspor på strækningen anses som forudsætning for en evt. genåbning af Hovmarken st. og har derfor sammenhæng til GMP-indsats 46 om mulighed for byudvikling og parkér og rejs ved stationen.

Undersøgelsen genbesøger en fase 1 vurdering af en fuld udbygning af dobbeltspor mellem Lystrup og Hornslet fra 2015. Heri blev det vurderet, at et udvidelsesprojekt vil koste omkring 416 mio. kr. (2015 priser). Undersøgelsen genvurderer overslag samt om etablering af enkelte etaper og krydsningsmuligheder er tilstrækkeligt.



SAMFUNDSIALOG

Der er i forbindelse med samfundsdialog for Grøn Mobilitetsplan i efteråret 2024 afholdt en række møder med fællesråd, erhvervslivet, foreninger og organisationer og nabokommuner.

Heri er der udtrykt ønske om styrkelse af letbanens drift, herunder forbedret rettidighed og kapacitet fra omegnskommunerne. Det er planlagt yderligere inddragelse af Nord- og Syddjurs Kommune samt Region Midtjylland, når dobbeltsporundersøgelserne er gennemført.



OPLÆG

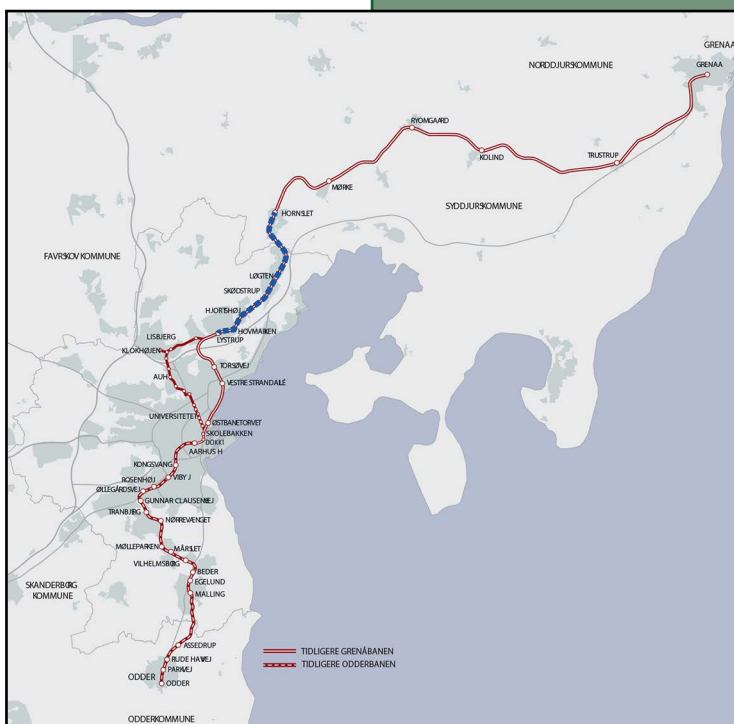
Oplæg fremsendes udenom statusrapporten.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Teknik og Miljø undersøger mulighederne for, at der etableres dobbeltspor på letbanen til Hornslet. Der afsøges mulighed for medfinansiering med Nord- og Syddjurs Kommune.

Formålet med denne udvidelse er at sikre større kapacitet og mulighed for at øge driften yderligere på strækningen.

I dialog med Midttrafik og Aarhus Letbane undersøges dobbeltsporsprojektet til Hornslet i regi af Letbanesamarbejdet med de øvrige østjyske kommuner og regionen.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen omhandler en undersøgelse af en projektmulighed og bidrager derfor kun muligvis til målet om at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være rygrad i det fremtidige mobilitetssystem.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

Finansiering

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Det er bestilt, at screeningen af busbaneprojekter på Ringvejen skal fremlægges ved GMP Q2 i 2026. Fremlæggelse af projekterne er dog allerede sket på byrådsmøde 3.12.2025, hvor der samtidig blev udmøntet midler til forprojektering af delstrækningen Viborgvej - Herredsvej.



ØKONOMI

Med Budget 2025 er det aftalt at opspare 150 mio. kr. frem til 2034 til busbaner på Ringvejen.

Imidlertid er der vurderet finansieringsbehov på de belyste delstrækninger på mellem 350 og 486 mio. kr.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

For at opnå størst mulig effekt på busfremkommelighed og pålidelighed bør busbaner etableres på hele sammenhængende strækninger i ringvejskorridoren. Imidlertid er der endnu ikke belyst delprojekter på strækningen mellem Lykkesholms Allé og Silkeborgvej, fordi det vurderedes at inden for det afsatte budget, ville de allermost belastede delstrækninger skulle belyses først. Denne strækning forventes også at have et betydeligt finansieringsbehov.



SAMFUNDSDIALOG

Inden opstart på udarbejdelse af projektforslag blev der afholdt borgermøde med potentielt berørte borgere på strækningen Hasle Ringvej efter borgernes ønske. Mange udtrykte bekymring for, om de skulle helt eller delvist eksproprieres.

Projektforslaget er udarbejdet så skånsomt som muligt i forhold til eksproprieringsgrad. I forbindelse med detailprojektering, vil relevante borgere blive inddraget igen.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

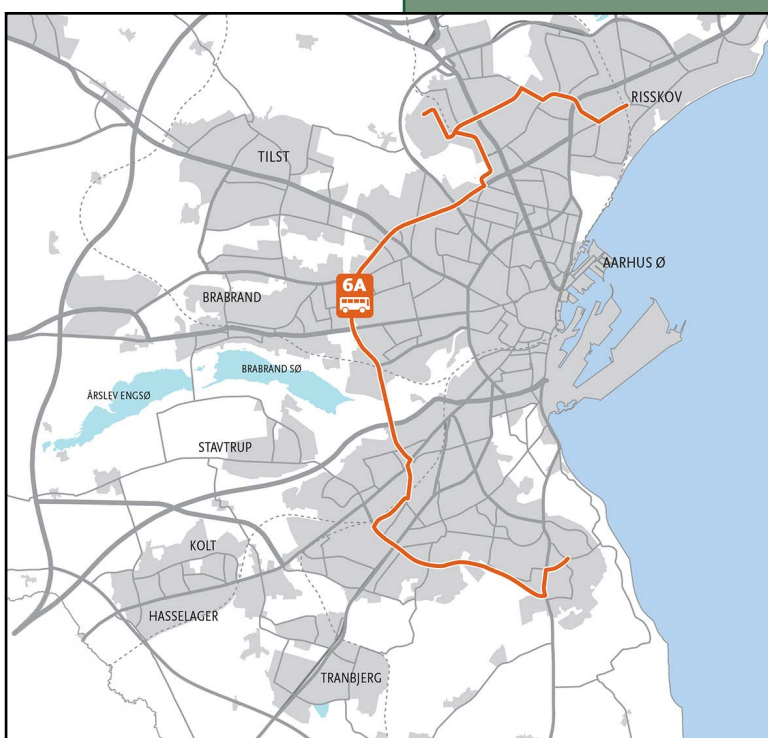
Der er vedlagt rapport om busbaner på Ringvejen, som blev forelagt byrådet i december 2025. Screening af busbaneprojekter på Ringvejen tages til orientering med henblik på fremtidig prioritering og afsætning af økonomi. Se bilag F.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Indsatsen indeholder afklaring og etablering af et fremtidigt busbaneprojekt på Ringvejen.

Busbaneprojektet skal medvirke til at skabe bedre busfremkommelighed på ringvejsstrækningen, hvor linje 6A i dag kører, som i dag er den korridor med de største busforsinkelser.

Der bliver gennemført en screening og kortlægning af mulige busbaner på Ringvejen, der kan etableres inden for den økonomi, der opspares frem til 2034. Begge dele bliver fremlagt ved den årlige status på Grøn Mobilitetsplan i 2026 med henblik på etablering i 2028/2029 og frem til 2034 i takt med opsparingen. Projektet vil i fremtiden kunne udbygges til en fuld BRT-løsning på Ringvejen.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen medvirker til at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Den isolerede effekt af indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt. Det oprindelige projekt for BRT på Ringvejen havde en forventet reduktionseffekt på 110-180 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være rygrad i det fremtidige mobilitetssystem.
- Der skal være så god fremkommelighed, at man sjældent oplever forsinkelser i den kollektive trafik.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

Tidsplan

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Idriftsættelse af ny kollektiv trafikstruktur udskydes fra 2027 til 2028.

Dette skyldes behov for at indtænke erfaringer med forsøget for 15-kronersbilletter, og evt. adfærdsændringer, evt. større model for 15-kronersbilletter i Aarhus Kommune samt afklaring om letbanens etape 2 og den øvrige kollektive trafik.

Dette betyder, at forslag til kollektiv trafikstruktur udarbejdes i 2026 med henblik på politisk fremlæggelse, offentlig høring og endelig vedtagelse i 2027.



ØKONOMI

Udarbejdelse af forslag for ny kollektiv trafikstruktur er finansieret via eksisterende bevilling for grøn mobilitet i MTM.

Den driftsmæssige finansiering af ny kollektiv trafikstruktur tager afsæt i eksisterende driftsramme. Byrådet vil ved politisk fremlæggelse i 2027 blive forelagt evt. driftsmæssige udvidelsesmuligheder samt oplæg til nødvendige anlægsprojekter, nedlæggelser, flytninger og sammenlægninger af stoppesteder, som forudsætning for planens gennemførelse.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

I forhold til målopfyldelsen, bemærkes det, at det forslag til kollektiv trafikstruktur, der udarbejdes, tager afsæt i den nuværende driftsramme. Det vil være et første skridt på vejen mod 50 % flere i den kollektive trafik, men det vil ikke kunne bringe os i mål. Der udarbejdes derfor også udvidelsespakker, der kan tilvælges og, som kan indfri 50 %-målsætningen. Disse udvidelser vil betyde væsentlig stigning i nettoøkonomi samt behov for udvidelse af depotfaciliteter.



SAMFUNDSDIALOG

Udover samfundsdialogen i 2024, hvor der kom mange konkrete forslag til den nye kollektive trafikstruktur samt til billigere takster, har Aarhus Kommune og Midttrafik også gennemført en undersøgelse blandt 3.700 brugere og ikke-brugere af den kollektive trafik i kommunen. Denne undersøgelse danner i stor stil grundlaget for forslaget til ny kollektiv trafikstruktur.

Frem mod implementering vil forslag til ny kollektiv trafikstruktur komme i offentlig høring. Der vil i den forbindelse blive planlagt borgerinddragelse.

OPLÆG

Oplægget til den kollektive trafikstruktur er under udarbejdelse jf. ny tidsplan og vil blive forelagt byrådet med henblik på offentlig høring i 2027.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

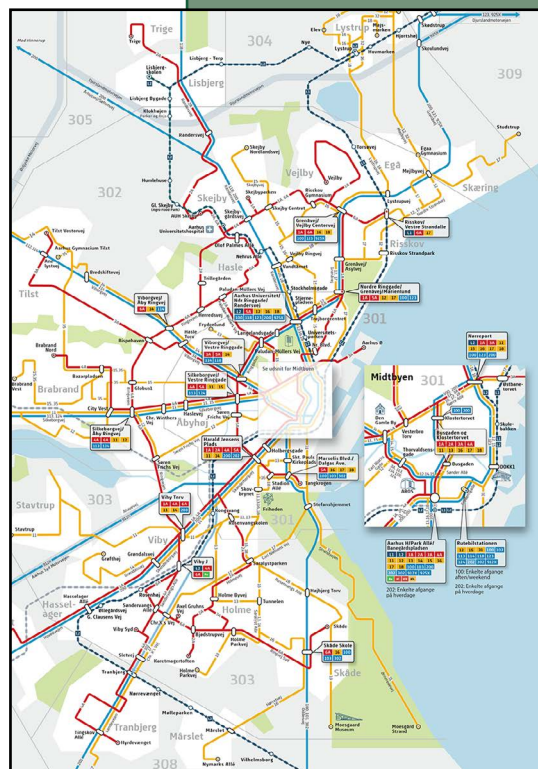
Teknik og Miljø udarbejder et samlet oplæg til serviceniveau, busruter og køreplaner i den kollektive trafikstruktur fra 2027 og frem. Herunder belyses behov for depotudvidelse i forbindelse med driftsudvidelser.

Oplægget sammentænkes med en ny model for flextrafik, plustur, samkørsel og delemobilitet i yderområderne.

Den nye kollektive trafikstruktur sammentænkes desuden med undersøgelser af nye billettyper, zone- og takststruktur.

Den kollektive trafikstruktur skal løfte ambitionerne om effektive buskorridorer og et højklasset busnet, som skal indfri målsætningen om 50 % flere passagerer i den kollektive trafik.

Oplæg til ny kollektiv trafikstruktur bliver udarbejdet i tæt samarbejde med Midttrafik. Region Midtjylland og nabokommuner bliver inddraget via det tværkommunale samarbejdsforum "Letbanerådet".



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen rammesætter den konkrete udmøntning af Indsats 5 Effektivt og højfrekvent busnet før 2030 og Indsats 6 Ny økonomisk ramme for den kollektive trafik og bidrager derfor til at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Ikke effektvurderet særskilt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være rygrad i det fremtidige mobilitetssystem.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

Tidsplan

Afklaring af
rammebetingelser

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark har afleveret sine anbefalinger til regeringen, som endnu ikke har taget stilling til udvalgets anbefalinger. MTM arbejder på at afklare Aarhus Kommunes position i forhold til de meget brede rammer fra udvalgets anbefalinger og sammenhæng til de politiske målsætninger i konstitueringsaftalen.



ØKONOMI

Der udestår ikke finansiering for det nuværende, afklarende arbejde, men implementeringen af en ny organisering af den kollektive trafik må forventes at medføre omkostninger betinget af politisk ambitionsniveau nationalt og i Aarhus Byråd.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Ekspertudvalgets anbefalinger blev præsenteret omkring sommer 2025, men er ikke siden behandlet af regeringen. Det vurderes, at kommunalvalget har haft en afgørende betydning for regeringens vilje til at fremlægge nye initiativer for den kollektive trafik. Tilsvarende effekt forventes det kommende folketingsvalg at have, hvorfor det er usikkert om regeringen fremsender en samlet position for området.



SAMFUNDSDIALOG

Der er ikke foretaget nogen samlet samfundsdialog. Det må forventes, at denne vil følge af en national stillingtagen til sagen via et regeringsudspil eller folketingsvalg. Afledt vil der lokalt opstå dialog, såfremt behandlingen af oplægget til den årlige status på Grøn Mobilitetsplan giver anledning hertil.



OPLÆG

Intet vedlagt oplæg. Det bestilte oplæg med forslag om ny organisering af den kollektive trafik i Aarhus afventer regeringens udspil til en ny politisk aftale om rammerne for den kollektive trafik i hele landet i forlængelse af ekspertudvalgets anbefalinger.

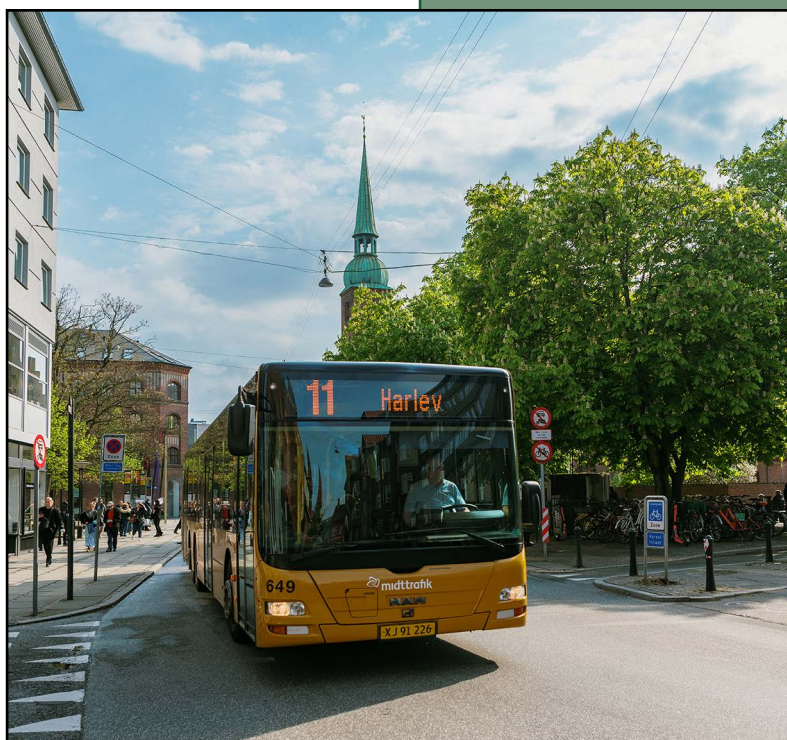
VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Indsatsen indeholder et oplæg til ændret organisering af kollektiv trafikområdet og dets aktører med afsæt i det tidligere arbejde, der i 2023 er gjort i §17, stk. 4-udvalget for fremtidens kollektive trafik.

Aftale om Grøn Mobilitetsplan peger på, at der skal hentes inspiration fra Skåne og Nordjylland. Derudover, at oplægget skal forholde sig til regeringens ekspertudvalg om kollektiv mobilitet og dets anbefalinger i 2025.

En ny organisering skal bidrage til en mere sammenhængende og attraktiv kollektiv trafik i Østjylland.

Der bliver udarbejdet et oplæg til drøftelse ved den årlige status på Grøn Mobilitetsplan i 2026. Oplægget bliver udarbejdet i et samarbejde mellem Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling via Selskabssekretariatet.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen omhandler et oplæg til politisk drøftelse. Dette vil ikke i sig selv bidrage til at øge andelen af kollektiv trafik, men det skal indgå som beslutningsstøtte for fremtidige beslutninger, der kan forbedre den kollektive trafik.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen indgår i 'Politik for et aktivt ejerskab', der beskriver styringsredskaber og mål for kommunens selskaber, herunder understøttelse af den grønne omstilling og fokus på et CO₂-neutralt bysamfund i 2030.

Derudover understøtter indsatsen følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være ryggrad i det fremtidige mobilitetssystem.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

OPGRADERING AF ITS-TRAFIKCENTRAL

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Det nuværende centralsystem har scenariestyling på udvalgte steder, blandt andet Ringvejen og området omkring AGF Stadion. Systemet viser også information på dynamiske tavler, fx om rejsetider og parkeringsforhold. I perioden 2026-2028 vil begge funktioner blive udvidet til flere lokaliteter. Centralsystemet udbydes i 2026 med fokus på erfaringer fra det eksisterende system og på udveksling af data med andre kilder. Beredskabet bruger allerede systemet til trafikstyring ved Mindet.



ØKONOMI

Der er afsat 1 mio. kr. pr. år i perioden 2026-2028, og budgettet forventes anvendt til en kombination af programmering af automatiseret scenariestyling samt integration af datakilder i trafikovervågningen.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Intet på nuværende tidspunkt.



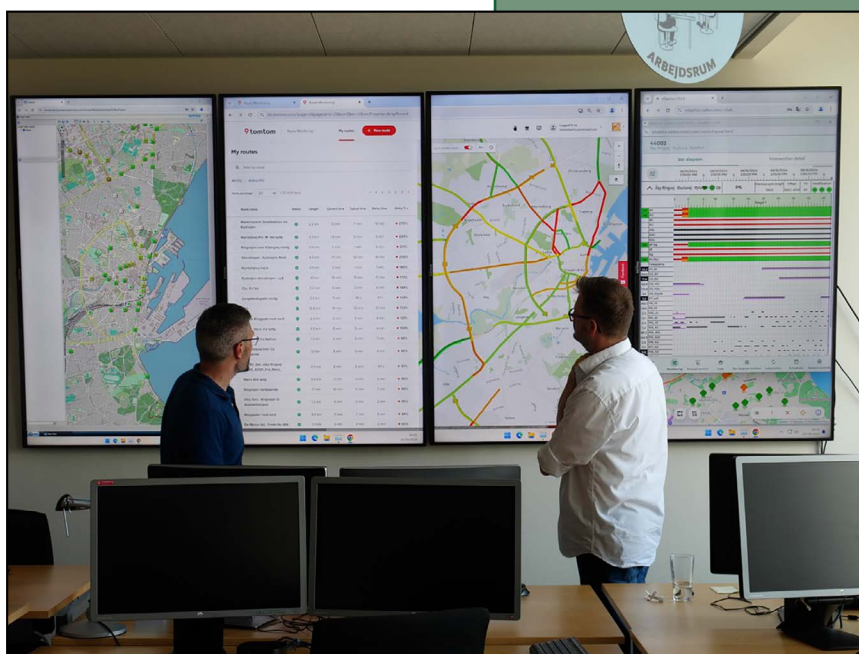
SAMFUNSDIALOG

Der har ikke været gennemført en samfundsdialog.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Den nuværende ITS-trafikcentral er bemandet for at overvåge og handle på trafikafviklingen. Det kan sikre bedre fremkommelighed ved eksempelvis trafikulykker og akut opstået trængsel i forbindelse med afslutning af større arrangementer og derigennem bidrage til en pålidelig trafikafvikling på vejnettet.

Med indsatsen bliver trafikledelsen automatiseret gennem programmering af scenarier, der kan styre flere anlæg i områder på én gang. Der vil blive lavet scenarier til forbedret trafikafvikling fra faste eventområder, som kan aktivere sig selv. Tilsvarende vil der blive udviklet scenariestyling til trafikledelse ved akutte hændelser på udvalgte strækninger på det kritiske vejnet.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen forventes ikke at bidrage til målet.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Bidrager til at sikre fremkommeligheden, særligt på ringvejsnettet og indfaldsvejene for at understøtte et effektivt mobilitetssystem.

TYPE

Anlægsprojekt



Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

Tidsplan

Finansiering

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Der er opstartet forsøg med gratis kollektiv trafik fra parkér og rejs-anlægget på Klokhøjen. Der har været afholdt møder med Bilka ved Anelystvej, og indgået aftale om at kunne igangsætte pilotforsøg på Bilkas parkeringsplads som mobilitetsknudepunkt. Oplæg om dette er vedlagt.

Oplæg for parkér og rejs ved Skanderborgvej og Grenåvej er under udarbejdelse og vil være fremlagt i 2027.



ØKONOMI

Til gennemførelse af forsøg ved Bilka i Anelystvej anslås et finansieringsbehov på 250.000 kr. Der er ikke pt. afsat finansiering til etablering af fremtidige mobilitetsknudepunkter.

Såfremt der ønskes gratis kollektiv trafik som ved Klokhøjen, anslås det at koste ca. 3 mio. kr. i årligt indtægtstab. Finansiering af dette kan henvises til GMP-indsats 8 'Forsøgsordning med gratis kollektiv trafik fra mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs'.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Der er indgået en uforpligtende aftale med Bilka om at benytte en del af parkeringspladsen som parkér og rejs-anlæg. Viborgvej og Anelystvej betjenes ved Bilka af linjerne 3A og 114. Her kan afprøves, hvordan incitamenter fra fx forretninger, eller den blotte tilstedeværelse af dagligdagsfunktioner, kan være med til at tilskynde folk at benytte p-pladsen som parkér og rejs-facilitet.

Da beliggenheden ved Bilka er i et tætbebygget byområde, vurderes det, at evt. gratis kollektiv trafik, som ved Klokhøjen, vil tiltrække mange eksisterende brugere af kollektiv trafik fremfor bilister og øge indtægtstab.



SAMFUNDSDIALOG

Der er udtrykt bekymring for, om et parkér og rejs-anlæg ved Anelystvej/Viborgvej vil tiltrække mere biltrafik til lokalområdet nord for Viborgvej. Området er i dag bilorienteret, og det vurderes ikke umiddelbart, at en ændret benyttelse af Bilkas parkeringsplads vil medføre mere trafik i Tilst. MTM vil dog følge trafikudviklingen.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

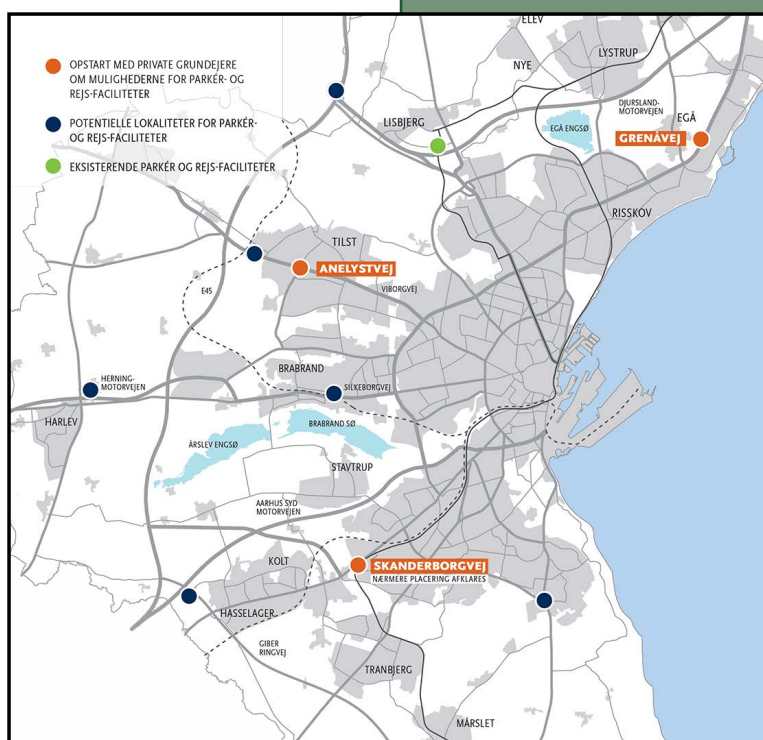
Der er udarbejdet et oplæg, der redegør for en brugerundersøgelse ved Klokhøjen og indsigter ved brug af gratis kollektiv trafik samt et oplæg til et parkér og rejs-forsøg ved Bilka/Anelystvej. Se bilag G.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Indsatsen indeholder et oplæg til gradvis etablering af mobilitetsknudepunkter med parkér- og rejsfaciliteter på centrale indfaldsveje i takt med, at det højfrekvente busnet udvikles frem mod 2030.

Første skridt er etablering af parkér og rejs-lokalteter 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).

Teknik og Miljø starter dialog med private grundere om mulighederne for parkér og rejs-faciliteter og udarbejder et samlet oplæg om den videre udvikling af mobilitetsknudepunkter.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen bidrager til målet om, at 11 % af alle ture foretages med kollektiv trafik i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet særskilt på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Det skal være attraktivt at parkere bilen og skifte til kollektiv trafik eller cykel.
- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være ryggrad i det fremtidige mobilitetssystem.

TYPE

Anlægsprojekt



Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

KLOKHØJEN- MERE ATTRAKTIVT MOBILITETS KNUDEPUNKT

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Arbejdet med indsatsen er i gang, men der leveres ikke oplæg til status i 2026, som planlagt. Indsatsen er forsinket som følge af ressourceprioritering, og oplægget forventes fremlagt i forbindelse med den årlige opfølgning i 2027.



ØKONOMI

Undersøgelsen af mulighederne finansieres af eksisterende økonomi.

Der er ikke afsat finansiering til eventuelle fremtidige projekter ved Klokhøjen.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Området omkring Klokhøjen i Lisbjerg er fortsat fysisk og funktionelt adskilt fra den øvrige by. Samtidig ligger den forventede byudvikling omkring stationen længere ude i tid. Indsatsen fokuserer derfor på at styrke de eksisterende forhold her og nu, herunder tryghed, tilgængelighed og anvendelighed gennem forbedringer af parkering, belysning og overvågning.



SAMFUNDSIALOG

I forbindelse med GMP-indsats 8 om forsøgsordning med gratis kollektiv trafik fra mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs-faciliteter er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt passagererne fra Klokhøjen om bevæggrunde for at benytte anlægget og gratisbillet samt forslag til forbedringer af oplevelsen ved Klokhøjen.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

For at gøre Klokhøjen til et mere attraktivt tilbud med parkér og rejs-anlæg undersøger Teknik og Miljø mulighederne for etablering af mindre detailhandel, lynladestationer mv. i området.

Ligeledes undersøges mulighederne for at forbedre tilkørselsforhold og skiltning og for at øge trygheden igennem videoovervågning i samspil med indsats 30 om byrumskvalitet og tryghed langs letbanens etape 1.

Indsatsen skal medvirke til at øge trygheden ved Klokhøjen og generelt i og omkring den kollektive trafik. Sammen med indsats 8 om gratis kollektiv trafik ved parkér og rejs-lokationer skal den gøre det mere attraktivt at bruge den kollektive trafik.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Mere attraktive mobilitetsknudepunkter kan bidrage til, at flere tilvælger kollektiv trafik og aktiv mobilitet, og indsatsen understøtter dermed målet om at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030 samt målene for cyklisme og gang.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Det skal være attraktivt at parkere bilen og skifte til kollektiv trafik eller cykel.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

NY SAMKØRSELSPLATFORM FOR KOMMUNENS MEDARBEJDERE**STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026****Tidsplan****Resurse-
prioritering****TIDSPLAN/FREMDRIFT**

Indsatsen er ikke igangsat. Placeringen af indsatsen er endnu ikke afklaret med Borgmesterens Afdeling, og der foreligger derfor ikke fastlagt ejerskab eller tidsplan. Den forudsatte afklaring i forbindelse med status på Grøn Mobilitetsplan i 2026 kan ikke imødekommes. Fremdriften afventer organisatorisk afklaring.

**ØKONOMI**

Der er ikke afsat særskilt finansiering til indsatsen. Videre arbejde med en samkørselsplatform vil forudsætte stillingtagen til model, ambitionsniveau og eventuelt finansieringsbehov.

**OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER**

Manglende organisatorisk forankring er den væsentligste barriere for fremdrift. Såfremt indsatsen fortsat ønskes prioriteret som led i arbejdet med grøn mobilitet og reduktion af transportrelaterede udledninger, forudsætter det afklaring af ejerskab og ressourcebehov.

**SAMFUNDSDIALOG**

Der er ikke gennemført inddragelse, da indsatsen ikke er igangsat.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

For at udbrede samkørsel bliver der etableret en samkørselsplatform for Aarhus Kommunes medarbejdere.

Mere samkørsel kan bidrage til bedre udnyttelse af vejene og færre bilture.

Aarhus Kommune har de senere år afprøvet FDMs TaMed-løsning som samkørselsplatform for medarbejdere både til og fra arbejde og i arbejdstiden. I arbejdet med en ny samkørselsplatform bliver der bygget videre på eksisterende erfaringer.

Placering af indsatsen afklares med Borgmesterens Afdeling.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Mere samkørsel kan bidrage til målet om færre bilture i 2030 ved at udnytte nogle af de mange tomme passagersæder i de biler, der kører på vejene.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er vurderet i sammenhæng med andre tiltag vedr. samkørsel, som håndteres i indsats 33 ny kollektiv trafikstruktur. De samlede indsats vedr. samkørsel er vurderet til en reduktion på 2.580-4.300 tons CO₂.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Bedre muligheder for samkørsel, da der er et stort potentiale ift. udnyttelse af vejene og færre bilture.
- Den kollektive trafik skal gentænkes, så busserne suppleres med flextrafik, samkørsel og delemobilitet.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg



Forsøg

PARKERING VED EKSISTERENDE LETBANESTOP OG KNUDEPUNKTER

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Indsatsen indeholder et oplæg til at øge parkeringsmuligheder ved eksisterende letbanestationer og store stoppesteder i A-busnettet med henblik på at skabe mulighed for parkér og rejs. Der er forud for den årlige opfølgning for GMP lavet et oplæg om parkeringssituationen ved eksisterende letbanestop og stationer, hvor der er kigget på muligheden for at optimere parkeringen eller muligheden for at etablere mere parkering.



ØKONOMI

Udarbejdelse af oplæg til optimering af parkering ved letbanestop og knudepunkter er blevet afholdt inden for eksisterende økonomi. Der er endnu ikke afsat midler til evt. optimering af parkering ved letbanestop og knudepunkter.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Der er udarbejdet oplæg til optimering af parkering ved letbanestop og knudepunkter til den årlige status på GMP i 2026.

Der er endnu ikke udarbejdet egentlige projektforslag. I de fleste tilfælde ligger letbanestationer, hvor det kunne være relevant at supplere stationen med flere parkeringspladser i bymæssig bebyggelse. Dette vanskeliggør ofte udbygninger af parkeringskapaciteten.

Generelt er det muligt at optimere parkeringspladserne ved at tidsbegrænse dem, mens rejsende, der ønsker at parkere bilen for at rejse videre med letbanen, henvises til fx Klokhøjen i den nordlige del af byen. På den måde minimeres også parkeringssøgende trafik i oplandsbyerne.

En del af screeningen har også omfattet en hurtig rundspørge, om fællesråd eller borgere har henvendt sig med ønsker om flere parkeringspladser på letbanestationer. Denne screening indgår også i det medfølgende oplæg.



SAMFUNSDIALOG

I forbindelse med samfundsdialogen er Tranbjerg Station blevet nævnt som et sted, hvor der ønskes flere parkeringspladser. Her kan der eventuelt henvises til Nørrevænget.

I Lystrup har Fællesrådet ønsket flere parkeringspladser ved stationen, hvor det dog er vanskeligt at finde plads til mere parkering.

I forslaget til en ny kollektiv trafikstruktur (indsats 33) er der lagt op til en tilbringerlinje til Lystrup Station, hvilket reducerer antallet af parkeringspladser.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

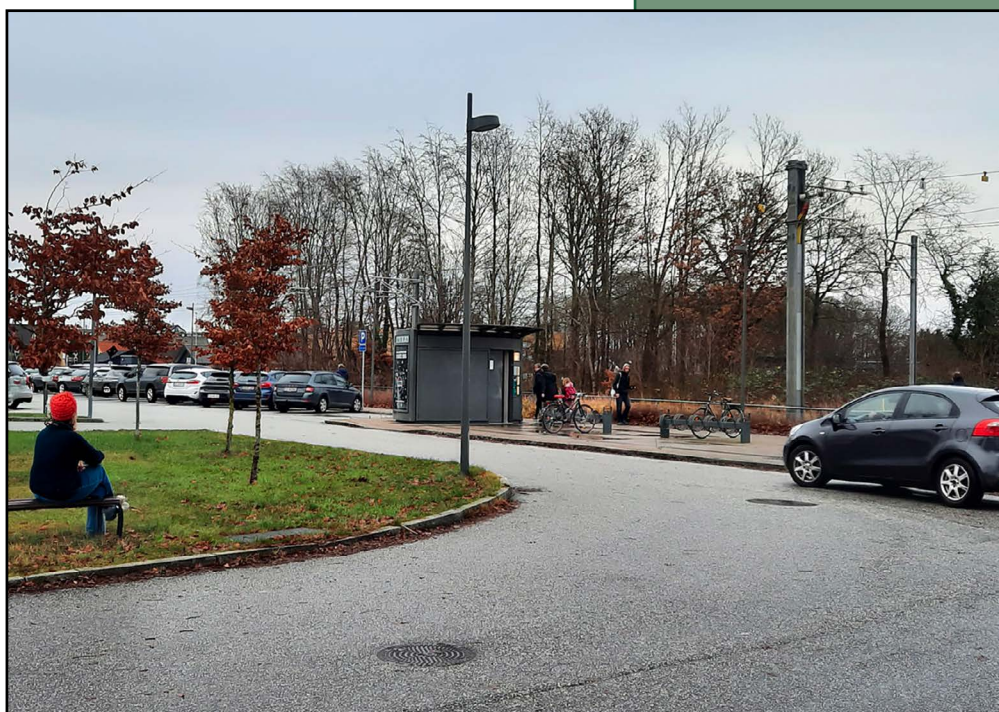
Oplægget gennemgår alle letbanestationer nord for Skejbyområdet og syd for Vibyområdet. Alle parkeringspladser ved letbanestationerne er blevet optalt og præsenteres i oplægget. For hvert letbanestop er det vurderet, om der er umiddelbar mulighed for en udvidelse eller optimering af parkeringspladser. Hvis der er et politisk ønske om at forfølge nogle af mulighederne, vil MTM gå i dialog med Fællesråd om det videre forløb. Se bilag H.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Indsatsen indeholder et oplæg til at øge parkeringsmuligheder ved eksisterende letbanestationer og store stoppesteder i A-busnettet med henblik på at skabe mulighed for parkér og rejs.

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

På baggrund heraf bliver der udarbejdet et oplæg til eventuelle optimeringsprojekter.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen omhandler et oplæg til politisk drøftelse. Dette vil ikke i sig selv bidrage til at øge andelen af kollektiv trafik, men det skal indgå som beslutningsstøtte for fremtidige beslutninger, der kan forbedre den kollektive trafik.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Det skal være attraktivt at parkere bilen og skifte til kollektiv trafik eller cykel.
- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være rygrad i det fremtidige mobilitetssystem.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

**TRANSPORTVANE- OG
TRANSPORTADFÆRDSUNDERSØGELSE**

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan

**Resurse-
prioritering**



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Afklaring af rammer for undersøgelsen og fremlæggelse af resultater ved den årlige status på Grøn Mobilitetsplan i 2026 er ikke gennemført som forudsat. Arbejdet er ikke igangsat som følge af manglende ressourcemæssig kapacitet. Forslag til ny tidsplan er, at der fremlægges rammer for undersøgelsen og undersøgelsens resultater ved status i 2027 i stedet for.



ØKONOMI

Selve analysen forudsættes finansieret inden for eksisterende ramme. Eventuelle opfølgende adfærdstiltag skal finansieres særskilt. Den manglende fremdrift kan forsinke grundlaget for eventuelle efterfølgende prioriteringer af finansiering til projekter.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Den manglende fremlæggelse i 2026 betyder, at beslutningsgrundlaget for eventuelle adfærdsrettede tiltag udskydes. Såfremt indsatsen fortsat ønskes prioriteret, forudsætter det ressourcemæssig prioritering og fastlæggelse af en revideret tidsplan.



SAMFUNSDIALOG

Undersøgelsen er endnu ikke igangsat, og der er derfor ikke gennemført inddragelse eller dataindsamling.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

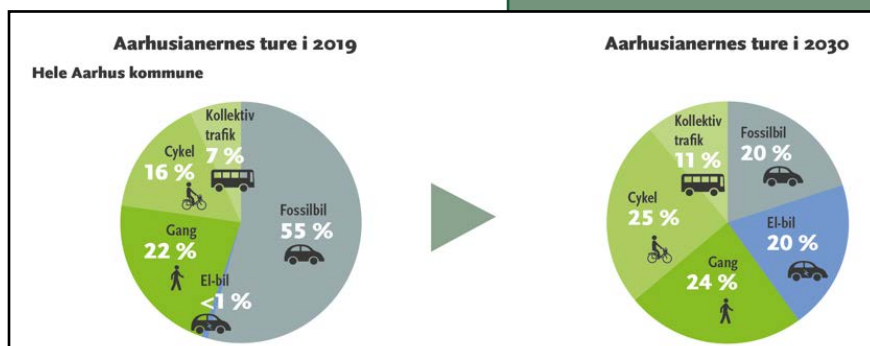
Nye transportvalg kræver nye vaner:

For at understøtte det grønne transportvalg og vejen mod den forudsatte transportvalgsfordeling i 2030 igangsætter Teknik og Miljø en transportvane- og transportadfærdsundersøgelse, der kortlægger udfordringer og muligheder for, at aarhusianerne kan træffe nye transportvalg.

Teknik og Miljø afklarer rammer for undersøgelsen, herunder datagrundlag og formidlingsform.

Analysen bliver fremlagt ved den årlige status på Grøn Mobilitetsplan i 2026, og der træffes beslutning om evt. opfølgende adfærdsrettede tiltag.

Det er planen, at adfærdsanalysen og dens tiltag indgår som et fast punkt ved alle kommende årlige statusopfølgninger på Grøn Mobilitetsplan frem mod 2030.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Undersøgelsen skal kortlægge udfordringer og muligheder for, at aarhusianerne kan træffe nye transportvalg og derigennem skabe viden og data, der understøtter målet for transportvalgsfordeling i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Analysen er ikke vurderet, men har en understøttende effekt for at opnå CO₂-målet.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Kortlægningen skal danne grundlag for den fortsatte samfundsdialog og skal også indgå som en del af den årlige opfølgning, så forligsparterne kan foretage de nødvendige justeringer i indretningen af grøn mobilitet i Aarhus.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



✓ Analyse / Oplæg

Forsøg

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Indsatsen er i gang og befinder sig både i dataindsamlings- og modningsfasen samt i implementeringsfasen. Der er udarbejdet oplæg til projektforslag, men fremdriften har været langsom på grund af begrænsede ressourcer. Den systematiske gennemgang af uheldsdatabaser er gennemført i 2024-2025 og omfatter sortpletanalyse, analyse af cyklistulykker og temaanalyser. Tryghedskortlægning og borgerinput i 2025 danner nu et solidt prioriteringsgrundlag.



ØKONOMI

Indsatsen har ingen særskilt finansiering, og der er hidtil primært gennemført analyser og inddragelse. På baggrund af sortpletanalysen er der i 2025-2026 gennemført og planlagt mindre ombygninger enkelte steder inden for eksisterende økonomi, men dette er ikke tilstrækkeligt.

Projektforslag er indtil nu henvist til at blive finansieret inden for eksisterende kapitalbevillinger. Med ca. 5 mio. kr. årligt sker implementering langsomt. Projekterne kræver politisk prioritering.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Et ønske om bedre trafikikkerhed for alle trafikanttyper kræver villighed til at reducere vejtrafikens fremkommelighed i nogle tilfælde. De mest uheldsbelastede kryds er typisk signalregulerede kryds med store trafikmængder på det overordnede vejnet. Uheldsbekæmpende tiltag indebærer ofte ombygning af kryds og ændret signalstyring, herunder justerede grøn- og rødtider. I kryds med høj belastning vil dette påvirke trafikafviklingen, mindske fremkommeligheden og kan forlænge kødannelser i myldretiden.

Det gælder også for cyklister. Uheldsanalyserne viser mange højresvingsulykker, især hvor cyklister kører hurtigt ned ad bakke gennem signalregulerede kryds. Øget sikkerhed kan derfor kræve tiltag, der reducerer cyklisters hastighed og fremkommelighed.

Der er udarbejdet projektforslag på baggrund af sortpletanalysen, som fremgår af bilaget, herunder også belysningsprojekter, der styrker cyklisters sikkerhed og tryghed. Det fremgår tydeligt, om et trafikikkerhedstiltag vil gavne cyklisters sikkerhed eller andre trafikanters sikkerhed. Forslag fra øvrige temaanalyser udarbejdes løbende og indgår i næste års status.



SAMFUNDSIALOG

Uheldsanalyserne bygger på politiets og skadestuernes databaser og er faglige analyser baseret på rå data uden inddragelse. Hovedtræk fra sortpletanalysen blev præsenteret for trafikikkerhedsudvalget i 2025 med deltagelse af bl.a. Cyklistforbundet og Fodgængerforbundet. Tryghedskortlægningen er gennemført via den digitale cyklistundersøgelse i 2025 og belyser oplevet tryghed. Flere utrygge steder falder sammen med lokaliteter med nedsat fremkommelighed (indsats 42).



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

I oplægget gennemgås en liste med projektforslag med afsæt i sortpletanalysen. Derudover foreslås en særskilt indsats angående mere belysning på baggrund af de øvrige uheldsanalyser og tryghedsudpegninger. Oplægget danner grundlag for politisk prioritering af, hvilke projekter der skal afsættes finansiering til og projektmodnes yderligere eller igangsættes. Se bilag I.

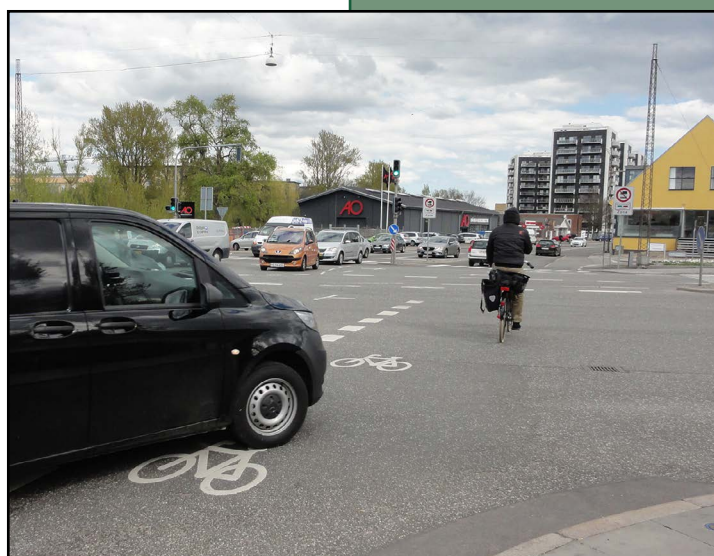
VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

For at Aarhus forbliver en tryk og sikker by at færdes i for alle trafikanter, igangsætter Teknik og Miljø en uheldsanalyse og tryghedskortlægning.

Der gennemføres en systematisk gennemgang af ulykkesdatabaserne for dels at udpege de mest uheldsbelastede kryds (sorte pletter), ligesom uheldsanalysen vil have et særskilt fokus på cyklistulykker i kryds og på strækninger for at afdække, hvor der er behov for at sætte ind.

Herudover gennemgøres en tryghedskortlægning gennem en digital inddragelse af brugerne for at kortlægge oplevet tryghed.

Teknik og Miljø fremlægger på baggrund af analysen forslag til indsatser for at øge trafiksikkerheden generelt og indsatser for at forbedre sikkerhed og tryghed på cyklen.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Styrket trafiksikkerhed og tryghed kan bidrage til at øge andelen af ture på cykel og til fods.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Bidrager med vidensgrundlag til målsætningen om, at cykeltrafikken skal stige med 50 %.
- Bidrager med vidensgrundlag til at styrke trafiksikkerheden.
- Det skal føles trygt at færdes på cykel og til fods.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Analysen af cyklistfremkommelighed blev igangsat i 2025 ved inddragelse af næsten 5.000 aarhusianere i en digital cyklistundersøgelse. På den baggrund er der i 2026 udarbejdet en række projektforslag, som præsenteres ved den årlige GMP-status. Undersøgelsen kan fremover danne grundlag for nye forslag, der styrker fremkommeligheden. Samtidig modnes yderligere projekter, som fremlægges i kommende GMP-statusser.



ØKONOMI

Oprindeligt blev der - som del af GMP - afsat en pulje på 28,4 mio. kr. til cykelprojektforslag under indsats 10 og indsats 42. Næsten alle midlerne er disponeret til nye cykelstier eller opgradering af eksisterende cykelstier. Indsatsen mangler således finansiering for at kunne realisere projektforslagene angående cyklistfremkommelighed. Der er på nuværende tidspunkt modnet projekter for 8-10 mio. kr.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

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

Indsatsen omfatter således kryds og andre lokaliteter, hvor fysiske eller trafikale omstændigheder gør det vanskeligt at være cyklist. Det gælder både den fysiske udformning i kryds i form af tilstedeværelsen af svingspor, asfaltramper og andet samt trafikregulering af cyklister via/gennem højresving for rødt eller bomme ved afslutning af stier.

Flere forslag vil uundgåeligt have en positiv eller negativ indflydelse på bil- og/eller gangtrafikens fremkommelighed på stedet, eller kræve ændringer af grønne arealer. Disse konsekvenser fremgår for hvert forslag.

For kortlægning af ønsker til nye cykelstier og udvidelse af eksisterende cykelstier henvises til indsats 10 (Udbygning af hovedstinettet).

For forslag om analyse af cyklisters rejsetider henvises til indsats 11 (Grøn Signalstyring)



SAMFUNDSDIALOG

Teknik og Miljø gennemførte i september 2025 en digital kortbaseret undersøgelse med næsten 5.000 aarhusianere. Ca. 47 % ønsker mere cykelvenlige kryds, nr. 2 blandt ønskede tiltag. Undersøgelsen og andre analyser har dannet grundlag for udvælgelse af lokaliteter. Næsten 18.000 input er modtaget, og ca. 60 steder med over 10 input er udpeget som utrygge eller problematiske. Resultaterne offentliggøres på kommunens hjemmeside.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

I oplægget fremgår generelle og konkrete projektforslag som del af indsatsen. Oplægget danner grundlag for, at der afsættes midler til indsatsen. Politisk skal der tages stilling til, hvilke indsatser og konkrete projektforslag, der skal realiseres først. Se bilag J.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Teknik og Miljø gennemfører en analyse af cyklisters fremkommelighed, som danner grundlag for projektforslag til forbedret fremkommelighed for alle typer af cyklister. Analysen indeholder bl.a. kortlægning af behovet for cykelstier i hele kommunen, herunder også "missing links" mellem oplandsbyerne.

Følgende kortlægninger bliver gennemført:

1. Strækninger i kommunen, hvor der på sigt bør udbygges med nye stianlæg for at komme i mål med et veludbygget hovedstinet.
2. Eksisterende fremkommelighedstiltag i kryds og forslag til nye tiltag, hvor der bør etableres nye cyklistfaciliteter, flere cyklistsignaler, højresvingløsninger og andre krydsombygninger m.m.
3. Andre trafikale omstændigheder, der nedsætter cyklistfremkommeligheden, herunder for smalle cykelstier, ujævne cykelstier, uklar vigepligt ved busstop, bomme og asfaltramper, som ikke kan passeres af specialcykler m.m.

På baggrund af kortlægningerne udarbejder Teknik og Miljø projektforslag, som bliver forelagt byrådet.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

God fremkommelighed for cyklister bidrager til at gøre cyklen til et mere attraktivt transportvalg og understøtter dermed målet om, at 25 % af alle ture foretages på cykel i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Cykeltrafikken skal stige, så der foretages 50 % flere ture i 2030.
- Cyklen skal være det foretrukne transportmiddel for flere aarhusianere og for alle generationer.
- Aarhus skal være en førende cykelby, hvor cykelvenlighed er en afgørende del af kommunens DNA.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

KLIMATILPASNING AF CYKEL- OG FODGÆNGERINFRASTRUKTUR

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

Tidsplan

Resurse-prioritering



TIDSPPLAN/FREMDRIFT

Bluespots for cykel- og fodgængerinfrastruktur blev ikke medtaget i Klimatilpasningsplan 2024-2030, da den blev vedtaget kort efter GMP-aftalen. Teknik og Miljø arbejder løbende med klimatilpasning, men der er ikke gennemført en systematisk bluespot-analyse. Min. seks lokaliteter er kendt for oversvømmelser, hvor Brabrandstien prioriteres. I 2026 igangsættes et digitalt projekt for bedre og hyppigere information, og denne forventes klar til vinteren 2026/2027.



ØKONOMI

Arbejdet med kortlægning og analyse gennemføres inden for eksisterende økonomi. Der er ikke afsat specifik økonomi til eventuelle fysiske udbedringer. Der skal således afsættes særskilt finansiering til de fysiske løsningsforslag, som måtte vise sig relevante for nogle af lokaliteterne i forbindelse med de løbende analyser. Den digitale løsning om øget information om oversvømmelser finansieres gennem Digitaliseringspuljen i samarbejde med IoT Lab.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Indsatsen fokuserer på oversvømmelse af separate stisystemer, som ikke ligger langs kommunens større veje og derfor ikke indgår i den eksisterende bluespot-kortlægning af det kritiske vejnet. Fokus er derfor på stier i eget tracé eller tæt ved store søer.

Teknik og Miljø har erfaring med oversvømmelser på følgende lokaliteter: 1) Brabrand søen, 2) Egå Eng sø, 3) Cykelstien langs letbanen mellem Mårslet og Tranbjerg, 4) Solbjerg Sø, 5) Egelundstien og 6) Tunnel under Oddervej v. Nymarken.

Det foreslås, at arbejdet med at finde løsninger mod oversvømmelse prioriteres efter, hvor mange der benytter de pågældende stier, om den pågældende sti er en del af en pendler- eller skolerute samt hvilken type og længden af den omvej, som trafikanten må gøre brug af. Ovenstående rangering følger disse principper.

Kortvarige, lokale oversvømmelser kan forekomme pga. tekniske udfordringer, men indsatsen fokuserer på længerevarende oversvømmelser. Ikke alle stier kan eller skal sikres, da det i nogle tilfælde er bedre at lade lavtliggende stier oversvømme for at beskytte kritiske veje eller bygninger, hvor konsekvenserne af oversvømmelse er større.



SAMFUNDSIALOG

I forbindelse med Brabrandstien er der gennemført en online spørgeskemaundersøgelse med ca. 500 svar og ca. 20 stop-interviews. Resultaterne viser, at oversvømmelser kræver bedre information, da nuværende skiltning ikke er tilstrækkelig. Derfor arbejdes der parallelt med fysiske udbedringer på en digital løsning, der skal informere om oversvømmelser og senere kunne skaleres til andre oversvømmelsestruede stier.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

Oplægget er en samlet analyse af oversvømmelsestruede strækninger på Brabrandstisystemet. Analysen omfatter udpegning af oversvømmelsestruede strækninger, trafikanalyse og brugerundersøgelse samt forslag til indsatser og videre projektmodning. På baggrund af oplægget skal der politisk tages stilling til prioritering af delstrækninger, som forvaltningen skal arbejde videre med. Se bilag K.

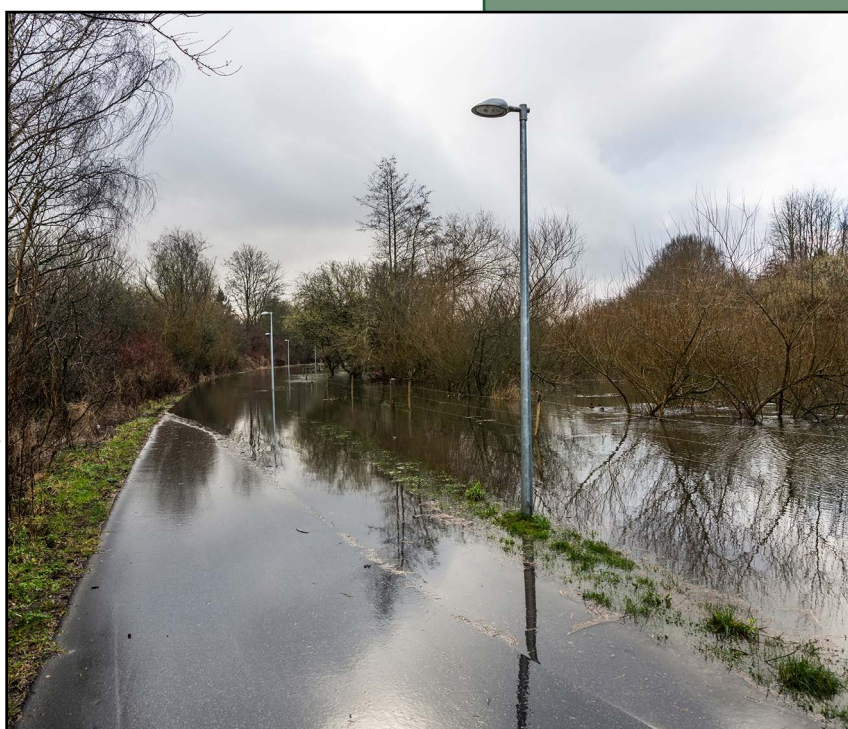
VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Cyklister skal opleve god fremkommelighed hele året, og der skal derfor fokus på klimatilpasning af cykel og fodgængerinfrastruktur, så tilgængeligheden højnes selv med voldsommere vejr. Klimatilpasning af cykelstier skal være en del af den kritiske infrastruktur og prioriteres i lighed med klimatilpasning af vejnettet.

Brabrandstien, der dagligt benyttes af 2.000 cyklister samt fodgængere, skal gøres mere modstandsdygtig over for oversvømmelser og voldsomt vejr. Derfor opstartes en forundersøgelse og analyse af mulige løsninger.

Teknik og Miljø indarbejder løbende klimatilpasning af cykelstier i arbejdet med implementering af den nye klimatilpasningsplan.

Desuden opstartes arbejde med kortlægning af "blue spots" for cykelinfrastruktur.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen understøtter cyklen som transportform, særligt muligheden for at benytte cyklen som transportform hele året uanset vejret, og bidrager dermed til målet om, at 25 % af alle ture foretages på cykel i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Cykeltrafikken skal stige, så der foretages 50 % flere ture i 2030.
- Cyklister skal opleve god fremkommelighed hele året.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

BEDRE RAMMER FOR CYKELPARKERING

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Indsatsen er i planlægningsfasen. For cykelparkeringshuset er tidsplan og lokalplanproces nu på plads. Behovsanalysen (inkl. Banegårdskvarteret) og det digitale kort følger tidsplanen. Dataindsamlingen er afsluttet, og resultaterne udgives i 2026 som fundament for en ny prioriteringsliste for anlæggelse.



ØKONOMI

Der er reserveret 35 mio. kr. til cykelparkeringshuset ved Bruuns Bro. Derudover er der givet et tilskud fra Trafikstyrelsen på ca. 25 mio. kr. – og Teknik og Miljø har modtaget en forhåndstilkendegivelse på et tilskud fra DSB på 20 mio. kr. Denne forventes der afklaring på ultimo marts 2026. Dermed er der en samlet finansiering på 80 mio. kr. Det skal bemærkes, at stigende anlægspriser, terræn, mv. kan skabe usikkerhed omkring overslaget, men Teknik og Miljø monitorerer projektet tæt.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Et af projekterne i indsatsen omhandler cykelparkeringshuset ved Bruuns Bro. Til denne er det vigtigt at bemærke, at hvis det ikke lykkes at indgå en frivillig aftale om arealerne til cykelparkeringshuset, kan det blive nødvendigt at ekspropriere de nødvendige arealer for at realisere byggeriet. Ved arealerhvervelsen vil vareindlevering til og fra Bruuns Galleri selvfølgelig blive respekteret og bibeholdt. Lokalplanen for projektet er igangsat.

Et separat, men relateret projekt er den igangværende cykelparkeringsanalyse. Denne forløber planmæssigt uden særlige opmærksomhedspunkter og følger den fastlagte proces, så indsatsen kan understøtte fremtidige beslutninger om cykelparkering i området.



SAMFUNDSDIALOG

I september 2025 blev der gennemført en omfattende cyklistundersøgelse, hvor 4.707 borgere bidrog med i alt 18.079 stedspecifikke inputs og 7.962 uddybende kommentarer. Heraf vedrører ca. 2.000 af ønskerne forbedrede cykelparkeringsforhold på tværs af kommunen. Dette omfattende datasæt udgør et solidt vidensgrundlag for den videre cykelparkeringsanalyse og sikrer, at kommunens indsats for at fremme cykling er målrettet borgernes faktiske behov.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

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

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

I 2025 udarbejder Teknik og Miljø en behovsanalyse for cykelparkering med fokus på kapacitetsudvidelse inden for Allégaderingen samt ved mobilitetsknudepunkter og rekreative områder, særligt i Banegårdskvarteret.

Der skal etableres mere cykelparkering i midtbyen og gives bedre plads til specialcykler og ladcykler omkring cyklegadenettet og i etageboligområder. Cykelparkering skal flyttes fra centrale torve og pladser til tilstødende gader. Derudover skal antallet af cykelstativer med fastlåsningsmekanisme i tilknytning til handeleggader, indkøbscentre og kollektive mobilitetsknudepunkter øges.

Kvalitetsniveauet for cykelparkering fastlægges i en kvalitetsmanual for cykelinfrastruktur og den grønne parkeringsnorm.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Gode faciliteter til cykelparkering bidrager til at gøre cyklen til et mere attraktivt transportvalg og understøtter dermed målet om, at 25 % af alle ture foretages på cykel i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Cykeltrafikken skal stige, så der foretages 50 % flere ture i 2030.
- Bedre rammer for cykelparkering vil frigive plads i byrummet og forbedre fremkommelighed og tilgængelighed for gående.
- Det skal være attraktivt at parkere bilen og skifte til kollektiv trafik eller cykel.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

**UDLÅN AF CYKLER TIL PERSONALE I AARHUS
KOMMUNE****STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026****Tidsplan****Resurse-
prioritering****TIDSPLAN/FREMDRIFT**

Indsatsen er ikke igangsat. Placeringen af indsatsen er endnu ikke afklaret med Borgmesterens Afdeling, og der foreligger derfor ikke fastlagt ejerskab eller tidsplan. Den forudsatte afklaring i forbindelse med status på Grøn Mobilitetsplan i 2026 kan ikke imødekommes. Fremdriften afventer organisatorisk afklaring.

**ØKONOMI**

Der er ikke afsat særskilt finansiering til indsatsen. Implementering vil forudsætte midler til etablering og drift af cykelordning samt eventuelle justeringer af interne retningslinjer og systemer.

**OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER**

Manglende organisatorisk forankring er den væsentligste barriere for fremdrift. Såfremt indsatsen fortsat ønskes prioriteret som led i arbejdet med grøn mobilitet og reduktion af forbrugsbaserede udledninger, forudsætter det afklaring af ejerskab, ambitionsniveau og finansiering.

**SAMFUNSDIALOG**

Der er ikke gennemført inddragelse, da indsatsen ikke er igangsat.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Udlån af cykler til personale i Aarhus Kommune implementeres, og retningslinjer for kørselsgodtgørelse ensrettes, således at det understøtter brug af aktive transportformer på arbejdet.

Indsatsen er en del af Aarhus Kommunes arbejde med at tage ansvar for de forbrugsbaserede udledninger.

Placering af indsatsen afklares med Borgmesterens Afdeling.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Udlån af cykler understøtter nye mobilitetsvaner hos kommunens medarbejdere og kan dermed understøtte målet om, at 25 % af alle ture foretages på cykel i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

I aftalen om Klimastrategi 2025-2030 er det besluttet, at Aarhus Kommune skal tage ansvar for de forbrugsbaserede udledninger. Aarhus Kommune skal gå forrest, når det kommer til at understøtte nye mobilitetsvaner, der skal skubbe på den grønne omstilling.

Desuden understøtter indsatsen mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan, herunder:

- Cykeltrafikken skal stige, så der foretages 50 % flere ture i 2030, og cykelvenlighed skal være en afgørende del af kommunens DNA.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg



Forsøg

BYUDVIKLING OG PARKÉR OG REJS VED HOVMARKEN STATION

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026

**TIDSPLAN/FREMDRIFT**

Forvaltningen har belyst mulighederne for byudvikling og parkér og rejs ved Hovmarken station. Belysningen er vedlagt som bilag.

**ØKONOMI**

Undersøgelsen af mulighederne finansieres af eksisterende økonomi.

Der er ikke afsat finansiering til eventuelle fremtidige projekter ved Hovmarken station ved en eventuel genåbning af stationen.

**OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER**

Erfaringerne viser, at det ikke er muligt at opretholde kvartersdrift med det enkelte spor til Hornslet. Dobbeltspor for letbanen til Hornslet er en forudsætning for at kunne genåbne Hovmarken Station.

Dobbeltspor til Hornslet undersøges i GMP-indsats 31.

**SAMFUNSDIALOG**

Der er ikke gennemført særlig borgerinddragelse, fordi der endnu ikke er mulighed for et reelt projekt ved Hovmarken station.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

Oplægget giver en plan og mobilitetsfaglig vurdering af byudvikling og parkér og rejs ved Hovmarken station. Det peger på, at det ikke pt. er oplagt at lave byudvikling ved Hovmarken st. med afsæt i gældende planrammer samt, at den nuværende infrastruktur og vejadgang fra det overordnede vejnet ikke er hensigtsmæssige i forhold til etablering af parkér og rejs. Forligskredsen skal forholde sig til, om der skal gøres yderligere. Se bilag M.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

I forbindelse med udvikling af Lystrup og den generelle byudvikling i Aarhus undersøger Teknik og Miljø muligheder for byudvikling og parkér og rejs-faciliteter ved Hovmarken Station ved en eventuel genåbning af stationen.

Sagen koordineres med indsats 31 om undersøgelse af dobbeltspor for letbanen til Hornslet, da dette er en forudsætning for at kunne genåbne Hovmarken Station.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Ved at udvikle byen i sammenhæng med attraktiv og højfrekvent kollektiv trafik og ved at tilbyde gode faciliteter til at skifte fra bil til kollektiv trafik, understøttes brug af kollektiv trafik og målet om at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter princippet i Planstrategi 2023 om stationsnær og transportorienteret byudvikling, målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur, samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Det skal være attraktivt at parkere bilen og skifte til kollektiv trafik eller cykel.
- Sikring af nem adgang til grøn mobilitet for borgerne.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

PULJE TIL STIER

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Puljen bruges til stiprojekter i andre GMP-indsatser, hvor arbejdet med projektforslag er i gang, og man præsenterer oplæg med projekter. Teknik og Miljø forventer at kunne udføre dem i 2027.



ØKONOMI

Der er afsat 4 mio. kr. i 2027. Puljen bruges til stiprojekter i andre indsatser – se indsats 17 Fodgængerruter og 48 Tilgængelighedsruter.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Ikke relevant.



SAMFUNSDIALOG

Ikke relevant.



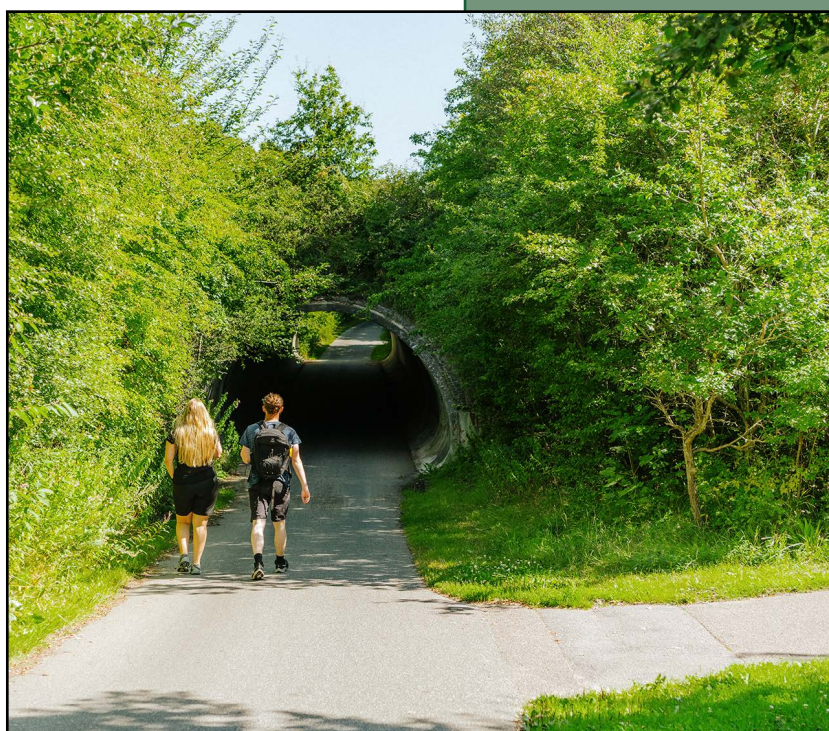
OPLÆG

Der er i denne indsats bestilt oplæg til potentielle stiprojekter i 2026. Eftersom puljen bruges til stiprojekter i andre indsatses, så findes oplæggene til projektforslag under de nævnte indsatses.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Det skal være attraktivt at være fodgænger og et forbedret stinet i lokalsamfundet skal styrke grundlaget for 15-minuttersbyen i både opland og byen.

Der bliver afsat en pulje til forbedring af lokale stinet.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Bedre fodgængerforhold i lokalsamfund gør det mere attraktivt for flere at vælge gang som transportform og understøtter dermed målet om, at 24 % af alle ture foretages til fods i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter principperne om en 15minuttersby i Kommuneplan 2025, målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Tilgængelighed, bedre fodgængerforhold og fokus på bløde trafikanter.
- Løft af bykvaliteten i hele kommunen, så det er en god oplevelse at bevæge sig omkring.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

Finansiering

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Projektet følger indtil nu sin tidsplan. Indsatsen er igangsat og er lige nu i planlægningsfasen, hvor to nye ruter er udpeget. Hvis disse ruter godkendes, fortsætter projektet med videre skitsering samt konkretisering af prisen for etablering af ruterne. Projektet afventer finansiering.



ØKONOMI

Der mangler finansiering til projektet for at kunne gennemføre og etablere ruterne. Indsatsen skulle finansieres gennem Tilgængelighedspuljen, som er afsat i Investeringsplan 2024-2034, men der er desværre ikke flere udsponerede midler i Tilgængelighedspuljen. Finansieringen henvises derfor til de 4 mio. kr. fra indsats 47: Pulje til stier.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Det er en væsentlig udfordring, at der ikke er fundet finansiering til projektet. Dette kan i sidste ende skubbe tidsplanen.

Det giver også udfordringer i forhold til afgrænsning af projektet, da der ikke er en økonomi at styre efter. En økonomisk ramme vil gøre det lettere at målrette de nye ruter, så de rammer inden for en given økonomi.



SAMFUNDSDIALOG

Brugergruppen for Tilgængelighedsrådet har løbende været involveret i udpegningen af de nye ruter. Først en workshop, hvor de udpegede vigtige destinationer og strækninger i Midtbyen for derefter at lave en fælles besigtigelse af en af de udpegede ruter med henblik på at belyse udfordringerne.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

Oplægget beskriver forslag til udpegning af to nye ruter. Ruterne er udpeget i samråd med Brugergruppen for Tilgængelighedsrådet og tager afsæt 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. Se bilag N.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Teknik og Miljø udarbejder forslag til flere tilgængelighedsruter i midtbyen, eksempelvis Latinerkvarteret, med fokus på trafikregulering, bredere fortov, belægning, ledelinjer og opmærksomhedsfelter, der forbedrer forholdene for aarhusianere og besøgende med handicaps.

Projekterne bliver gennemført i perioden 2026-2034 i samarbejde med Tilgængelighedsrådet.

Tilgængelighedsrådet er et stærkt samarbejde mellem Handicaporganisationerne og kommunen, som fastholdes og udvikles i forhold til at sikre gode tilgængelighedsforhold, når der bygges nyt, eller den eksisterende by omdannes.

Teknik og Miljø arbejder med en række principper for tilgængelige fodgængerruter, som opdateres i takt med, at de første tilgængelige fodgængerruter planlægges, etableres og evalueres. Fodgængerruterne skal forholde sig til temaerne tilgængelighed, fremkommelighed, sikkerhed, tryghed samt ophold og oplevelser.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Når det er trygt, nemt og attraktivt at være fodgænger, understøttes målet om, at 24 % af alle ture foretages til fods i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur, Midtbyvisionen samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Det skal også være trygt og nemt at færdes for de medborgere, som er svagt gående eller har et handicap.
- Niveaufri overgange og universelt design er et princip i den fremadrettede byudvikling.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

Tidsplan

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Indsatsen er igangsat og lige nu er det ved at blive afklaret, hvorledes processen for det grønne parkeringsoplæg skal gennemføres – herunder samfundsdialogen. Første del af indsatsen er at udarbejde en analyse af kapacitetsbehovet, herunder behovet for beboerparkering på kort og lang sigt. Analysen er vedhæftet som oplæg.



ØKONOMI

Der er ikke afsat midler til udarbejdelse af denne indsats.

Såfremt kapacitetsanalysen afdækker et behov for etablering af yderligere parkeringskapacitet i kanten af midtbyen, afsættes 2 mio. kr. i 2028 til forundersøgelse og projektering. Hvis der ikke er behov for parkeringskapacitet, kan midlerne omprioriteres af forligskredsen.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Det største opmærksomhedspunkt er tidsplanen. Det er forudsat, at et grønt parkeringsoplæg kan fremsendes ultimo 2026. Dette afhænger i høj grad af, hvilken og hvorledes samfundsdialogen/borgerinddragelsen kommer til at foregå. Derudover kan kompleksiteten på parkeringsområdet og sammenhængen mellem de forskellige strategier medføre tidsmæssige udfordringer.



SAMFUNDSDIALOG

Der har ikke været nogle former for samfundsdialog på nuværende tidspunkt. Der har været fokus på kapacitetsanalysen, som skal færdiggøres primo 2026. I forbindelse med afklaringen af processen for det grønne parkeringsoplæg vurderes det nærmere, hvorledes samfundsdialogen skal gennemføres.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

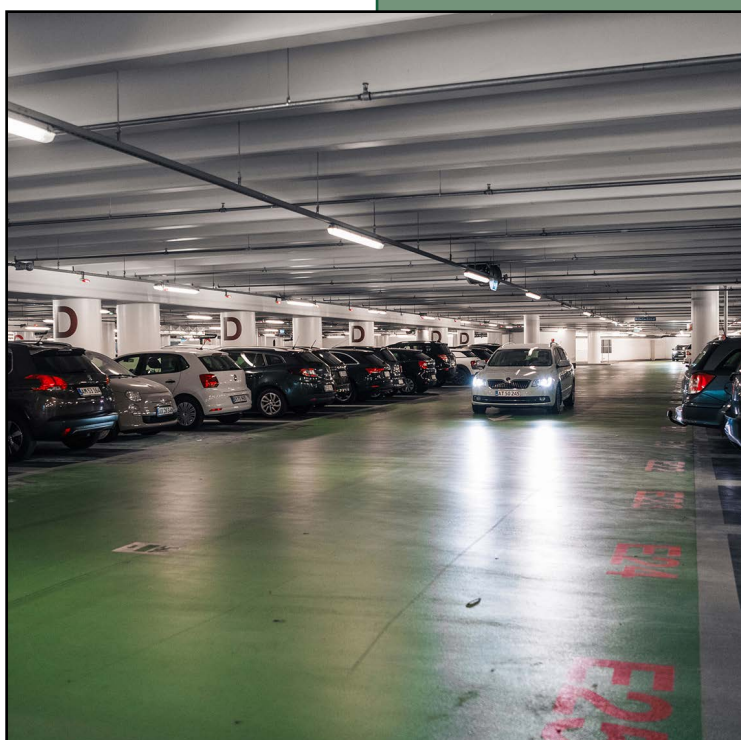
Formålet med analysen er at skabe et fagligt og transparent grundlag for beslutninger om antallet af parkeringspladser i parkeringshuse, antallet af parkeringspladser på gaden, fordelingen mellem beboerparkering, besøgparkering og øvrige formål samt behov for etablering af yderligere parkeringskapacitet i kanten af midtbyen. Analysen vil danne grundlag for dels politiske forhandlinger på området og dels grundlag for arbejdet med udarbejdelsen af et nyt parkeringsoplæg. Se bilag O.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Teknik og Miljø udarbejder et nyt samlet, grønt parkeringsoplæg, som beskriver parkeringskapacitet og ny takststruktur for parkering i Aarhus.

Teknik og Miljø igangsætter en analyse af kapacitetsbehovet, herunder behovet for beboerparkering på kort og lang sigt. Analysen skal bygge på transportvalgsfordelingen og være med til at sætte rammerne for det grønne parkeringsoplæg, herunder understøtte princippet om, at længere besøg i midtbyen henvises til p-huse, mens gadeparkering målrettes kortere besøg og ærinder. Oplægget skal herudover se på muligheder og konsekvenser for videre rammer i planlægningen ved brug af parkeringsnormer i hele kommunen, takster og betalingszoner samt ny model for beboerlicenser.

Såfremt kapacitetsanalysen viser et behov for etablering af yderligere kapacitet i kanten af midtbyen, kan der etableres et p-hus i det sydlige sydhavnskvarter eller ved Eskelunden.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Analysen understøtter mål for transportvalgsfordeling ved at tilpasse kapaciteten til fremtidens behov.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- En midtby med høj bykvalitet og indbydende atmosfære, der tiltrækker lokale og besøgende.
- En midtby, det er let at komme til og fra, og hvor det er nemt at komme omkring.
- Et velfungerende mobilitetssystem.

Derudover kan indsatsen understøtte, at delebilsordninger udbredes, at grøn omstilling af delebilsparken fremmes, med principper om reservation af flere delebilspadser.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



✓ Analyse / Oplæg

Forsøg

Afklaring af
rammebetingelser

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Siden vedtagelsen af den grønne mobilitetsplan i juni 2025 er det nationale forsøg med grønne vejafgifter blevet afsluttet.

Teknik og Miljø følger udviklingen, og når resultaterne fra det nationale forsøg er klar, fremlægges de for forligskredsen bag den grønne mobilitetsplan. Dette vil ske senest ved et oplæg til den årlige status i 2027.



ØKONOMI

Der er ingen økonomi involveret i projektet på nuværende tidspunkt. Aftale om Klimastrategi 2025-2030 forudsætter, at staten vedtager de nødvendige rammer vedrørende grønne vejafgifter. Hvorvidt kommunerne skal medfinansiere dele af implementeringen og driften eller får del i et eventuelt provenu fra ordningen er ikke kendt. Heller ikke hvad et eventuelt provenu vil kunne benyttes til.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

En stor del af CO₂-reduktionerne i GMP-aftalen bygger på en antagelse om, at der vil blive indført statslige vejafgifter før 2030.

Der mangler fortsat et lovgrundlag for roadpricing, og i fraværet af fremdrift fra statens side – eller klare indikationer på, at en ordning er på vej – vurderer vi ikke længere, at CO₂-målet kan nås i 2030.



SAMFUNDSIALOG

Der er i samfundsdialogen udtrykt bekymring om, at taxakørsel vil blive påvirket af vejafgifter. Dette er ikke belyst og afhænger af, hvilken ordning der vælges, og om taxaer fx undtages.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Aftale om Klimastrategi 2025-2030 forudsætter, at staten vedtager de nødvendige rammer vedrørende grønne vejafgifter for at gøre det muligt at sprede trafikken ud uden for den travleste myldretid og derved reducere trængslen.

Teknik og Miljø følger det statslige arbejde med grønne vejafgifter og vil orientere forligskredsen løbende i det omfang, det er relevant.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Vedtages de nødvendige rammer, der muliggør indførelse af vejafgifter, vil indsatsen på sigt bidrage til målet om en lavere andel af ture kørt i fossilbil.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen vurderes til en reduktion på 101.700-169.500 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Et velfungerende mobilitetssystem, der sikrer, at vi har gode muligheder for at transportere os kollektivt på cykel, til fods og i bil.
- En mere cykelvenlig by.

TYPE

Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg

GRØNT MØDESTED I LYSTRUP

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Det forventes, at der opstartes en koordineringsproces i 2026, så der kan udarbejdes et projekt med rådgivere i 2027. Det er med henblik på, at projektet skal stå færdigt i 2028.



ØKONOMI

Der er afsat 3,5 mio. kr. til projektet fra KB-midler til grønne byrum i 2028.

Det forventes, at projektet strækker sig geografisk over ca. 1 km og skal indtænkes i et eksisterende stiforløb, og evt. sammen med indsats 17 i GMP – "Fodgængerruter".



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Det forventes, at projektet kan kobles på et eksisterende stiforløb, men hvis der skal laves nye stiforbindelser eller længere udvidelser af stiforløbet, vil det kunne lægge beslag på en stor del af projektets samlede økonomi. Omvendt kan der være overlap med indsats 17 Fodgængerruter eller andre igangværende anlægsprojekter, som kan give en samlet besparelse.



SAMFUNDSDIALOG

Der skal opstartes en dialog med Fællesrådet, erhvervsdrivende, skoler/fritidsklubber i området samt pendlere for at afklare ønsker og behov forud for en programmering.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Et grønt mødested bliver placeret centralt i Lystrup og skal bidrage til grøn mobilitet ved at styrke forbindelsen mellem detailområdet i Lystrup og letbanestationen. Her skal der også være plads til leg, bevægelse, byliv og kultur.

Teknik og Miljø udarbejder et oplæg til, hvor og hvordan et grønt mødested vil kunne placeres i Lystrup, og hvordan den konkrete udformning vil se ud.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen understøtter målene for cykel og gang samt kollektiv trafik ved at styrke forbindelsen mellem detailområdet og letbanestationen.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter principperne om en 15-minuttersby i Kommuneplan 2025, målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Løft af bykvaliteten i hele kommunen, så det er en god oplevelse at bevæge sig omkring.
- Boligkvartererne i Aarhus skal være endnu mere attraktive og trygge at bo, lege og leve i til gavn for beboere og bløde trafikanter.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

Tidsplan

Finansiering

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

Projektet om at etablere åbningstrækket i 2025 blev ikke igangsat. Det skyldes, at der ikke blev afsat finansiering i budget 2025 som planlagt. Projektet omfattede en om-lægning af Frederiks Allé til lokalgade med prioritering af cyklister og gående som de primære trafikanter.

Den permanente sammenlægning har ikke en fastlagt tidsplan, eftersom den forudsætter gennemførelse af øvrige trafikale projekter i midtbyen samt planlagte trafikmodelberegninger i 2028.



ØKONOMI

Der er ikke afsat anlægsmidler til åbningstrækket eller den efterfølgende permanente sammenlægning. Projektet er dermed ikke finansieret. Realisering forudsætter politisk prioritering i kommende budgetforhandlinger. Der må forventes behov for anlægsmidler til ombygning af Frederiks Allé samt eventuelle afledte investeringer i trafikafvikling og kollektiv trafik som led i den samlede midtbystrategi.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Der kan være behov for politisk stillingtagen til, hvornår åbningstrækket ønskes prioriteret, samt hvordan projektet indgår i den samlede strategiske udvikling af midtbyen.

En fuld lukning af Frederiks Allé uden gennemførte, kompenserende trafikale tiltag kan medføre væsentlige udfordringer for trafikafviklingen. De planlagte trafikmodelberegninger i 2028 bliver derfor centrale for at kvalificere beslutningsgrundlaget og vurdere behovet for supplerende tiltag.



SAMFUNDSDIALOG

Der er ikke gennemført særskilte inddragelsesaktiviteter, da indsatsen ikke er igangsat.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Det er besluttet, at Musikhusparken og Rådhusparken på sigt skal sammenlægges til en sammenhængende grøn bypark på tværs af Frederiks Allé. Det betyder, at den del af Frederiks Allé, der ligger mellem de to nuværende parker, skal omdannes.

Såfremt der bliver afsat finansiering til det, kan åbningstrækket for sammenlægningen være at omlægge Frederiks

Allé til lokalgade, hvor cyklister og gående bliver prioriteret som de primære trafikanter, og der bliver skabt bedre krydsningsforhold.

En fuld lukning af Frederiks Allé vil kunne gennemføres, når øvrige ændringer af trafikstrukturen i midtbyen er gennemført, så der bliver sikret et samlet velfungerende vejsystem.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen understøtter målene for gang og cykel ved at bidrage til en mere fredeliggjort bymidte med tryggere og mere attraktive rammer for grønne transportmuligheder.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur, Midtbyvisionen samt følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- Skabe en forbindelse og sammenhæng mellem Banegårdspladsen, Rådhuset, Musikhuset og Aros.
- Midtbyen skal være mere attraktiv at færdes i, og mere bynatur, flere grønne åndehuller med gadeliv, kunst og kultur vil understøtte en attraktiv midtbyatmosfære.
- Indbydende gaderum og høj bykvalitet.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering

Analyse / Oplæg

Forsøg

TRÆNGSELSFRI BUSFORBINDELSE MELLEM FAVRSKOV OG AARHUS KOMMUNE

STATUS PÅ INDSATS - MAJ 2026



TIDSPLAN/FREMDRIFT

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 Erhvervsark undersøges”.

Indsatsen drøftes mellem Aarhus Kommune, Favrskov Kommune, Midttrafik og Region Midtjylland. For at indsatsen kan komme videre, er der behov for afklaring af finansiering.



ØKONOMI

Der er foreløbig ikke afsat midler.

Region Midtjylland tilbyder at finansiere 10 mio. kr., som kan afsættes i 2026. Favrskov Kommune har endnu ikke afklaret evt. medfinansiering.

Indsatsen er anslået til at koste mellem 26,8 og 38,9 mio. kr. at etablere afhængigt af omfang.



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Omlægningen vil give adgang til ca. 20.000 flere arbejdspladser og 1.500 studerende inden for 600 meter i AUH/Skejbyområdet samt 1.900 arbejdspladser i Agro Food Park, som i dag ikke har kollektiv betjening. Samtidig forventes bedre regularitet og mindre trængsel end på Randersvej.

Løsningen kan på sigt også anvendes af dele af busforbindelsen fra Randers og dermed styrke koblingen til regionens største arbejdsplads, AUH. Forvaltningen vurderer, at projektet især vil gavne pendlere i myldretiden. Da der er tale om en regional rute, vil eventuelle driftsgevinster tilfalde regionen.



SAMFUNSDIALOG

I forbindelse med samfundsdialogen om GMP i efteråret 2024 blev der afholdt møder med fællesråd, erhvervsliv, foreninger, organisationer og nabokommuner. Her rejste Favrskov Kommune ønske om at undersøge en forbedret busforbindelse mellem Favrskov og Aarhus.

Siden har MTM været i dialog med Favrskov Kommune, Midttrafik og Region Midtjylland samt drøftet mulighederne med Agro Food Park. På den baggrund er der udarbejdet løsningsoplæg.



OPLÆG VEDLAGT SOM BILAG

Oplægget viser ruteforslaget og præsenterer de to løsningsmodeller. Region Midtjylland er villig til at finansiere 10 mio. kr., som kan afsættes i 2026. Der henstilles til, at mulig medfinansiering fra Aarhus Kommunes tages op i budgetforhandlingerne. Se bilag P.

VEDTAGET INDSATS - JUNI 2025

Indsatsen indeholder et oplæg til, hvordan der skal etableres en busforbindelse med høj busfremkommelighed mellem Favrskov Kommune og Aarhus Kommune.

I 2021 opgav Favrskov Byråd planerne om letbane til Hinnerup og besluttede i stedet at undersøge en styrket busforbindelse til Aarhus. Favrskov har foreslået at omlægge den regionale busrute 200, som i dag betjener mange pendlere mellem Favrskov og Aarhus.

Ruten foreslås ført direkte til AUH og tættere på Skejby Erhvervspark via Agro Food Park. I stedet for den nuværende strækning ad Søftenvej/Randersvej, der er hårdt belastet i myldretiden, foreslås kørsel via Ny Møllevej og Palle Juul-Jensens Boulevard til AUH og videre mod Aarhus midtby.



MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen understøtter målet om at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030.

• Mål for CO₂-reduktion

Der er ikke udført særskilt vurdering af CO₂-reduktionspotentiale.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om Grøn Mobilitetsplan:

- 50 % flere passagerer i den kollektive trafik.
- Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være rygrad i det fremtidige mobilitetssystem.
- Styrket samarbejde tværkommunalt samarbejde om at gøre den kollektive trafik attraktiv på længere ture.

TYPE



Anlægsprojekt

Serviceopgradering



Analyse / Oplæg

Forsøg



TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand