



19. november 2024
Side 1 af 94

Afreportering af samfundsdialogen for 'Aftale om grøn mobilitetsplan'

Den 7. august 2024 indgik en bred forligskreds en aftale om grøn mobilitetsplan for Aarhus. Aftalen skal danne ramme om en kommende grøn mobilitetsplan (GMP). Inden planen præsenteres, ønskede forligspartierne, at der skulle gennemføres en ambitiøs samfundsdialog, hvor borgere, erhvervsliv og foreninger havde mulighed for at komme med input til de initiativer, som skal sættes i værk.

Teknik og Miljø har inviteret 155 interessenter til dialogmøder, hvoraf 85 interessenter har deltaget. Derudover har Teknik og Miljø holdt oplæg for mere end 34 interessenter uden for samfundsdialogen, og dem kan man se navnene på nederst i dette dokument.

Følgende interessenter har været inviteret til samfundsdialogen:

Målgruppe	Perspektiv	Interessent
Borgere	Lokalt- og generelt borgerperspektiv	Fællesråd: Trøjborg
		Fællesråd: Latinerkvarteret, Øgadekvarteret og Nr. Stenbro
		Fællesråd: Aarhus Ø og bynære havnearealer*
		Fællesråd: Møllepark - Vesterbrokvarteret
		Fællesråd: Aarhus K
		Fællesråd: Frederiksbjerg og Langenæs
		Fællesråd: Riisvangen
		Fællesråd: Møllevangen-Fuglebakken-Frydenlund-Charlottehøj
		Fællesråd: Hasle
		Fællesråd: Viby J*
		Fællesråd: Åbyhøj
		Fællesråd: Christiansbjerg
		Fællesråd: Holme, Højbjerg, Skåde
		Fællesråd: Brabrand og Årslev*
		Fællesråd: Tilst, True og Skjoldhøj*
		Fællesråd: Gl. Egå*
		Fællesråd: Gellerup
		Fællesråd: Risskov
Fællesråd: Vejlbj*		
Fællesråd: Lisbjerg-Skejby-Terp-Kasted		
Fællesråd: Hjortshøj		

Teknik og Miljø
By og Natur
Aarhus Kommune

Byrum
Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Sagsbehandlere:
Denise Kathleen Dalsgaard Tetangco
Magnus Bod Middelhede Hansen
Cate Bang Fløe
Simon Wind
Julie Overgaard Magelund
Kim Andersen



19. november 2024
Side 2 af 94

		Fællesråd: Mårslet
		Fællesråd: Solbjerg*
		Fællesråd: Tranbjerg
		Fællesråd: Beder, Malling og Ajstrup*
		Fællesråd: Kolt og Hasselager*
		Fællesråd: Harlev
		Fællesråd: Lystrup-Elsted-Elev-Nye
		Fællesråd: Stavtrup
		Fællesråd: Sabro-Fårup
		Fællesråd: Trige-Ølsted*
		Fællesråd: Skæring*
		Fællesråd: Skødstrup
		Fællesråd: Borum-Lyngby*
		Fællesråd: Ormslev og omegns borgerforening*
		Fællesråd: Spørring borgerforening
		Fællesråd: Todbjerg-Hårup-Mejlby*
Erhverv	Beredskab og redning	Østjylland Politi
		Østjyllands Brandvæsen
		Præhospitalet, Region Midt (ambulancer og akutlægebiler)
		Falck (ambulancer)*
	Logistik	Dansk Transport og Logistik (DTL)*
		DI Transport
		ITD – International Transport Danmark*
		Aarhus Transport Group
		Danske Speditører Østjylland
		Salling Group
		Dagrofa Logistik*
		Rema1000 Logistik
		Coop Danmark A/S
		Lidl*
		Danske Fragtmænd
		Arla
		Johs. Sørensen & Sønner Aarhus A/S
		Ole Larsen*
		Marius Pedersen*
		STARK*
Verdis		
GLS Danmark		



19. november 2024
Side 3 af 94

		AB Catering
		Bring*
		DAO
		Postnord
		Velopak*
	Erhverv generelt	Aarhus Håndværkerforening
		Dansk Erhverv*
		DI Østjylland*
		Tekniq Arbejdsgiverne Østjylland
		SMV Danmark*
		Business Park Skejby
		Erhverv Aarhus
		Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH)
		Visit Aarhus
		Aarhus Havn*
		Tivoli Friheden
		AGF Fodbold
		Agro Food Park*
	City og handelsliv	Aarhus Cityforening
		Strørgforeningen*
		DI Handel*
		Store Torv*
		Clemensstræde*
		Vestergadeforeningen
		Gadeforeningen Jægergårdsgade
		Åen*
		M.P. Bruuns Gade*
		Latinerkvarteret
		Sønder Allé*
		Frederiksgade
		Mejlgade*
		Trøjborg Handelstandsforening*
		Bruuns Galleri
		Guldsmedegade*
		Aarhus Ø erhvervsnetværk
		Salling*
		Magasin*
		Aarhus Teater*



19. november 2024
Side 4 af 94

		Restauratørnetværket	
		Promus (musikscenen i Aarhus)*	
	Job- og studiependling	Bestseller*	
		Salling Group*	
		Vestas*	
		OK a.m.b.a*	
		Aarhus Universitetshospital (AUH)	
		Søstrene Grene*	
		Advansor*	
		Norlys Digital*	
		Aarsleff*	
		Proshop	
		Aarhus Universitet	
		Via University College	
		Erhvervsakademi Aarhus	
		Aarhus Tech og Aarhus Gymnasium*	
		Gymnasier i Aarhus gennem Marselis Gymnasium*	
		Aarhus Business College*	
	Foreninger og organisationer	Trafikanternes interesseorganisationer	FDM
			FDM – Ta'Med
Cyklistforbundet			
Passagerrådet, Region Midt			
Dansk Fodgænger Forbund			
GoMore*			
NaboGo			
Aarhus Taxa			
Dantaxi/HB Care			
Taxi 4x27*			
Viggo*			
GreenMobility			
Dansk Persontransport*			
Pendlerrepræsentant hos DSB*			
Elbilforeningen (FDEL)*			
De grønne organisationer			Danmarks Naturfredningsforening
		Den grønne ungdomsbewægelse	
		Det fælles bedste	
		Bedsteforældrenes klimaaktion	
		Gladere Gader	



19. november 2024
Side 5 af 94

	Unge og børn	Klimabevægelsen*	
		Studenterrådet AU*	
		Studenterrådet VIA*	
		Frit Forum Aarhus*	
		Konservative Studenter i Aarhus*	
		Aarhus Ungdommens fællesråd	
		Skole og Forældre Aarhus*	
		Danske skoleelever Østjylland	
	Ældre og tilgængelighed	Handicaprådet	
		Tilgængelighedsrådet	
		Ældrerådet	
		Ældresagen, lokalafdeling Aarhus*	
	Regionalt samarbejde	Nabokommuner og region	Norddjurs Kommune
			Syddjurs Kommune
Favrskov Kommune			
Odder Kommune*			
Silkeborg Kommune			
Skanderborg Kommune			
Randers Kommune*			
Region Midt			

*Deltog ikke i de fysiske dialogmøder i samfundsdialogen, men flere har afgivet skriftligt input.

Den 21. februar 2024 behandlede Aarhus Byråd Klimaborgersamlingens 44 anbefalinger. Klimaborgersamlingen bestod af 27 borgere, der havde til opgave at formulere en række anbefalinger til, hvordan Aarhus Kommune kan understøtte borgernes engagement i den grønne omstilling. Byrådet besluttede, at anbefalingerne skulle screenes i magistratsafdelingerne. De anbefalinger, der berører mobilitet, vil derfor også blive belyst i det følgende.

Derudover blev der forud for udarbejdelsen af ny klimaplan, involveret borgere og civilsamfundsorganisationer i efteråret 2023 for at få deres bidrag til planen samt få viden om, hvad der optager dem. Disse bidrag indgår som en del af samfundsdialogen for den nye klimaplan. De bidrag, der vedrører mobilitet, bliver ligeledes belyst i det følgende.

Teknik og Miljø takker indledningsvis alle interessenter for deres bemærkninger.

Bemærkningerne berører følgende emner:

1. Et effektivt mobilitetssystem



19. november 2024
Side 6 af 94

- 1.1 Letbanens etape 2
- 1.2 Opgradering af letbanens etape 1
- 1.3 BRT på Ringvejen
- 1.4 Effektivt og højfrekvent busnet inden 2030
- 1.5 Ny kollektiv trafikstruktur
- 1.6 Organisering med afsæt i de rejsendes behov
- 1.7 Trafikcentral afhjælper trængsel på indfalds- og ringvejene
- 1.8 Statslige rammer for grønne vejafgifter
- 1.9 Mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs
- 1.10 Bedre muligheder for samkørsel
- 1.11 Udbygning af ladeinfrastruktur
- 1.12 Nye transportvalg kræver nye vaner

2. Et trygt og cykelvenligt Aarhus

- 2.1 Sikre cykelruter
- 2.2 Opgraderet og udbygget hovedcykelstinet
- 2.3 Klimatilpasning af cykelstier
- 2.4 Bedre rammer for cykelparkering
- 2.5 Kunstig intelligens skal forbedre forholdene for cyklisme og gang
- 2.6 Lån en elcykel
- 2.7 Aarhus Kommune viser vejen

3 Forbundne lokalmiljøer med plads til byliv

- 3.1 Ny vejstruktur som fremmer livet i boligkvarterne (trafik-øer)
- 3.2 Grøn mobilitet til Kongelunden
- 3.3 Stationsnær og transportorienteret byudvikling
- 3.4 Hastighedsgrænser og hjertezoner ved skoler
- 3.5 Tilgængelighed, bedre forgængerforhold og fokus op bløde trafikanternes interesseorganisationer

4 En midtby i en storby

- 4.1 Indbydende gaderum, bykvalitet og et blomstrende kultur- og handelsliv
- 4.2 Sammenhæng i byudviklingen (rækkefølgeplan)
- 4.3 Omdannelse af Vesterbro Torv, Nørre Allé og Latinerkvarteret
- 4.4 Banegårdskvarteret som byrum og knudepunkt
- 4.5 Sammenlægning af Rådhusparken og Musikhusparken
- 4.6 Forsøg med nulemissionszone inden for Allégade-ringen
- 4.7 Ny trafikstruktur i midtbyen vil give plads til bylivet
- 4.8 Mere parkering i p-hus, mindre på gaden og en ny takststruktur
- 4.9 Grøn omstilling af vareindlevering og tung transport

5 Aarhus understøtter regional vækst og udvikling

- 5.1 Silkeborgbanen og Brabrand Station
- 5.2 Midttrafik og regionalt samarbejde på tværs af kommuner

6. Andet



19. november 2024
Side 7 af 94

I det følgende vil de væsentligste bemærkninger blive gennemgået efterfulgt af Teknik og Miljø's kommentering, der er angivet i en særskilt boks.



Ad. 1. Et effektivt mobilitetssystem

19. november 2024
Side 8 af 94

1.1 Letbanens etape 2

Repræsentanter fra fællesrådene stiller sig umiddelbart positive overfor mere letbane, men sætter spørgsmålstejn ved, om linjeføringen stadig er den rigtige. Med den forelagte linjeføring ser man rejsetiden på tværs af Aarhus som en udfordring. Derudover bemærkes det, at der er en udfordring i manglende sammenhæng mellem transportmuligheder, og der ønskes bedre mulighed for at tage cyklen med i letbanen.

Beredskab bemærker, at Letbanen er en bekymring, da den kommer til at påvirke beredskabets redningsmuligheder på strækningen i midtbyen, medmindre man vælger at placere strømmen i skinnerne. Udrykningskøretøjer skal i så fald kunne køre i tracéet, ellers vil de ikke kunne komme frem, da der vil være høje kanter til begge sider og kun et spor i hver retning på flere af de større veje f.eks. Viborgvej. Beredskab gør desuden opmærksom på, at allerede godkendte brandstrategier og redningsåbninger for bygninger langs strækningen (erfaring fra Vesterbro Torv) vil blive udfordret. Hvis den allerede godkendte brandstrategi i byggetilladelsen ændres, pålægger man grundejere en forholdsvis stor udgift til en ny brandstrategi og dertilhørende konstruktive ændringer af bygningen. Brandredningsarealer for byggeri skal respekteres jf. lovgivningen BR18.

Logistik og transportområdet kritiserer letbaneprojektet for manglende opmærksomhed på CO2-udledning ved anlæggelse.

Erhvervsliv generelt bemærker, at de ønsker bedre skiltning/wayfinding tænkt ind i letbane-projektet og gerne noteret med "afstand" til de forskellige destinationer. Der udtrykkes også ønske om at koble cykelsystemet bedre sammen med den kollektive transport, herunder mulighed for at tage cyklen med i letbanen og bussen. En repræsentant ønsker en direkte letbane fra Hornslet til Skejby. Fra Kongelundens interessenter er man meget nysgerrig på, hvordan man vil servicere området med kollektiv transport i fremtiden med flere aktiviteter i Kongelunden, og der ønskes i den forbindelse en letbane til Kongelunden.

City og handelsliv bemærker, at de generelt bakker op om så meget kollektiv transport som muligt – og hurtigst muligt. Derfor bakkes der op om flere A-busser nu og her, og BRT er at foretrække fremfor letbane på etape 2, da man har en oplevelse af, at man kan komme hurtigere i gang med dette teknologivalg. BRT opfattes også som den sikreste vej at gå, da man ikke kan forudsige, hvad der er smartest at gøre om 10 år, og derfor risikerer at satse på forældet teknologi. Der foreslås også at involvere fremtidsforskere og eksperter i byens udvikling.



19. november 2024
Side 9 af 94

Job- og studiependling bemærker, at de generelt ønsker pålidelige og hyppigere afgange på den kollektive transport. Driftssikkerhed på den kollektive transport i morgentrafikken fremhæves som afgørende. Det har stor betydning for studerende og ansatte på uddannelsesinstitutioner, hvis transporten er forsinket. Det fremhæves også, at det er vigtigt med driftssikkerhed i vintertiden, hvis kollektiv transport skal være et alternativ til bilen i vinterhalvåret. En kombination af cykel og kollektiv transport fremhæves også som en måde hvorpå flere på AUH ville finde det attraktivt at tage kollektiv transport. Det kræver dog, at man kan parkere sin cykel sikkert og tage kollektiv transport videre derfra.

Trafikanternes interesseorganisationer ønsker bedre cykelforhold på Viborgvej indtil Letbanen kommer

De grønne organisationer bemærker ønsket om mere kollektiv transport og opfordrer til at påbegynde indsatsen snarest. De grønne organisationer gør opmærksom på potentielle støjproblemer ved etape 2, og ytrer også bekymring ved CO₂-udledningen i forbindelse med anlæg af letbanen. Derudover bemærker Den grønne ungdomsbewægelse, at letbanen først vedtages i 2028, og herefter skal etableres. Det mener de, er langt ude i fremtiden, og vil ikke hjælpe os med at reducere CO₂ her og nu. Letbanens etape 2 bør erstattes af BRT, som skal påbegyndes i 2026.

Ældrerådet bemærker, at de ser positivt på de elementer i aftalen, som omhandler generelt bedre kollektive trafikforbindelser. Dog opfattes begrundelserne for den nuværende linjeføring for etape 2 som forældet og foreslår at ændre på linjeføringen, hvor man lader den gå ud igennem banegraven og til Søren Frichs Vej. Det nævnes samtidig, at man risikerer, at den nuværende linjeføring ødelægger Park Allé og bybilledet, og at letbanen bliver for dyr for byens borgere. Endvidere påpeges, at tilliden til letbanen generel er vigtig, og at aflysninger af afgange er et problem. Der ønskes også fokus på færre skift mellem forskellige typer af kollektiv trafik.

Tilgængelighedsrådet bemærker, at man som kørestolsbruger er udfordret, når man i dag skal med Letbanen eller en bus. Disse udfordringer skal nødvendigvis gentage sig med etape 2. Tilgængelighedsrådet ønsker, at man generelt har større opmærksomhed på tilgængelighed i den politiske aftale.

Handicaprådet håber, at man i etape 2 i højere grad vil have fokus på at lave stationerne handicapvenlige og ikke bare genbruge gamle stationer, som man gjorde ved etape 1. Helt konkret er der en opmærksomhed på, hvor de gående og kørestolsbrugerne skal være på Thorvaldsensgade, når etape 2 kommer.



Nabokommuner og region bemærker, at byudviklingen bør følge letbanebåndet og understøtte byudviklingen og den kollektive trafik, så det bliver nemt at foretage det gode, grønne og bæredygtige valg.

19. november 2024
Side 10 af 94

Anbefalingerne fra NGO'er og fællesskaber (jf. samfundsdialog for Klimaplanen) bemærker, at letbane og busser skal gives fortrinsret ved mange lyskryds. Et tiltag som kan bidrage til, at det bliver mere bøvlet at køre bil og mere attraktivt at bruge offentlig transport.

Teknik og Miljø's kommentarer:

Beslutning om linjeføring for etape 2 er politisk fastlagt i forbindelse med byrådsindstillingen om Højklasset Kollektiv Trafik etape 2 den 26. februar 2020. Det indgår derfor ikke i den videre proces at genåbne linjeføringen som er besluttet som et kompromis mellem at skabe attraktiv rejsetid og betjene bydele med høj befolkningskoncentration og samtidig understøtte den pågående bystrategiske forandring af Gellerup og Bispehaven.

I forbindelse med udviklingen af den kollektive trafik i GMP er det intentionen at sikre bedre muligheder for at kombinere kollektiv trafik med cykel, eksempelvis ved stoppesteder og stationer. Det er i dag allerede muligt at medtage cykler i letbanen udenfor myldretiden.

Beslutning om etape 2 træffes i 2028 og såfremt byrådet vedtager det, vil påbegyndelse af projektet opstartes herefter. Der er ikke på nuværende tidspunkt planer om at fremrykke tidsplanen for dette. En letbane udsender støj som alle andre køretøjer. I miljøkonsekvensvurderingen af projektet for letbane etape 2 vurderes støj fra letbanekørsel. Det vil her blive belyst hvilket støjniveau kan forventes, og evt. afværgeforanstaltninger. Det vil i sidste ende være en politisk beslutning om projektet skal gennemføres med de forhold, der er belyst i miljøkonsekvensvurderingen. Anlæg af etape 2 vil udlede CO₂, som alle anlægsprojekter gør. Dette skal betragtes som en investering som over tid vil tjene sig selv hjem i form af et bedre og mere attraktivt kollektiv trafiksystem. Letbane etape 2 vil ikke bidrage til 2030 CO₂ reduktionsmålsætningen da den først vil være i drift efter 2030. Det er ikke muligt at nå at gennemføre etape 2 projektet før 2030.

Der er pt. ikke planer om at gennemføre cykelprojekter på den del af Viborgvej som indgår i etape 2 strækningen. Det er vurderes hverken hensigtsmæssigt for økonomi eller miljø at etablere fysiske projekter der indenfor en kortere årrække sandsynligvis skal ændres.

Med etape 2 er det målsætningen at skabe fuld tilgængelighed i projektet. Da der er tale om nyanlagte stationer, vil det være muligt at sikre tilgængelighed på den nye strækning. GMP-aftalen har generelt fokus på tilgængelighed og der er flere indsatser direkte rettet mod dette. Generelt er det



19. november 2024
Side 11 af 94

Aarhus Kommunes ønske at sikre en god by for alle, hvilket også understøttes af Handicappolitikken.

Rettidigheden og pålideligheden for letbanens kørsel er meget høj (95% i af alle afgange var rettidige i 2023). Der har dog i forbindelse med løbende planlagt service af tog og udfordringer på strækningen mod Hornslet været en del forstyrrelser i driften i 2024. Med nedlæggelse af Hovmarken station, er situationen blevet bedre. Det er i øvrigt både Aarhus Letbane, Midttrafik og Aarhus Kommunes samlede ønske at skabe så pålidelig drift som mulig. Indkøb af flere toge i forbindelse med udvidelse af etape 1 vil også medvirke til dette.

Der har tidligere været afholdt flere dialogmøder mellem Aarhus Kommune og beredskabet om linjeføringer, konkrete forhold langs strækningen og potentielle udfordringer for redningsmuligheder. Herigennem er Aarhus Kommune opmærksomme på udfordringerne. I den kommende proces med udarbejdelse af projektet er Aarhus Kommune åbne overfor yderligere dialog.

Letbanen har i dag prioritet i signalanlæg, således at der så vidt muligt sikres grøn bølge for letbanetogene. Dette planlægges også at være tilfældet for etape 2 for at sikre god fremkommelighed for den kollektive trafik. Der kan dog forekomme særlige steder på letbanestrækningen hvor en anden prioritering er nødvendig.

GMP-aftalen peger på at investere i det eksisterende busnet for at få hurtig effekt før 2030. De højklassede kollektive transportprojekter som Teknik og Miljø pt. undersøger, vil selv ved en vedtagelse i dag og med fuld finansiering, ikke kunne etableres før 2030 uanset om det er BRT eller letbane. Et BRT-projekt med særskilte tracéer og stationer kræver et stort anlægsprojekt, ligesom et letbaneprojekt. Togteknologi vurderes også relevant og aktuelt om 10 år og længere ude i fremtiden da det er den transportform der har den største kapacitet og komfort. I forbindelse med §17, stk. 4 udvalget for fremtidens højklassede kollektive trafik i 2022 og 2023 deltog professor Otto Anker Nielsen fra DTU Transport, der betragtes som en af landets førende kapaciteter indenfor området. Ligeledes blev der udført et referencestudie af andre byer i Europa i forhold til højklasset kollektiv trafik for at sikre mest mulig viden. Der er ikke noget af dette, der peger på at letbane og togtrafik som en transportform skulle være uddateret indenfor 10 år eller længere.

Teknik og Miljø vil medtage ideen om bedre wayfinding i den generelle håndtering af skiltning i forbindelse med den kollektive trafik og letbanens stationer. Det er både en ambition for udviklingen af den kollektive trafik



og cykelområdet at sikre bedre sammenhæng. Det er allerede i dag muligt at medtage cyklen i letbane og busser udenfor myldretid.

På nuværende tidspunkt er det ikke muligt at køre direkte fra Hornslet til Skejby med letbane. Med den nuværende enkeltsporede bane mellem Lystrup og Hornslet er det kun muligt at køre med maksimalt kvartersdrift på Letbanen. Det er derfor nødvendigt at prioritere, om afgangene fra Hornslet mod Aarhus skal køre via Risskov eller Skejby. Her er førstnævnte valgt af hensyn til rejsestrømmene. I erkendelse af, at der også er mange der rejser mellem Djursland og Skejbyområdet, er skiftemulighederne dog prioriteret på Lystrup Station, så omstigningen her giver så kort skiftetid og gene som muligt.

I GMP-aftalen er der bestilt et arbejde med at undersøge mulighederne for at udbygge infrastrukturen mellem Lystrup og Hornslet til dobbeltspor, evt. partielt. Det vil skabe nye muligheder for både at køre afgang via Risskov og Skejby. Der er dog hverken lavet en tidsplan eller truffet nærmere beslutning om denne udbygning.

I Kongelunden er det planen at flere skal bruge den kollektive trafik til og fra. Der er derfor en plan om at etablere et nyt shuttlebusanlæg ved det kommende atletikstadion med god stiadgang til området. Når denne etableres, vil det være nemt at indsætte shuttlebusser til og fra Kongelunden i forbindelse med events. Der er pt. ingen planer om letbane til Kongelunden. Dette vurderes at være et meget stort og omkostningstungt projekt til et område der kun lejlighedsvist vil have behov for stor kapacitet i den kollektive trafik og som har en meget lav befolkningstæthed.

1.2 Opgradering af letbanens etape 1

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at der ønskes en opgradering af den eksisterende letbanes kapacitet i form af højere frekvens på yderstrækninger i syd og nord samt længere tog i myldretiden. Herunder ønskes et nyt stoppested ved Malling syd.

Erhvervsliv generelt bemærker, at de ønsker bedre skiltning/wayfinding tænkt ind i letbane-projektet og gerne noteret med "afstand" til de forskellige destinationer. Der udtrykkes også ønske til at koble cykelsystemet bedre sammen med den kollektive transport, herunder mulighed for at tage cyklen med i letbanen og bussen. En repræsentant fra Skejby Business ønsker bedre løsninger til Skejby-områdets mange brugere, og mener ikke, at man kan have tillid til letbanen fra f.eks. Lystrup. Der spørges i den forbindelse



ind til, om aflysninger tælles med i rettigheden af letbane. Det synes man, at det bør gøre.

19. november 2024
Side 13 af 94

City og handelsliv bemærker, at de generelt bakker op om så meget kollektiv transport som muligt.

Job- og studiependling bemærker, at de ønsker generelt pålidelige og hyppigere afgang med den kollektive transport.

De grønne organisationer bemærker, at mere kollektiv transport er ønskværdigt, og der er ønske om at begynde denne indsats med det samme.

Unge og børn bemærker, at de ønsker en mere pålidelig letbane med flere afgang. De oplever, at letbanen i dag er utilregnelig, og derfor tager de hellere bussen. Der er også et ønske om, at man kan tjekke ind med sit rejsekort inde i Letbanen.

Eldrerådet bemærker, at der ønskes flere afgang på den sydlige yderstrækning af letbanen.

Nabokommuner og region bemærker, at en undersøgelse af stoppestedernes placering vil være ønskværdigt. Undersøgelsen skal særligt have øje for at højne kvaliteten og effektiviteten. Syddjurs Kommune bemærker også, at de ønsker et letbanestop i Hornslet.

Teknik og Miljø kommentarer:

Det er intentionen med indsatsen, at frekvensen skal øges på den indre strækning med 5 minutters drift og 15 minutters drift til Odder. Der er i dag allerede 15 minutters drift til Hornslet. Med flere afgang øges kapaciteten. Det er desuden planen, at der indkøbes længere togsæt. Der er pt. ikke planer om nyt stop ved Malling syd. Dette har tidligere været undersøgt, men det er ikke driftsøkonomisk hensigtsmæssigt og tidsmæssigt vil det være en byrde for flertallet, der ikke har ærinde på stationen. Det samme gælder for andre potentielle stop som fx i Hornslet. Aarhus Kommune er dog altid villig til at indgå i dialog om udviklingen af letbanen og mobiliteten på tværs af kommunerne.

Rettidigheden og pålideligheden for letbanens kørsel er meget høj (over 95% i af alle afgang var rettidige i 2023). Der har dog i forbindelse med løbende planlagt service af tog og udfordringer på strækningen mod Hornslet været en del forstyrrelser i driften i 2024. Dette er dog et normalt billede og med nedlæggelse af Hovmarken station, er situationen blevet bedre. Det er i øvrigt både Aarhus Letbane, Midttrafik og Aarhus Kommune samlet ønske at skabe så pålidelig drift som mulig. Indkøb af flere toge i forbindelse med udvidelse af etape 1 vil også medvirke til dette.



Med Rejsekortets nye app er det muligt at tjekke ind og ud overalt uafhængigt af det fysiske udstyr.

Indsatsen er fastsat til at skulle være fuldt indfaset i 2030. Togindkøb er en langsom proces, og det kan ikke fremskyndes yderligere.

Teknik og Miljø vil medtage ideen om bedre wayfinding i den generelle håndtering af skiltning i forbindelse med den kollektive trafik og letbanens stationer. Det er både en ambition for udviklingen af den kollektive trafik og cykelområdet, at sikre bedre sammenhæng. Det er allerede i dag muligt at medtage cyklen i letbane og busser. Rettidigheden og pålideligheden for letbanens kørsel er meget høj (95% i af alle afgangene var rettidige i 2023). Der har dog i forbindelse med løbende planlagt service af tog og udfordringer på strækningen mod Hornslet været en del forstyrrelser i driften i 2024. Med nedlæggelse af Hovmarken station, er situationen blevet bedre. Derudover har der været episoder med påkørsler af letbanen som kræver reparation og letbanetog der uplanlagt har været taget ud af driften. Dette giver usikkerhed i driften. Det er i øvrigt både Aarhus Letbane, Midttrafik og Aarhus Kommune samlet ønske at skabe så pålidelig drift som mulig. Indkøb af flere toge i forbindelse med udvidelse af etape 1 vil også medvirke til dette. Aflysninger af afgangene indgår i udregningen af rettidighed.

1.3 BRT på Ringvejen

Repræsentanter fra Fællesrådene bakker op om BRT og mener ikke, at det kan komme hurtigt nok. Dog er det vigtigt, at man samtidig har fokus på gode muligheder for at komme fra forstæderne ind til Ringvejen ad hovedfærdselsårene som f.eks. Silkeborgvej.

City og handelsliv bemærker, at de generelt bakker op om så meget kollektiv transport som muligt.

Job- og studiependling ønsker generelt pålidelige og hyppigere afgangene med den kollektive transport.

De grønne organisationer bemærker et ønske om mere kollektiv transport. Derudover blev der udvist undren over, om det bliver A-busser i stedet for BRT. Den grønne ungdomsbevægelse bemærker desuden, at det ikke giver mening, at BRT ikke længere er prioriteret.



19. november 2024
Side 15 af 94

Ældrerådet bemærker, at den foreslåede alternative rute på BRTs yderstrækning i Viby ikke harmonerer med ønsket om hjertezoner, da BRT'en i så fald vil køre forbi Viby Skole. Der mindes om vigtigheden af at koordinere internt mellem projekterne. Derudover bemærkes det, at 800 meter mellem stoppesteder er for langt. Der er også et ønske om bedre indrettede busser – særligt med fokus på passagerens sikkerhed under kørsel. Der ønskes også bedre chauffører, da mange ikke vil tage bussen, fordi det opfattes farligt pga. dårlig kørsel og hårde opbremsninger.

Nabokommuner og region bemærker, at transport fra Aarhus midtby til AUH kræver mere fokus og gennemtænkning, og foreslår, at kollektiv trafik burde kunne løfte mere i den henseende. Derudover er der bekymring for transport til og fra AUH og den usikkerhed, der vedrører BRT.

Teknik og Miljø kommentarer:

Med budgetaftale 2025 er BRT på Ringvejen på nuværende tidspunkt skrinlagt. Strækningen er dog stadig kritisk for den kollektive trafik, da det er den strækning, hvor der opstår størst forsinkelser for busserne. Det skal afsøges, hvordan der kan skabes mest mulig busfremkommelighed for de afsatte 150 mio. kr. i 2028. Med GMP-indsatsen om etablering af det effektive og højfrekvente busnet, er det intentionen at sikre bedre fremkommelighed og højere frekvens på blandt andet indfaldsvejene, herunder også Silkeborgvej, samt forbindelserne mellem midtbyen og AUH.

I forbindelse med budgetaftale 2025 har Aarhus byråd i første omgang besluttet at skrinlægge projektet for BRT på Ringvejen. Det betyder, at det nuværende projekt med BRT stoppes og der i stedet skal undersøges mulighed for et busbaneprojekt. En A-bus løsning på Ringvejen, vil også kunne levere en stor kapacitet og høj frekvens. Afhængigt af hvor meget busbane der kan etableres, vil det være muligt at sikre høj fremkommelighed for A-busserne på strækningen og derved stadig opnå en attraktiv løsning.

Aarhus Kommune har opmærksomhed på, at der kan være skoler, der er placeret i forbindelse med større trafikveje, hvor det er nødvendigt at opretholde trafikken. Hjertezoner skal skræddersys til hver skole og dens særlige forhold samt de øvrige kommende indsatser, der planlægges med GMP-aftalen.

Tommelfingerreglen for afstand mellem stoppesteder er mellem 400 til 600 meter i byområder. Lokale forhold kan påvirke dette, og det kan vurderes mere hensigtsmæssigt at have længere mellem stop, da dette kan medføre hurtigere rejsetid for et flertal af brugerne. Det er dog altid nødvendigt at lave en konkret vurdering.



19. november 2024
Side 16 af 94

1.4 Effektivt og højfrekvent busnet inden 2030

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at de ser oprustning af A-busserne som en god ide, men det er ikke nok. Der ønskes generelt flere busser, hvor der ikke er letbane – også på tværs af bydele, så man ikke skal ind til Ringgaden for at komme på tværs af byen. Der ønskes øget frekvens på busser om aftenen, bedre 'lokal transport' internt i lokalområder og på tværs af bydele samt en opmærksomhed på, at ikke al transport foregår til og fra midtbyen. Der foreslås også, at man indfører "arbejdsbusser", der kun kører i bestemte tidsrum og til destinationer, hvor der er mange, som arbejder og studerer. Der er også et ønske om et nemmere billetsystem, hvor man f.eks. kan køre rundt i to timer på samme billet.

Erhverv generelt ønsker et øget fokus på turistvenlighed i vores mobilitetssystem, for at give internationale gæster mulighed for at komme rundt i byen med kollektiv transport. Der ønskes også bedre løsninger til Skejby-området.

City og handelsliv bemærker, at de generelt bakker op om så meget kollektiv transport som muligt – og hurtigst muligt.

Job- og studiependling fremhæver, at det er afgørende, at kollektiv transport er pålideligt og med hyppige afgang. AUH fremhæver, at operationer skal starte rettidigt, og transporttid er et afgørende konkurrenceparameter i forhold til tiltrækning og fastholdelse af medarbejdere på AUH. Man ser i den sammenhæng den kollektive transport som værende utilstrækkelig uden for myldretid - særligt for dem med skæve arbejdstider. Derudover priser man idéen om kollektiv transport "uden køreplaner", da man ønsker et mere glidende transportsystem ligesom i København, der har bedre service og måske endda billigere priser.

De grønne organisationer bemærker, at der er ønske om flere busser, og etableringen af busbaner på Skanderborgvej og Oddervej skal ske hurtigst muligt. De grønne organisationer foreslår også, at der laves flere pilotprojekter. Derudover roser De grønne organisationer idéen om "ingen køreplan", som bemærkes som 'god kommunikation'. Den grønne ungdomsbevægelse bemærker desuden, at der først skal træffes beslutninger om trængselsfrit busnet i 2028. Dette mener de, at man bør kunne gøre allerede i 2025.

Unge og børn bemærker, at de ønsker busser, der er til at regne med. Busserne må meget gerne være på el og være billigere. De bemærker særligt, at de ønsker, at man forbedrer det eksisterende i stedet for at lave en masse nyt. Unge og børn bemærker også, at det er svært for unge fra oplandet at komme ind til Aarhus C med kollektiv transport og deltage i fritids- og kulturtilbud. Afslutningsvis bemærker repræsentanter fra unge og børn, at de ofte oplever dårlig opførsel i busserne, hvilket skaber utryghed og usikkerhed.



19. november 2024
Side 17 af 94

Ældrerådet bemærker, at der er behov for at A-busserne tænkes længere ud af byen. Derudover ses der en særlig mangel på busser omkring AUH, hvor der er behov for en kontinuerlig trafik – der foreslås mindre busser, der kører rundt om AUH på "Skejby Ring" (Palle Juul-Jensens Blvd.). Der er også bemærkninger til, at aftalen ser 'Aarhus som en ø', og der opfordres til øget samarbejde om kollektiv transport kommunerne imellem. Endvidere ønskes der en erstatning for broen over Døde Å, og der udtrykkes ærgrelse over, at buslinjen er væk, da det var en god mulighed for at komme til Viby Centret. Desuden omtales den nye bus ud til Aarhus Ø meget positivt.

Nabokommuner og region bemærker et ønske om en undersøgelse af stoppestedernes placering med det formål at højne kvaliteten og effektiviteten af kollektiv transport. Endvidere bemærker Nabokommuner og region, at det er altafgørende at indtænke nabokommunerne i den kollektive transport for at få trafikken til at fungere. Der er et særligt ønske fra Favrskov Kommune om en trængselsfri busrute fra Hinnerup til AUH.

Anbefalingerne fra Klimaborgersamlingen bemærker, at der bør laves flere dedikerede busbaner og forkørselsret ved lysreguleringer og rundkørsler for at give busserne mere stabilitet. Dette fordi busserne i så fald ikke vil blive forsinket af særligt biler. Det vil også gøre den kollektive transport billigere og skaffe flere kunder.

Anbefalingerne fra NGO'er og fællesskaber (jf. samfundsdialog for Klimaplanen) bemærker, at letbane og busser skal gives fortrinsret ved mange lyskryds, et tiltag som kan bidrage til, at det bliver mere bøvlet at køre bil og mere attraktivt at bruge offentlig transport.

Teknik og Miljø kommentarer:

Med GMP-aftalen er det intentionen at den kollektive trafik generelt skal styrkes markant. Det gælder både busser og letbane. Der er i dag allerede ringlinjer (særligt 5A og 6A) der sikrer højfrekvent kollektiv trafik på tværs af de buslinjer, der følger indfaldskorridorerne. For at gøre det nemmere og mere attraktivt at skifte i den kollektive trafik, og undgå at man skal helt ind til centrum for at skifte til en anden linje, skal serviceniveauet i hele nettet generelt forbedres med højere frekvens i både myldretid, men også ydertimerne for at gøre det attraktivt at bruge den kollektive trafik til andet end pendling til arbejde og uddannelse. I dag kører mange buslinjer med øget drift i myldretiden netop for at understøtte pendling til arbejdspladser og store destinationer med uddannelsesinstitutioner.

Det er intentionen at øge frekvensen på A-busnettet for at sikre et endnu mere attraktivt kollektiv trafik-tilbud. Dette kræver, at der afsættes flere driftsmidler. I budgetforlig 2025 er der peget på, at der i budget 2026 skal



19. november 2024
Side 18 af 94

forhandles om den fremtidige driftsramme. Med GMP-aftalen er Teknik og Miljø bestilt til at undersøge mulighederne nærmere for reducerede takster og nye billettyper. Det er planlagt at Teknik og Miljø i 2025 sammen med Midttrafik vil undersøge mulighederne for dette nærmere og fremlægge evt. oplæg til politisk drøftelse i 2026. I den forbindelse vil Teknik og Miljø også undersøge muligheder for erhvervskort og/eller bruttolønsordning.

Byrådet har allerede besluttet at alle bybusser i Aarhus skal køre på el-sest i 2030. Omstilling af dette er allerede i gang. Med GMP-aftalen og indsatsen om et effektivt og højfrekvent busnet er det intentionen at investere markant i det eksisterende A-bus med øget frekvens og mere busfremkommelighed. Øget frekvens på A-busnettet og i letbanen vil give mange bydele og oplandsbyer en stærkere betjening og vil også udenfor myldretiden gøre det nemmere at bruge kollektiv trafik til og fra fritidsaktiviteter. Dette skal ses i sammenhæng med, at der samtidig skal sikres bedre mulighed og trygge forhold for cyklisme og gang. Oplevelse af trykthed og en god rejse i den kollektiv trafik er forudsætning for, at flere vil bruge den kollektive trafik. Midttrafik og Aarhus Kommune tager uhen-sigtsmæssig opførsel alvorlig. For at kunne gribe ind er det vigtigt, at kunder, der oplever dette, gør opmærksom på det til Midttrafik, så de kan målrette evt. indsats. Det er desværre ikke muligt at bemane alle busser med tryghedspersonale, da dette vil hæve omkostningerne til den kollektive trafik markant.

I GMP-indsatsen om en ny kollektiv trafikstruktur vil Teknik og miljø i samarbejde med Midttrafik give hele busnettet et gennemgående servicetjek. Dette skal lede til forslag om justeringer og optimering til busnettet i forhold til serviceniveau, linjeføring og placeringer af stoppesteder. Samtidig vil der igennem dette arbejde også blive undersøgt mulighed for øget sammenhæng med den regionale busdrift og de tværkommunale forbindelser. Generelt er det intentionen, at den kollektive trafik ikke kun skal styrkes internt i Aarhus Kommune, men også på tværs af hele Østjylland. Dette kræver et styrket samarbejde og investeringer i alle de østjyske kommuner og regionen. Samarbejde herom sker blandt andet i Letbanerådet. En styrket kollektiv trafikforbindelse mellem Favrskov og Aarhus kommune er under undersøgelse i et tæt samarbejde. Med GMP-aftalen er der ikke på nuværende tidspunkt afsat finansiering til en evt. styrket forbindelse, men det er planen at et potentielt projekt skal undersøges nærmere i Letbanesamarbejdet.

Med indsatsen for et effektivt og højfrekvent busnet er det intentionen at skabe busfremkommelighed i hovedkorridorerne for den kollektive trafik, herunder særligt for A-busnettet. Dette skal sikre en mere effektiv og attraktiv busbetjening. Både Skanderborgvej og Oddervej er blandt



hovedkorridorerne i Aarhus. Der er dog vidt forskellige muligheder for at lave effektiv busfremkommelighed, og med GMP-aftalen er det besluttet, at der først og fremmest skal ses på øget busfremkommelighed på Skanderborgvej, Viborgvej/Jernaldervej, Grenåvej og Søren Frichs Vej. Der peges i aftalen på, at busnettet og øget busfremkommelighed skal udbygges i flere trin. Trin 1, frem mod 2028, omhandler at undersøge og fremlægge muligheder som bygning af kryds, strækninger med busbaner, mulige busluser, samt etablering af nye signalanlæg i uregulerede kryds samt signalprioritering. Derudover er det nævnt, at der skal etableres busbaner på Skanderborgvej. Det er planen, at Teknik og Miljø vil fremlægge muligheder i løbet af 2025 og derefter igangsætte de projekter, der politisk godkendes. I trin 2, frem mod 2030, skal busnettet videreudvikles, så der opnås et så vidt muligt trængselsfrit A-busnet. Dette kan indebære flere busbaner i hovedkorridorerne, hvilket politikerne skal træffe beslutning om i 2028. Ideen om "ingen køreplan" henviser til et A-busnet med frekvens i myldretiden på under 7 minutter per afgang – dette vil give så kort ventetid til næste bus, at det opleves som unødvendigt at bruge en køreplan, særligt når man skifter mellem buslinjer. Det vil dog være en politisk beslutning, hvornår dette skal indfris, da det kræver tilførsel af flere driftsmidler for at opnå dette mål.

Som udgangspunkt er det hensigtsmæssigt at benytte samme type busmateriel, da dette giver størst fleksibilitet i busflåden samt lavere driftsomkostninger. Det er således ikke hensigtsmæssigt at bruge en mindre type bus, end de der er i drift i dag. Den dyreste del af driften, er ikke bussernes størrelse, men chaufførkostningerne. Der er i dag A-busdrift omkring AUH. Det er derfor ikke planer om at indsætte flere eller mindre busser om AUH.

Broen ved Døde Å planlægges genetableret i 2025 eller 2026. Når broen er genetableret, kan busdriften genoptages.

Det er i dag muligt at bruge den kollektive trafik i Aarhus via app og hjemmeside. Teknik og Miljø vil medtage bemærkningen om mere turistvenlighed til Midttrafik der står for billet salg og information om den kollektive trafik. I forbindelse med udarbejdelse af ny kollektiv trafikstruktur vil hele busnettet få et servicetjek, og det skal vurderes om områder skal betjenes anderledes, herunder også Skejbyområdet. I sidste ende er det et politisk valg hvordan betjening og serviceniveau skal være.

1.5 Ny kollektiv trafikstruktur



19. november 2024
Side 20 af 94

Repræsentanter fra Fællesrådene opfordrer til, at der laves flere direkte buslinjer, at der sikres bedre stabilitet og højere frekvens samt at det bliver billigere – eventuelt gratis – at tage kollektiv transport. Derudover ses en stor ulighed på tværs af kommunen i forhold til mulighederne for at tage en A-bus eller letbane. Aftalen kritiseres for at handle meget om Aarhus indenfor Ringgaden, og man ønsker et øget fokus på helheden – herunder sammenhængen med oplandet. Det er ikke altid midtbyen, man skal transporteres til.

Beredskabet er opmærksomme på, om der også er fokus på omstilling af transportvalg udenfor Letbanen og A-bus-systemet.

Erhverv generelt udtrykker et overordnet ønske om et mere sammenhængende trafiksystem. Der ønskes bedre løsninger til Skejby-området, og der ønskes et øget fokus på turistvenlighed i vores mobilitetssystem for at give internationale gæster mulighed for at komme rundt i byen med kollektiv transport. Kongelundens interessenter foreslår gratis kollektiv transport med fremvisning af billet til Stadion eller Tivoli Friheden.

City og handelsliv bemærker, at der er udfordringer ved at komme rundt med kollektiv transport som gæst i Aarhus, og derfor vælger mange bilen, fordi det er nemmere.

Job- og studiependling bemærker, at billetprisen er afgørende - særligt for studerende. Man spørger derfor ind til muligheden for reduktion i billetpriser i forbindelse med Grøn mobilitetsplan, da man tror, at flere vil vælge kollektiv transport frem for bil eller knallert, hvis det var billigere. I denne sammenhæng bemærkes det også, at der mangler fleksibilitet i forhold til billetpriser. Hvis man kører i bus hver dag, bliver det billigere, men hvis man kun tager bussen en gang imellem, er det næsten billigere at låne en bil. "Erhvervskortet"/bruttolønsordningen fremhæves som en meget positiv mulighed – og gerne med halvårlig eller månedlig ordning, for at understøtte dem, der gerne vil cykle om sommeren.

Trafikanternes interesseorganisationer bemærker, at det bør gøres nemmere at medtage cykler i kollektiv transport. Dette vil gøre det mere attraktivt at vælge cyklen som primær transportform.

De grønne organisationer bemærker, at de ønsker takstreduktion for alle – og gerne gratis kollektiv transport. Derudover fremhæver de vigtigheden af hyppigere afgange, bedre tilgængelighed og større kapacitet for den kollektive trafik.



19. november 2024
Side 21 af 94

Unge og børn bemærker, at det godt må være nemmere at komme fra de omkringliggende kommuner ind til og fra Aarhus. Specifikt nævnes der ønske til flere rute 118 lynture.

Ældrerådet ønsker, at man har fokus på at tænke den kollektive transport mere sammenhængende og med fokus på at optimere tidsforbruget på rejsen, da det opleves, at tid er den store barriere for at benytte kollektiv transport.

Tilgængelighedsrådet priser og efterspørger kollektiv trafik uden køreplan ligesom i København.

Nabokommuner og region bemærker, at der skal være bedre mulighed for at komme ud på hovedvejnettet, hvorfra man kan benytte kollektiv transport, samt et større fokus på transporten *frem* til knudepunkterne. Desuden bemærker Nabokommuner og region, at der er alt for mange takstzoner i Danmark.

Anbefalingerne fra Klimaborgersamlingen bemærker, at budgetterne til den kollektive transport skal øges for at undgå yderligere forringelser og en negativ spiral, hvor kollektiv transport bliver andenrangs transport for dem, der ikke har råd til bil. Kollektiv transport skal være førstevalg. Der skal yderligere laves mere positiv markedsføring og informationskampagner om den kollektive trafik i Aarhus for at skabe en positiv fortælling. Det kunne være omkring punktligheden ved fx Letbanen, der har fået et dårligt ry, eller adfærdskampagner. Der kan også lægges vægt på alle de positive effekter ved kollektiv transport såsom afslapning, arbejdstid, økonomi og klima. Det bør også undersøges, hvilke løsninger der er for at skabe bedre forbindelse mellem steder uden for centrum, så man ikke skal ind til midtbyen for at skifte, hvis man fx skal fra Lystrup til Tilst. Det kan være busser på tværs i oplandet. Da det er dyrt at drive bus i oplandet, bør der kigges på, om man kan have nogle mindre busser eller gøre flextrafik mere fleksibelt og simpelt.

Anbefalingerne fra NGO'er og fællesskaber (jf. samfundsdialog for Klimaplanen) bemærker, at offentlig transport skal være fossilfri og det nemme, attraktive og billige valg – også i oplandet. Man skal kunne anvende offentlig transport uanset hvor i Aarhus Kommune, man bor. Dette kalder på flere bus- og letbaneafgange og flere forbindelser udenom bymidten. Det bemærkes yderligere, at Aarhus Kommune skal oplyse bedre omkring mulighederne i den offentlige transport. Mange tror fejlagtigt, at de ikke kan komme rundt med offentlig transport.

Teknik og Miljø's kommentarer:

Med indsatsen om et effektivt og højfrekvent busnet samt den nye kollektive trafikstruktur forsøges at skabe buslinjer, der forbinder destinationer,



hvor der er store rejsestrømme i mellem. Det er dog ikke muligt at skabe direkte forbindelser mellem alle destinationer. Det er derfor hensigten at øge frekvensen på A-busnettet markant, således at det bliver nemmere og mere smidigt at skifte mellem buslinjer. Samtidig er tilgængelighed ved busstop, i bussen og i toget en høj prioritet, og der arbejdes på at forbedre dette.

Der er i GMP-aftalen fokus på at skabe mere effektiv og højfrekvent kollektiv trafik i det netværk, der kobler steder i kommunen, hvor kundegrundlaget er størst, og hvor de største destinationer findes. Dette vil give mest kollektiv trafik for pengene og er en økonomisk hensigtsmæssig måde at prioritere ressourcerne på. Det betyder, at de områder hvor flest borgere bor også vil have mere kollektiv trafikbetjening. Derover peger GMP-aftalen også på at korridorer, der forbinder oplandsbyer og kører på tværs af kommunerne, skal prioriteres. Dette skal ske både med indsatserne for et effektivt og højfrekvent busnet, udvidelsen af letbane etape 1 og ny jernbane mellem Silkeborg og Aarhus.

Med GMP-aftalen skal Teknik og Miljø undersøge mulighederne for at sikre flere og bedre mobilitetsservices i de områder, der ikke direkte er dækket af det overordnede og højfrekvente busnet og letbane. Her skal undersøges mulighederne for at forbedre flextrafik, plustur, samkørsel og delemobilitet som en del af løsningen.

Som en del af arbejdet med ny kollektiv trafikstruktur, er det med GMP-aftalen bestilt, at Teknik og Miljø i samarbejde med Midttrafik skal undersøge mulighederne for ændrede takst- og zonestruktur. Dette planlægges at gøres i et bredere samarbejde med de østjyske kommuner f.eks. via Letbanesamarbejdet.

Det er ofte en barriere at bruge den kollektive trafik i en by, man ikke kender, eller blot er gæst eller turist i – og bilen bliver derfor ofte det nemme valg. Midttrafik har ansvar for billetsalg og information om den kollektive trafik og arbejder løbende på at gøre brugsoplevelsen så god som mulig. Teknik og Miljø vil medtage bemærkningen om at gøre det nemmere for gæster og turister at bruge den kollektive trafik til Midttrafik.

Med GMP-aftalen er Teknik og Miljø bestilt til at undersøge mulighederne nærmere for reducerede takster og nye billettyper. Det er planlagt at Teknik og Miljø i 2025 sammen med Midttrafik vil undersøge mulighederne for dette nærmere og fremlægge evt. oplæg til politisk drøftelse i 2026. I den forbindelse vil Teknik og Miljø også undersøge muligheder for erhvervs-kort og/eller bruttolønsordning.



19. november 2024
Side 23 af 94

I GMP-aftalen er der ønske om at lave forsøg med gratis arrangementskørsel med kollektiv trafik. Det vil i den forbindelse blive undersøgt, om det er muligt at lave gratis kollektiv trafik til Kongelunden og Tivoli.

Midttrafik og Aarhus Letbane har ansvaret for at lave markedsføring af den kollektive trafik. Der er stort fokus på at give den kollektive trafik et bedre omdømme og skabe en positiv fortælling. Særligt Aarhus Letbane er i gang med en strategisk kommunikationsindsats med det formål at opnå en ændring af letbanens ry. Som en del af GMP-aftalen vil Teknik og Miljø udarbejde en adfærdsanalyse, der skal identificere og pege på tiltag, der kan øge brugen af grøn mobilitet og styrke omstillingen.

Med GMP-aftalen er det et politisk ønske at fokusere den kollektive trafik på styrkelse af busnettet, som dækker dele af kommunen med flest borgere og destinationer. Det betyder, at der vil være yderområdet med lav eller ingen busbetjening. Her er det intentionen, at der skal sikres andre mobilitetstilbud som flextrafik, plustur, samkørsel og delemobilitet som supplement til bil og cykel. Med den kommende kollektive trafikstruktur er der stort fokus på at sikre større sammenhæng mellem den kollektive trafik og øvrige mobilitetstilbud, således, at det bliver nemmere at kombinere transportformer i hverdagen.

Med indsatsen om det effektive og højfrekvente busnet er det intentionen, at der skal sikres kortere rejsetider med busserne ved hjælp af busfremkommelighedstiltag. Det er herved intentionen at øge den kollektive trafiks konkurrencedygtighed i forhold til bilen. I perioden 2025-2028 har byrådet afsat 50 mio. kr. til denne indsats.

Det er korrekt at buslinjer, der betjener landområder og oplandsbyer ofte har lav selvfinansieringsgrad, da der er færre kunder. Det vurderes dog, at det ikke er en effektiv måde at nedbringe udgifter ved at køre med mindre busser, da den dyreste del af driften, ikke er bussernes størrelse, men chaufførkostningerne. Som udgangspunkt er det hensigtsmæssigt at benytte samme type busmateriel, da dette giver størst fleksibilitet i busflåden samt lavere driftsomkostninger.

Det er Midttrafik ansvar og rolle at informere om -og markedsføre den kollektive trafik. Aarhus Kommune har løbende dialog med Midttrafik om denne indsats. Midttrafik har flere produkter, blandt andet app'en Midttrafik Live, der giver realtidsinformation om bussernes placering, i appen "Midttrafik" kan der købes billetter og der reklameres for at tage bussen til store arrangementer som fx Fed Fredag i Tivoli. Rejseplanlægning findes i appen "Rejseplanen" der er landsdækkende.



I forbindelse med udviklingen af den kollektive trafik i GMP er det intentionen at sikre bedre muligheder for at kombinere kollektiv trafik med cykel, eksempelvis ved stoppesteder og stationer. Det er i dag allerede muligt at medtage cykler i letbanen udenfor myldretiden.

Generelt er der med GMP-aftalen fokus på at forbedre den grønne mobilitet og omstilling i hele kommunen - både hvor der er A-busdækning og udenfor. Udenfor A-busnettet og letbanen er intentionen at skabe bedre betingelser for andre transportformer som cykel, gang, samkørsel og dele-mobilitet samt facilitere, så vidt muligt, omstilling til elbiler. I GMP-aftalen, via transportvalgsfordelingen, har forligskredsen fastsat målsætninger for hvor stor andele, der skal transportere sig i forskellige transportformer i 2030 – dette peger på at alle områder kommunen skal omstille sig frem mod 2030.

1.6 Organisering med afsæt i de rejsendes behov

Repræsentanter fra Fællesrådene opfordrer til øget fokus på tryghed i den kollektive transport – især når der er mørkt.

Erhverv generelt bemærker, at kollektiv transport skal gøres mere "lækkert" - også for 'dem i jakkesæt'. Det kan gøres ved, at man kan stå i læ for regn og vind. Visit Aarhus ønsker et øget fokus på turistvenlighed i vores mobilitets-system for at give internationale gæster mulighed for at komme rundt i byen med kollektiv transport.

City og handelsliv bemærker, at der er udfordringer ved at komme rundt med kollektiv transport som gæst i Aarhus, og derfor vælger mange bilen, fordi det er nemmere.

Job- og studiependling bemærker, at billetprisen er afgørende - særligt for studerende. Man spørger derfor ind til muligheden for reduktion i billetpriser i forbindelse med Grøn mobilitetsplan, da man tror, at flere vil vælge kollektiv transport frem for bil eller knallert, hvis det var billigere. I denne sammenhæng bemærkes det også, at der mangler fleksibilitet i forhold til billetpriser. Hvis man kører i bus hver dag, bliver det billigere, men hvis man kun tager bussen en gang imellem, er det næsten billigere at låne en bil. "Erhvervskortet"/bruttolønsordningen fremhæves som en meget positiv mulighed – og gerne med halvårlig eller månedlig ordning, for at understøtte dem, der gerne vil cykle om sommeren.

Trafikanternes interesseorganisationer bemærker, at der skal være bedre mulighed



for at medtage sin cykel i kollektiv transport. Derudover bliver der gjort opmærksom på, at det er problematisk, at der er forskellige navne på tilbudene (flextur, plustur og flexbus). Det er forvirrende, og der er stor prisforskel.

19. november 2024
Side 25 af 94

Unge og børn bemærker, at de ser store udfordringer i, at køreplanerne i praksis ikke passer med, hvornår de skal møde i skole, og hvornår de får fri.

Ældrerådet bemærker, at mange skift i den i kollektiv transport gør, at mange vælger bilen, da det gør hverdagen nemmere. Der ønskes et fokus på, hvordan rejser kan tages helt til døren. Der bemærkes også, at skift i kollektiv transport ikke er nemt for folk med nedsat mobilitet.

Tilgængelighedsrådet bemærker, at transportskift kan afholde mange fra kollektiv transport, da skift er problematiske for folk med handicap. Der gøres også opmærksom på, at der er nogle borgere, der ikke kan skifte cyklen ud med bilen, og derfor er de afhængige af kollektiv transport – også i oplandet. Der foreslås at forlænge nogle af A-busruterne, så de går længere ud af Aarhus og på den måde kobler oplandet på et bedre trafiknetværk.

Handicaprådet påtaler, at folk i kørestol har brug for at kunne finde ly for regnen undervejs på deres tur gennem byen. Det kan f.eks. være i form af busskure. Dette skal ses som en del af punktet i aftalen om universelt design.

Teknik og Miljø kommentarer:

Tryghed er en vigtig parameter for brugen og attraktiviteten af den kollektive trafik. Dette gælder både til/fra og ved stoppesteder samt i bussen og toget. Det er et generelt fokus i design og udvikling af den kollektive trafik.

Med indsatsen om et effektivt og højfrekvent busnet samt den nye kollektive trafikstruktur forsøges at skabe buslinjer, der forbinder destinationer, hvor der er store rejsestrømme i mellem. Det er dog ikke muligt at skabe direkte forbindelser mellem alle destinationer. Det er derfor hensigten at øge frekvensen på A-busnettet markant, således, at det bliver nemmere og mere smidigt at skifte mellem buslinjer. Samtidig er tilgængelighed ved busstop, i bussen og i toget en høj prioritet, og der arbejdes på at forbedre dette.

Navngivning af produkter i flextrafikken er fastsat af Flexdanmark og trafikskaberne i Danmark. Det er således ikke indenfor Aarhus Kommunes mandat at ændre dette. Midttrafik har fokus på at forbedre kommunikation og udbrede viden om flexprodukter.



Midttrafik, der står for køreplanlægningen i den kollektive trafik, har løbende et fokus på at sikre køreplaner for og sammenhæng mellem bybusser, regionale busser, letbane og togtrafik, så det så vidt muligt passer med ringetider i skole og uddannelsesinstitutioner. Det er dog ikke altid muligt, at alle køreplaner er afstemt med ringetider, da der er mange hensyn, der skal gå op i en højere enhed. I indsatsen med en ny kollektiv trafikstruktur vil busnettet og køreplaner få et stort servicetjek, og koordination mellem buslinjer og ringetider vil blive genbesøgt.

I GMP-indsatsen om en ny kollektiv trafikstruktur vil Teknik og Miljø i samarbejde med Midttrafik give hele busnettet et gennemgående servicetjek. Dette skal lede til forslag om justeringer og optimering til busnettet i forhold til serviceniveau, linjeføring og placeringer af stoppesteder. I dette arbejde vil det også blive belyst, om nogle buslinjer bør forlænges og/eller omlægges for at dække nye områder i kommunen.

Med GMP-aftalen er Teknik og Miljø bestilt til at undersøge mulighederne nærmere for reducerede takster og nye billettyper. Det er planlagt at Teknik og Miljø i 2025 sammen med Midttrafik vil undersøge mulighederne for dette nærmere og fremlægge evt. oplæg til politisk drøftelse i 2026. I den forbindelse vil Teknik og Miljø også undersøge muligheder for erhvervs-kort og/eller bruttolønsordning.

Det er ofte en barriere at bruge den kollektive trafik i en by, man ikke kender eller blot er gæst eller turist i – og bilen bliver derfor ofte det nemme valg. Midttrafik har ansvar for billetsalg og information om den kollektive trafik og arbejder løbende på at gøre brugsoplevelsen så god som mulig. Teknik og Miljø vil medtage bemærkningen om at gøre det nemmere for gæster og turister at bruge den kollektive trafik til Midttrafik.

Generelt er det Aarhus Kommunes ønske at skabe gode og trygge forhold ved stoppesteder. Dette indbefatter læ og ly for vejret. Det er ambitionen, at der skal være læskærme på alle stoppestedslokaliteter, hvor det er muligt og relevant. Der er desværre ofte mange byrum og gader, hvor det ikke er muligt at opstille læskure på grund af pladsmangel. Det er ofte det samme areal, som skal bruges af fodgængere, og der er tit behov for at finde et kompromis, hvor der ikke er plads til læskur. Ved stoppesteder, hvor der i udadgående retning ofte er meget få påstigere og næsten kun afstigere, vurderes det ikke relevant at opstille læskærme.

1.7 Trafikcentral afhjælper trængsel på indfalds- og ringvejene

Beredskabet udtrykker interesse i prioritering af udrykningskøretøjer i lyskryds ved muligvis at prædefinere nogle ruter i byen for at kunne opnå dette.



19. november 2024
Side 27 af 94

Erhverv generelt ønsker fokus på, at der også er udfordringer uden for Ringgaden, og bemærker, at der er store trængselsproblemer på ydersiden af Ringgaden.

Logistik og transportområdet bemærker, at der er et potentiale i muligheden for at dele den data, som kommunen indsamler i forhold til trængsel og parkering. Det er for at optimere ruteplanlægning og hermed planlægge udenom trængselsperioder. Der opfordres til et samarbejde.

Ældrerådet roser ITS og ønsker, at indsatsen bliver iværksat hurtigst muligt.

Teknik og Miljø's kommentarer:

Med indsatsen om den nye trafikcentral vil der netop blive sat fokus på at skabe mere fremkommelighed for udrykningskøretøjer. En forudsætning herfor er opgradering af signalanlæg med nye styreenheder, så de kan styres fra trafikcentralen. Teknik og Miljø er i færd med at opgradere alle styreenheder i signalanlæggene i Aarhus Kommune og forventer, at dette er færdiggjort i 2027.

Den nye trafikcentral skal se på at optimere trafikafvikling for hele vejnettet både udenfor og indenfor Ringgaden.

Teknik og Miljø er åbne overfor dialog om evt. datasamarbejde med logistikbranchen, såfremt det er muligt indenfor gældende regler og ikke påfører Aarhus Kommune en stor merudgift.

1.8 Statslige rammer for grønne vejafgifter

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at vejafgifter er et godt middel for at nedsætte trængsel, men bemærker samtidig, at der burde være to mobilitetsaftaler. Den ene aftale, som er en vedtaget plan, der ikke kan ændres på, og en anden aftale, som er en plan, der er usikker og afhængig af, hvad staten giver lov til.

Erhverv generelt bemærker, at aftalen modarbejder sit ønske om færre biler i byen ved blot at forsøge at betale sig fra CO2-problemet gennem vejafgifter. Det er et initiativ, der ikke synes at fjerne bilerne. Samtidig sættes der spørgsmålstegn ved, hvad man har tænkt sig at gøre, hvis roadpricing ikke bliver en mulighed.

De grønne organisationer bemærker, at roadpricing er en god mulighed for at få bilerne ud af byen. De foreslår, at man kan trække 'betalingsringen'



længere ind i byen, så det bliver dyrere at køre inde i byen – og ikke ind til byen. Den grønne ungdomsbewægelse bemærker desuden, at roadpricing er en 'hockeystav'. Det er en ikke-løsning, som udskyder beslutninger og handling.

19. november 2024
Side 28 af 94

Tilgængelighedsrådet bemærker, at der er en potentiel udfordring med dyrere taxapriser i forbindelse med vejafgifter. Mange er afhængige af taxaer og vil komme til at betale mere, hvis man skal køre længere for at komme udenom bymidten.

Teknik og Miljøs kommentarer:

Der er i dag ikke lovgivning, der tillader brug af vejafgifter i kommunerne i Danmark. Der er således usikkerhed om dette bliver muligt i fremtiden, og hvordan rammerne for vejafgifter vil se ud. Det er således ikke muligt at lave en præcis plan for, hvordan vejafgifter vil blive implementeret i Aarhus Kommune - skulle det blive en mulighed i fremtiden.

Det vides ikke, hvordan evt. vejafgifter vil komme til at fungere i Danmark - skulle det blive politisk besluttet. Hvis det antages, at det vil ligne det vejafgiftsforsøg som Sund og Bælt og DTU er i færd med at gennemføre, så vil der blive tale om en enten tidsbaseret afgift eller en afstandsbaseret afgift. Der vil ikke blive tale om en betalingsring, som det kendes fra fx Oslo eller London, hvor betaling sker, når man passerer et bestemt sted. Det skal dog understreges, at der ikke er kendskab til politiske udmeldinger om, hvordan fremtidige vejafgifter kunne se ud.

Det vides ikke, hvordan taxakørsel vil være påvirket af vejafgifter, skulle det blive indført. Det formodes dog, at rammerne for vejafgifter vil blive fastsat af staten og ikke kommunerne. Det er derfor tvivlsomt, om kommunerne vil kunne påvirke om taxakørsel er undtaget.

Det vurderes, at roadpricing kan medvirke til en reduktion af kørte kilometer. Det er alment kendt, at pris påvirker forbrug. Det er ikke GMP-aftalens målsætning, at der skal være færre biler i Aarhus Kommune, men at de bruges mindre. En stor del af CO2-reduktionerne i GMP-aftalen bygger på en antagelse om, at der vil blive indført statslige vejafgifter før 2030. Der er en usikkerhed om dette, og dette følges nøje. Skulle det vise sig ikke at blive aktuelt, vil det blive bragt op i de kommende GMP opfølgingsrul, og forligskredsen vil blive bedt om at forholde sig til dette.

1.9 Mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs



19. november 2024
Side 29 af 94

Repræsentanter fra Fællesrådene bakker generelt op og ønsker, at indsatsen igangsættes hurtigst muligt – herunder kig på eksisterende muligheder som f.eks. City Vest. Der skal være fokus på gode tilkørselsforhold, parkeringsforhold samt skiftemuligheder. Derudover opfordres der til at indtænke yderligere faciliteter i knudepunkterne såsom forretningsområder, skoler og institutioner for at gøre det mere attraktivt at tage kollektiv transport. Billig parkering og gratis kollektiv transport videre er også en mulighed. Der pointeres også, at det er vigtigt med gode muligheder for at komme videre fra et knudepunkt til sit arbejde - også på tværs af kommunegrænser. Der foreslås helt konkret shuttlebusser til de store erhvervsområder som f.eks. Skejby. Endvidere bemærkes det også, at det er urimeligt, at borgerne i Aarhus Kommune skal betale for, at borgere fra andre kommuner benytter knudepunkterne. Staten burde hjælpe til økonomisk. Repræsentanter fra fællesrådene bemærker, at der skal være et bedre sammenspil mellem kollektiv transport og cykelstier, hvor man kan skifte fra cykel til kollektiv transport ved fx Ringvejen og Ringgaden.

Job- og studiependling finder dette initiativ vigtigt i forhold til bedre udnyttelse af den kollektive transport, herunder muligheden for gratis billet videre samt gratis parkering. Der er dog en bekymring fra en repræsentant i forhold til 'parker og rejs'-områdernes eksisterende "parkeringskunder", som kan blive udfordret på evt. afgifter eller stigende benyttelse ved udpegning af et område som 'parker og rejs'. Derfor ønsker man en opmærksomhed på dette, når man udpeger et område.

Trafikanternes interesseorganisationer bemærker, at det skal være nemt at sætte bilen og komme videre derefter. Derudover bemærkes det, at tilgængelige knudepunkter med mange muligheder for skift er nødvendige for en ønsket og optimal sømløs rejse. Hvis der er et dårligt kollektiv transport-netværk vil folk fravælge muligheden. Der opfordres desuden til, at man i højere grad indtænker samkørsel og delebilisme, for på den måde at "udvide" den kollektive transport. Der opfordres også til, at man fokuserer på 'fra cykel til kollektiv transport' enten ved at gøre det nemmere at få sin cykel med, eller at man kan parkere sin cykel sikkert. Derudover gøres der også opmærksom på, at der kan ligge nogle knudepunkter længere ude end Aarhus som f.eks. i Odder, og det skal ske gennem regionalt samarbejde. Repræsentant for GoMore gør også opmærksom på, at faste p-pladser til delebiler er helt udeladt i aftalen, og oplyser, at det er vigtigt at kombinere delebilisme med kollektiv transport for at sikre effektiv 'last mile'.

De grønne organisationer bemærker, at aftalen generelt er for blid over for bilismen. Derudover bemærkes, at der bør være en opmærksomhed på mulig social ulighed, hvor bilejerne får gratis kollektiv transport, mens dem, der i forvejen bruger kollektiv transport, ikke får nogen gevinst. De grønne organisationer er optaget af placeringen af 'parker og rejs'-anlæggene, og man ønsker også et knudepunkt ved Silkeborgbanen f.eks. ved Logistikparken.



19. november 2024
Side 30 af 94

Endvidere bemærkes det, at man skal huske gode cykelparkeringsforhold ved 'parker og rejs'-anlæg og muligheden for at låne cykler ved endestationen af den kollektive transport. Der opfordres også til at komme hurtigt i gang ved at bruge eksisterende parkeringspladser som pilotprojekter.

Ældrerådet kritiserer aftalen for at se Aarhus som en ø og opfordrer til øget samarbejde med nabokommunerne om kollektiv transport. Der opfordres også til, at der er opmærksomhed på balancen mellem oplandets afhængighed af handel/byliv og en evt. placering af handelsmuligheder ved et nyt knudepunkt. Ældrerådet ønsker også, at der er fokus på funktionalitet i forhold til folk med handicap og ældre i forbindelse med knudepunkterne.

Tilgængelighedsrådet opfordrer til, at handicapbilers størrelse indtænkes i parkeringspladsernes udformning i 'parker og rejs-anlæggene', da man oplever, at parkeringspladser til handicapbiler i p-anlæg generelt er for små og smalle. Derudover gøres der opmærksom på, at det ikke er alle, der har mulighed for at bruge 'parker og rejs', og det derfor fortsat skal være muligt at parkere lige uden for læger og sygehuse.

Handicaprådet bemærker, at det er svært at finde Klokhøjens 'parker og rejs'-anlæg, og ønsker dermed bedre skiltning. Det er også et generelt opmærksomhedspunkt i forhold til 'parker og rejs'-anlæg.

Nabokommuner og region bemærker, at placeringen af 'parker og rejs'-anlæg er af stor vigtighed, og der opfordres til at tænke på centrale knudepunkter uden for Aarhus Kommunes grænser. Derudover er der en opmærksomhed på, hvordan vi understøtter samkørsel på tværs af kommunegrænserne og et ønske om at samarbejde om placering af knudepunkter. Der opfordres også til at tænke på andre skift som f.eks. skift fra cykel til kollektiv transport. Der er en opmærksomhed på konsekvenser ved gratis kollektiv transport fra 'parker og rejs', som f.eks. uønsket trafik andre steder.

Anbefalingerne fra Klimaborgersamlingen bemærker, at mulighederne bør udvides for "park and ride", at det der bør gives en økonomisk gevinst ved at bruge "park and ride" anlæg. Dette kan fx være rabat på rejser i letbanen, der starter ved et "park and ride" anlæg og sikrer, at parkering er gratis. Det er desuden vigtigt, at "park and ride" mulighederne markedsføres ved brug af adfærdskampanjer, der fx kan lægge vægt på de klimamæssige og privatøkonomiske fordele.

Anbefalingerne fra NGO'er og fællesskaber (jf. samfundsdialog for Klimaplanen) bemærker, at der bør etableres p-pladser til blandt andet pendlere på strategiske pladser uden for midtbyen og ved udvalgte offentlige transportknudepunkter, hvor man let, billigt og ofte kan bruge letbane eller busser til at transportere sig ind til midtbyen.



Teknik og Miljøs kommentarer:

De givne bemærkninger i forhold til placeringer og forhold ved fremtidige parker og rejs lokaliteter tages med i det kommende arbejde i Teknik og Miljø. Det er dog planen, at der først undersøges mulighed for parker og rejs på de lokaliteter, som allerede er nævnt i GMP-aftalen, herunder ved Anelystvej i Tilst, Skanderborgvej og Grenåvej. Det er ønsket, at 'parker og rejs' faciliteter placeres så vidt muligt i forbindelse med andre typer af funktioner, herunder indkøbsmuligheder. På sigt, med udbygning af busnettet og højklasset kollektiv trafik samt den fremtidige Silkeborgbane, er det intentionen, at der skal undersøges mulighed for flere 'parker og rejs' faciliteter.

Der er ikke pt planer om at lave særlige shuttlebus-forbindelser, men 'parker og rejs' faciliteter placeres ved det højfrekvente busnet og herved skabes gode muligheder for at nå frem til de største destinationer i Aarhus, herunder AUH og Skejbyområdet.

I forhold til gratis kollektiv trafik i forbindelse med 'parker og rejs' faciliteter er det med GMP-aftalen besluttet, at der skal laves forsøg. Herved opnås erfaringer med ordningen og det vil være muligt at vurdere, hvor meget den bruges, og om der skal laves justeringer i forhold til en evt. permanentliggørelse. Det vurderes ikke muligt pt. at opnå medfinansiering fra staten til at lave forsøg med gratis kollektiv trafik. Det er intentionen, at der ved fremtidige 'parker og rejs' faciliteter også sikres gode cykelparkeringsmuligheder og at disse placeres steder, hvor der også er adgang til cykelinfrastruktur og hovedcykelstinetet i øvrigt. Derudover undersøges mulighed for at tilbyde delemobilitet, samkørselsplads og flexknudepunkt ved 'parker og rejs' faciliteterne.

Aarhus Kommune vil i samarbejde med de omkringliggende kommuner og regionen undersøge mulighederne for et stærkere strategisk og mere forpligtende samarbejde om udvikling af knudepunkter og etablering af 'parker og rejs' faciliteter i hele Østjylland i regi af Letbanesamarbejdet.

Med GMP-aftalen er det intentionen at den kollektive trafik generelt skal styrkes markant. Det gælder både busser og letbane. For at gøre det nemmere og mere attraktivt at skifte i den kollektive trafik, skal serviceniveauet i hele nettet generelt forbedres med højere frekvens i både myldretid, men også i ydertimerne for at gøre det attraktivt at bruge den kollektive trafik til andet end pendling til arbejde og uddannelse. I dag kører mange buslinjer med øget drift i myldretiden netop for at understøtte pendling til arbejdspladser og store destinationer for uddannelsesinstitutioner. Det er intentionen at øge frekvens på A-busnettet for at sikre et endnu mere attraktivt kollektiv trafik tilbud. Dette kræver, at der afsættes



19. november 2024
Side 32 af 94

flere driftsmidler. I budgetforlig 2025 er der peget på at der i budget 2026 skal forhandles om den fremtidige driftsramme.

Der vil i det kommende arbejde med parker og rejs faciliteter blive undersøgt, om der skal justeres i den normale størrelse af handicapparkeringspladser.

Aarhus Kommune kan ikke generelt garantere, at der er mulighed for kunne parkere lige udenfor alle læger i kommunen. Der kan være lokale forhold og hensyn, særligt i midtbyen, der forhindrer dette. Ved sygehus som AUH er det altid muligt at parkere, og der vil altid være dedikerede handicappladser.

Alle indsatsers effekter og konsekvenser følges og vil blive afrapporteret årligt ved GMP opfølgingsrul til forligskredsen. Eventuel u hensigtsmæssige konsekvenser ved 'parker og rejs' faciliteter vil derfor blive adresseret løbende.

Teknik og Miljø har opmærksomhed på vigtigheden af skiltning til 'parker og rejs' faciliteter. Der er dog begrænset muligheder for skiltning, da dette følger et skilteregime reguleret af Vejdirektoratet. I forhold til Klokhøjen er der skiltning fra Djurslandsmotorvejen. Teknik og Miljø har fået denne skiltning opstillet efter godkendelse af Vejdirektoratet. Det har ikke været muligt at få yderligere skiltning godkendt.

1.10 Bedre muligheder for samkørsel

En repræsentant fra Fællesrådene ønsker flere 'blafferstop', flere delebiler samt synlige samkørselsmuligheder. En anden repræsentant ser det dog som en opgave for 'det private'.

Job- og studiependling bemærker, at der er stor interesse for samkørsel - også hos de studerende, når de f.eks. skal i praktik og dermed skal transportere sig anderledes i en periode. Flere uddannelsesinstitutioner ønsker dog mere støtte fra kommunen i arbejdet om at udbrede samkørsel. Der opleves en forvirring om hvilken service/digital platform, der skal bruges, og her foreslår man, at kommunen skal foreslå, hvilken samarbejdspartner, man skal benytte. AUH ønsker større lokalt samarbejde om samkørsel, så man er flere om det. Skejby Business Park er oplagt, og med 75% medarbejdere på AUH med fast arbejdstid, er der potentiale for samkørsel. Der foreslås desuden at bruge Rejsekortet til samkørsel.



19. november 2024
Side 33 af 94

Trafikanternes interesseorganisationer bemærker, at delebilisme og samkørsel er en vigtig brik i den grønne omstilling af mobiliteten. Der opfordres til, at man i højere grad indtænker samkørsel ved knudepunkter og indtænker delebilisme som en måde at nedbringe antallet af biler. Der opfordres til, at kommunen nedlægger private parkeringspladser og gør dem til p-pladser forbeholdt dele-elbiler, og at man udbreder tilskudsordning til samkørsel i Aarhus. Aarhus Taxa gør også opmærksom på, at en taxa også er en form for 'delebil' og samkørselskøretøj. GoMore savner konkrete initiativer og indsats i den politiske aftale, der er rettet mod at styrke delebilisme og 'nabo til nabo'-deling.

De grønne organisationer bemærker, at de efterlyser delebilisme i aftalen.

Tilgængelighedsrådet bemærker, at ideerne om delebiler er interessante og finder det relevant for fremtiden, hvis Aarhus skal være en grøn by. Der er dog ønske om fleksibilitet i forhold til parkeringsmuligheder, stoppemuligheder og afsætningsmuligheder. Der foreslås, at man evt. kunne parkere/afsætte i taxaparkeringslommer eller lastlommer, når man som handicappet rejser med Flextur.

Nabokommuner og region bemærker, at samkørsel skal understøttes bedre, fx ved mobilitetsknudepunkter.

Anbefalingerne fra Klimaborgersamlingen bemærker, at Aarhus Kommune skal understøtte sportsklubber og foreninger i at arrangere delekørsel. Dette vil kræve en platform for deling eller organisering.

Anbefalingerne fra NGO'er og fællesskaber (jf. samfundsdialog for Klimaplanen) bemærker, at der skal gøres større brug af dele-elbiler.

Teknik og Miljø kommentarer:

Teknik og Miljø arbejder løbende på at forbedre mulighederne og synlighed for samkørsel og delebiler. Dette vil også blive en del af GMP-indsatsen om mobilitetsknudepunkter og 'parker og rejs' faciliteter.

Forhold for delemobilitet i Aarhus Kommune er fastsat politisk. Det er således også en politisk beslutning, hvordan og hvor meget delemobilitet indgår i GMP-aftalen. Det forventes, at forhold for delemobilitet blandt andet vil blive drøftet politisk i forbindelse med det oplæg for den fremtidige parkeringsstruktur, som er bestilt i GMP-aftalen og som Teknik og Miljø skal udarbejde i 2026.

Nedlæggelse af parkeringspladser og/eller dedikerede elbilsparkepladser er pt ikke en del af GMP-aftalen. Der er dog i aftalen bestilt en parkeringskapacitetsanalyse samt et oplæg til de fremtidige



19. november 2024
Side 34 af 94

parkeringsforhold i Aarhus Kommune. Teknik og Miljø skal udarbejde og fremlægge dette ved GMP opfølgingsrullet i 2026. Det forventes, at parkeringsforhold for taxa, delemobiltiet og samkørsel vil indgå i dette oplæg.

Teknik og Miljø vil i forbindelse med GMP-indsats om forbedrede vilkår for flextrafik undersøge, hvorvidt det er muligt at lade flextrafikken benytte lastelommer og taxaholdepladser.

Med GMP-indsatsen om samkørsel vil der i det kommende arbejde blive sat fokus på samarbejde om samkørsel med arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. Teknik og Miljø er interesseret i at indgå i samarbejde herom.

Teknik og Miljø arbejder løbende på at forbedre vilkår for dele-elbiler, fx vil det indgå i det kommende oplæg til parkeringsstruktur, som er bestilt med GMP-aftalen i 2026.

Samkørsel ses som et vigtigt element i fremtiden mobilitetssystem, og det vil også være relevant i forhold til sport- og fritidsaktiviteter. Det vurderes, at dette på mange måder allerede sker uformelt og lokalt arrangeret. Der er pt ingen planer om et større og formelt kommunalt organiseret tiltag her.

1.11 Udbygning af ladeinfrastruktur

Repræsentanter fra Fællesrådene ønsker lademulighed ved alle offentlige arbejdspladser samt en løbende analyse af hvor i kommunen, der mangler lademuligheder.

Logistik og transportområdet bemærker, at man oplever mange udfordringer på dette område - især lovgivningsmæssigt i forhold til at få flere lastbiler over på el. Der ønskes større fleksibilitet i lademuligheder; som f.eks. at lade på tværs af leverandører. Der gøres også opmærksom på, at det er 'destinationsladning', der har det store potentiale både i forhold til økonomi og praktik, da man her har mulighed for at lade "mens man arbejder". Der er ikke tid til at stå ved en offentlig ladestander i en time. Man synes dog stadig, at der skal laves strategisk placerede ladestander til selskaber, der ikke har egne destinationsladere i området. Derudover understreges det, at man ikke må skalere ladestander ned i effekt. 50-200 watt er for lidt - der skal tænkes større. Man ønsker, at kommunen i højere grad samarbejder med forsyningsselskaberne. Endvidere er der en opmærksomhed på, at kommende gode lademuligheder først og fremmest skal komme det aarhusianske



erhvervsliv tilgode, og ikke blive et attraktivt pitstop for gennemkørende transport.

19. november 2024
Side 35 af 94

Erhverv generelt bemærker, at der skal være øgede muligheder for at lade i parkeringshusene. Helt konkret opleves en udfordring med mange norske turister med elbiler, der ikke kommer til Aarhus på grund af manglende lademuligheder.

City og handelsliv bemærker, at de har store udfordringer med 'super chargers', der ikke kan tilsluttes, fordi der ikke er strøm nok at hente. Der efterspørges flere konkrete råd til, hvad man som forretningssejer kan gøre.

Job- og studiependling bemærker at se fremgang i elbiler efter opsætning af ladestandere på de ansattes parkeringspladser. AUH som offentlig virksomhed må ikke rent juridisk opsætte nye ladestandere til deres ansatte. Dette er til stor frustration. AUH ønsker en lovændring, så det bliver muligt.

Trafikanternes interesseorganisationer bemærker, at folk i lejligheder uden egen parkering skal have mulighed for at lade på gaden. Taxaselskaberne ønsker, at lynladning i højere grad indtænkes i byens ladeinfrastruktur, da almindelig 'kantstensladning' ikke er optimal for taxaer. Greenmobility ønsker, at Aarhus Kommune i højere grad tilgodeser dele-elbilsløsninger ved at undtage tidsbegrænsning ved opladestandere for delebiler samtidig med bedre parkeringsmuligheder for delebiler generelt.

Ældrerådet ønsker flere lademuligheder i byen - både til biler og cykler.

Anbefalingerne fra NGO'er og fællesskaber (jf. samfundsdialog for Klimaplanen) bemærker, at Aarhus Kommune skal etablere flere el-ladestandere, særligt i nærheden af boligforeninger og lejlighedskomplekser, så det bliver praktisk muligt for lejlighedsbeboere at vælge elbil.

Teknik og Miljø's kommentarer:

Teknik og Miljø er i løbende dialog med ladeoperatørerne såvel som borgere og erhvervsliv omkring ønsker til bedre lademuligheder i Aarhus Kommune. Det har de seneste år været, og er fortsat, forventning om, at udrulning af ladeinfrastruktur primært sker på markedsvilkår. Aarhus Kommunes fokus er således primært 1) at sikre opladningsmuligheder for egne køretøjer, 2) at sikre opladningsmuligheder for ansatte og gæster ved kommunale faciliteter samt 3) at sikre opladningsmuligheder på offentligt vejareal i områder, hvor der er begrænsede eller ingen muligheder for at parkere på og dermed etablere ladeinfrastruktur på privat grund. Hertil kommer selvfølgelig kommunens myndighedsrolle i forbindelse med tilladelser, håndhævelse af bekendtgørelser, mv.



19. november 2024
Side 36 af 94

Aarhus Kommune er derudover i dialog med ejere af private parkeringshuse såvel som elnetselskaberne, men har ikke nogen direkte mulighed for at påvirke udviklingen og investeringerne i hverken ladeinfrastruktur på private arealer eller en fremtidssikring af elnettet. Det er en generel udfordring i Danmark såvel som andre lande, at opgraderinger af elnettet er en flaskehals i forbindelse med etablering af ny ladekapacitet - særligt til lynladere og tunge køretøjer. Aarhus Kommune har i samarbejde med enkelte ladeoperatører etableret forskellige forsøgsordninger med brug af batterier til at betjene ladeinfrastruktur, hvilket kan mindske kapacitetskravene til elnettet. En sådan løsning er eksempelvis anvendt på Viby Torv. Det er dog også en løsning, der fylder væsentligt mere end konventionel ladeinfrastruktur og er således forbundet med andre konsekvenser. Det er derfor vigtigt at understrege, at en løbende opgradering af elnettet fortsat er en essentiel forudsætning for at kunne levere mere ladekapacitet i årene fremover.

1.12 Nye transportvalg kræver nye vaner

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at implementering af nye vaner afhænger af, hvor tilgængelige alternativerne er 'at hoppe på'. Der gives også udtryk for at indtænkning af yderligere faciliteter i forbindelse med knudepunkter kan være med til at gøre det grønne alternativ mere attraktivt. En repræsentant fra et fællesråd i oplandet udtrykker ønske om, at der også gerne må arbejdes for adfærdsændringer i oplandet, selvom aftalen ikke lægger op til de store ændringer her. Derudover foreslås det at begrænse beboerparkeringslicenser til én bil.

City og handelsliv bemærker, at det er udfordrende at finde nye vaner og ændre adfærd som forretningsdrivende, og man ønsker en højere grad af involvering af de folk, der skal ændre vaner.

Job- og studiependling bemærker, at der skal kigges på, hvordan folk egentlig ønsker at transportere sig på tværs af året, og ud fra det indrette løsninger, der er fleksible. En bruttolønordning på månedsbasis fremlægges som en god ide til at holde omkostningerne for den enkelte medarbejder nede, da man imødekommer dem, der gerne vil lease en cykel om sommeren og køre med kollektiv transport om vinteren. Der bemærkes desuden, at det er nemmere at give nye ansatte grønne vaner fra start end dem, der har taget bilen i flere år.

Trafikanternes interesseorganisationer bemærker, at greb som lavere hastighed på vejene samt bedre wayfinding med forståelige skilte til cyklister måske vil kunne få folk til at ændre deres transportvalg. Endvidere gøres der



opmærksom på at placere 'parker og rejs'-anlæg strategisk, så det er nemt at sætte bilen og komme videre med kollektiv transport. Der foreslås også et skattefradrag for at lade bilen stå.

19. november 2024
Side 37 af 94

De grønne organisationer bemærker, at de ønsker mere kommunikation, der har fokus på de positive byfortællinger og mere information om projekterne. De opfordrer Aarhus Kommune til at bruge flere penge på kommunikation, der skal engagere aarhusianerne i den grønne omstilling.

Ældrerådet bemærker, at det ikke er alle, der kan tage en cykel, og at tid fylder meget, når det handler om andre transportvalg.

Tilgængelighedsrådet bemærker, at tid er en vigtig faktor i forhold til at bryde med hverdagens vaner.

Anbefalingerne fra NGO'er og fællesskaber (jf. samfundsdialog for Klimaplanen) bemærker, at kommunen skal undersøge motivationer hos mennesker i forhold til at cykle for at bygge løsninger, som skal få flere til at cykle på et godt vidensgrundlag.

Teknik og Miljø's kommentarer:

Teknik og Miljø vil medtage de givne bemærkninger om tiltag i forhold til adfærdsændringer i arbejdet med transportadfærdsanalyse der er bestilt i GMP-aftalen. Denne skal fremlægges i GMP opfølgingsrullet i 2026.

Der er i GMP-aftalen bestilt en række indsatser omhandlende lavere hastighed. Teknik og Miljø vil i 2025 og 2026 undersøge mulighederne for at sænke hastigheder. Dette fremlægges løbende, og det vil i sidste ende være en politisk beslutning hvor og hvor meget evt. hastighedssænkninger skal være. Det er intentionen at fremtidige 'parker og rejs' faciliteter placeres strategisk nær det overordnede vejnet og i forbindelse med høj-frekvent kollektiv trafik. Et evt. skattefradrag kan ikke fastsættes kommunalt, men vil være et statsligt tiltag.

Ad. 2. Et trygt og cykelvenligt Aarhus

2.1 Sikre cykelruter

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at de for at øge sikkerheden på cykelstierne ønsker bredere cykelstier for at imødekomme ladcykler og hurtige elcykler. Der ønskes også bedre belyste cykelstier - særligt i oplandet. Der skal også være et større fokus på uddannelse af børn og unge.



Stisystemer skal i højere grad optimeres og sammenflettes for at understøtte et sikkert cykelstisystem.

19. november 2024
Side 38 af 94

Beredskabet bemærker, at der sker mange uheld i kryds.

Logistik og transportområdet bemærker, at de ser mulighed i, at bredere cykelstier vil kunne bruges til at komme frem med mindre elkøretøjer. Der er også en opmærksomhed på, at bedre forhold for cyklisterne er godt, men det kan også give udfordringer for fragtmænd i forhold til at parkere ved butikker. Der spørges til, om det er bedre, at cyklisterne cykler udenom lastbilen og ikke omvendt?

City- og handelsliv bemærker, at de ønsker en opmærksomhed på konsekvenserne af den ellers positive forandring med flere cykler i byen. Flere cyklister kræver større sikkerhed på cykelstierne – der er 'krig mellem cyklisterne' på cykelstien allerede i dag. I den forbindelse ønskes ligeledes fokus på sikkerheden for den gående færdsel i byen

Job- og studiependling bemærker, at der skal være et øget fokus på forholdene omkring AUH, hvor cykler og biler har svært ved at 'komme væk', særligt mellem kl. 15 og 16. Der efterspørges en tunnel til cyklister ved AUH – hvor er uklart. Der er et ønske om bredere cykelstier, idet cykelstierne i dag ikke er dimensioneret til moderne transportmidler (elcykler og ladcykler), hvilket giver farlige situationer, fordi cykler tvinges til at overhale andre cykler ude på vejen. I forhold til hvor mange cykler, der er i dag, er der en stor mangel på cykelstier. Mange steder bliver cykler klemt inde mellem biler og lastbiler. Mange ansatte på AUH tør ikke tage cyklen. Desuden bemærkes det, at der sker flere ulykker pr. km. i Aarhus end i København, hvilket skyldes, at biler nemt overser cyklister. Det bemærkes også, at Brabrandstien og stien ved Engsøen er meget smalle. Generelt fokus på, at det er dejligt at undgå biler, støj og os, når man cykler.

Trafikanternes interesseorganisationer bemærker, at Viborgvejs smalle cykelstier er utrygge og uegnede til brug som skolevej og roser til gengæld opgraderingen af cykelstien på Silkeborgvej. Det påpeges også, at det skal være nemt og sikkert at skifte fra cykel til kollektiv transport og at medtage sin cykel i kollektiv transport. Der foreslås flere hastighedsnedsættelser for biler for at nedbringe antallet af ulykker og skabe mere tryghed – dette er særligt relevant de steder, hvor etablering af cykelstier ikke er planlagt og på Randersvej/Viborgvej og skoleveje. Cyklistforbundet påpeger også, at der skal indtænkes sammenhængende stisystemer imellem bolig-øer, så cyklister ikke skal ud på større trafikerede veje. Der påpeges også, at der i højere grad bør samarbejdes med landsbyskoler i forhold til cykling fra opland til by.



19. november 2024
Side 39 af 94

Der udtrykkes også et generelt ønske om bedre og mere sikre cykelstier uden huller med mere holdbar belægning og med bedre belysning og et større fokus på nedkørsler, hvor flere i dag vurderes som for stejle. Der skal endvidere være et større fokus på bilers parkering på cykelstier, som tvinger cyklister ud på kørebanen i farlige situationer. Derudover påpeges det, at bedre vejvisning kan øge sikkerheden og trygheden for cyklister ved at anvise alternative ruter, fx bagvedliggende stier, som kan bruges til sikre skoleveje.

De grønne organisationer bemærker, at der skal ske en generel opprioritering af økonomien til cyklisme. Der sker i dag en underprioritering af cyklister i forhold til bilister. Rydning af cykelstierne på linje med veje bør prioriteres. Flere dobbeltrettede cykelstier gør det nemmere for ladcykler at passere hinanden. Der understreges desuden, at der skal stilles krav til bilister i Midtbyen om særlig hensynsfuld kørsel, hvor biler behandles som 'gæster' på vejene.

Unge og børn bemærker, at mange er utrygge ved at cykle i Aarhus, da der er en oplevelse af uklare regler for cyklister, og at cyklister også er farlige for andre cyklister. For at skabe mere tryghed ønskes der bedre cykel- og busundervisning og bedre cykelstier og -ruter. Det bemærkes, at cykelundervisningen ligger helt tilbage i 5. klasse.

Ældrerådet bemærker, at mange nye transportformer (fx elløbehjul og -cykel) kører hurtigere end en almindelig cykel på cykelstierne, hvorfor bredere cykelstier kan øge trygheden. En dårlig cykelkultur kritiseres også som et usikkert forhold. Brostensbelægning kritiseres også, idet der er risiko for at skride på underlaget.

Tilgængelighedsrådet bemærker, at der ønskes bedre belysning på cykelstierne - fx på Brabrandstilen. Det er også vigtigt, at sikkerheden ved cykelparkeringshuse både for cyklen og én selv skal være i orden.

Handicaprådet bemærker, at der ikke er plads i midtbyen til de mange flere cyklister, som aftalen ligger op til. Der er flere gader, hvor der ikke er plads til cyklerne, og i den forbindelse en stor opmærksomhed på, at der mangler plads til fodgængere og kørestolsbrugere. Samtidig er der en oplevelse af, at cyklisterne ikke overholder færdselsreglerne, og der ønskes, at politiet i højere grad sørger for, at cyklisterne overholder reglerne. Der er også en opmærksomhed på cyklisternes sikkerhed i kryds generelt, og tiltaget i krydset ved Herredsvej får ros.

Anbefalingerne fra Klimaborgersamlingen bemærker, at der bør skabes mere sikre forhold for cyklister i opland og forstæder gennem flere og bedre oplyste cykelstier.



Anbefalingerne fra NGO'er og fællesskaber (jf. samfundsdialog for Klimaplanen) bemærker, at der skal komme flere, bredere og mere sikre cykelstier. Man skal kunne komme komfortabelt og sikkert hjem fra arbejde uanset, hvor man bor i kommunen.

Teknik og Miljø kommentarer:

Flere interessenter italesætter utryghed og farlige situationer på smalle cykelstier og påpeger bl.a. et behov for at øge bredden på cykelstierne for at imødekomme et stigende antal cyklister og nye transportformer, som kører hurtigere og fylder mere. Teknik og Miljø er enige i denne betragtning og at der er behov for at øge bredden på mange cykelstier for at imødesee nuværende og fremtidig efterspørgsel. Det bemærkes i den forbindelse, at 2 af de 5 finansierede cykelstiprojekter har cykelstiudvidelser som primære greb. I den besluttede cyklistfremkommelighedsanalyse, som forelægges byrådet i 2026, vil der bl.a. indgå en kortlægning af cykelstibreder samt forslag til yderligere udvidelser. Sådanne projekter vil kunne finansieres af puljen på 28,4 mio. kr.

De fleste cyklistulykker sker i større vejkryds. Den vedtagne sortpletanalyse vil komme med forslag til, hvor der kan gøres fysiske tiltag for at forbedre sikkerheden for cyklister i kryds. Analysen forelægges byrådet, og trafiksikkerhedstiltagene skal delvist finansieres inden for eksisterende KB-bevillinger. Der mangler således finansiering for at kunne imødesee ønskerne om øget sikkerhed for cyklister i stort omfang. Ud over fysiske ombygninger vil hastighedsnedsættelser kunne øge sikkerheden og trygheden for alle bløde trafikanternes interesseorganisationer, der er dog alene truffet beslutning om hastighedsnedsættelser i boligkvarterer og omkring skoler. Hastighedsnedsættelser på de store trafikveje, hvor de fleste cyklistulykker finder sted, vil kunne forbedre sikkerheden.

Som udgangspunkt opsættes stibelysning på alle stier med pendlertrafik inden for byzone. Uden for byzonen, i det åbne land, belyses stier (og veje i øvrigt) som udgangspunkt ikke, ligesom der er begrænsninger i og ved fredskov. Eneste undtagelser er trafikerede supercykelstier el.lign. Forvaltningen vil som en del af kortlægningen af cyklisters tryghed kunne komme med forslag til strækninger, hvor der kan opsættes belysning. Belysningstiltag vil dog være uden finansiering, idet det ikke indgår i nuværende aftale.

I aftalen er der ikke truffet beslutning om mere og bedre wayfinding for cyklister. Flere cykelstier og -forbindelser i Aarhus Kommune er dog uden skiltning. Forvaltningen er enig med interessenterne i, at mere wayfinding kan øge trygheden for cyklister dels ved at hjælpe med at orientere sig dels ved i højere grad at synliggøre alternative ruter væk fra de store



19. november 2024
Side 41 af 94

trafikveje. Ved principbeslutning om wayfinding på hovedstinet vil forvaltningen igangsætte kortlægningen og forelægge byrådet forslag til wayfindings-indsatser, som vil kræve yderligere finansiering.

Der efterspørges en bedre cykelkultur generelt og mere cykeluddannelse til børn og unge. På alle skoler undervises i trafikforhold. Folkeskolens obligatoriske undervisning i færdselslære skal bestå af en gå-prøve i 0.-1. klasse, en cyklist-prøve i 5.-6. klasse og undervisning i risikofaktorer i 8.-9. klasse. Bedre uddannelse af unges færdsel på cykel og i trafikken generelt vil kunne opnås på skolerne ved i højere grad også at fokusere på de øvre klassetrin. Det bemærkes, at kun 41% af folkeskolerne i Aarhus Kommune gennemfører undervisning i risikofaktorer for 8.-9. klasse jf. Kommunernes Skoletrafiktest 2024. Målsætninger på dette område vil skulle imødekommes i samarbejde med Magistraten for Børn og Unge.

Flere interessenter ønsker øget fokus på cykelkultur og adfærd på cykelturen. Forvaltningen er i gang med at udarbejde en kvalitetsmanual for cykelinfrastruktur, bestilt i cykelhandlingsplanen. Denne vil have fokus på, hvorledes der på længere sigt etableres fysiske løsninger, der dels afvikler cykeltrafikken hensigtsmæssigt, dels sikrer entydige vigepligtsforhold mellem gående og cyklende.

Forvaltningen kontakter politiet med henblik på færdselskontrol hver gang forvaltningen bliver bekendt med utilsigtet adfærd.

For så vidt angår drift og vedligeholdelse af cykelstier vurderer Teknik og Miljø løbende behovet for udskiftning af asfalten. De løbende driftsbesparelser betyder, at der går længere mellem asfaltfornyelser, og det øger risikoen for ujævnheder og huller, ligesom der føres mindre tilsyn med eksterne ledningsejeres opgravning af færdselsarealer og efterfølgende reetablering. I forliget indgår ikke flere midler til dette område. Snerydning på cykelstier indgår i nuværende og kommende vinterregulativ, hvor det på nuværende tidspunkt ikke er et politisk ønske at opprioritere rydning af stier.

2.2 Opgraderet og udbygget hovedcykelstinet

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at der er et behov for flere og bedre vedligeholdte cykelstier på tværs af og ind til Aarhus, så det bliver mere attraktivt at vælge cyklen. Der skal her være et øget fokus på hovedruter fra nord, vest og syd i forhold til at koble sig på Ringvejen og Ringgadens infrastruktur, så der fx gives bedre mulighed for at springe til/fra cykel over i kollektiv transport. Også internt i yderområderne skal der sikres gode



19. november 2024
Side 42 af 94

cykelmuligheder. Mange i yderområderne har ikke gode muligheder for at anvende offentlig transport, hvorfor det her er vigtigt at prioritere gode cykelforhold. Allerede eksisterende cykelstier skal optimeres og sammenflettes for at sikre et hurtigt cykelstisystem. Der skal være et større fokus på de hurtigste ruter fremfor de 'tegnede' ruter, hvor forhindringer såsom bump på vejen skal undgås. Det bør overvejes, om pengene kan bruges bedre på flere små cykelstier end enkelte store.

Beredskabet bemærker, at der skal være et fokus på muligheden for at komme til tilskadekomne cyklister på supercykelstier med ambulance, hvor der ikke er umiddelbar adgang med bil. Der bør her ses på 'access points' eller lignende.

Job- og studiependling bemærker, at supercykelstier er en god idé og foreslår, at man kigger på potentialet ved at forlænge dem udover kommunens grænser.

Trafikanternes interesseorganisationer udtrykker glæde ved de cykelprojekter, som igangsættes med aftalen om den grønne mobilitetsplan – fx Silkeborgvejs opgradering. Lyskryds fremhæves af Cyklistforbundet som et problem, som koster cyklister meget tid, og hvor cyklister udsættes for meget bilos. Cyklistforbundet oplever en ulighed i fordeling af økonomien mellem cyklisme og bilisme, og der ønskes flere penge til cyklister og forbedring af forhold for dem. Cyklisme skal ses som en primær transport i Aarhus. Det påpeges yderligere af Cyklistforbundet, at cyklister kun modtager 1/10 del af, hvad bilister gør i budgetudregninger - en ulighed, der bør rettes op på. Cyklistforbundet påpeger endvidere, at der skal være et større fokus på sammenhængende stisystemer – fx mellem bolig-øer.

Der er et generelt ønske om ordentlige cykelstier med god belægning og uden huller. Der er også et fokus på wayfinding, hvor man henviser til ukendte, alternative og oplevelsesrige ruter.

De grønne organisationer bemærker, at der skal afsættes flere midler til cykelområdet. Gode cykelstier gør det mere attraktivt at vælge cyklen. Hvis Aarhus vil være kendt som en 'cykel-by', så skal cykelstier i højere grad prioriteres. Flere dobbeltrettede cykelstier i samme side af vejen skal prioriteres, så der er mere plads til, at ladcykler kan komme forbi hinanden. Ros til og ønske om flere supercykelstier. Gode cykelforhold er særligt vigtige for folk fra oplandet, når kollektiv transport ikke er et godt alternativ til bilen.

Unge og børn bemærker, at de ønsker bedre cykeltilgængelighed med blandt andet cykelriller, fx op ad trapperne på Aarhus H, så man slipper for at skulle med elevatoren.



Ældrerådet bemærker, at der er et kapacitetsproblem på cykelstierne med mange nye transportformer som fx løbehjul, elcykler og ladcykler.

19. november 2024
Side 43 af 94

Nabokommuner og region bemærker, at der ønskes flere cykelstier til elcykler. Der er ros til supercykelstier og et ønske om flere – særligt i oplandet. Der skal også være bedre sammenbinding af cykelstier, bedre niveaufrie krydsninger og bredere cykelstier.

Anbefalingerne fra Klimaborgersamlingen bemærker, at de ønsker en eller flere supercykelstier igennem Aarhus. Større nye bolig- og erhvervsområder skal fra starten planlægges med en højklases cykelsti, der forbinder dem til midtbyen.

Anbefalingerne fra NGO'er og fællesskaber (jf. samfundsdialog for Klimaplanen) bemærker, at der skal etableres cykelstier på flere centrale veje – herunder Nørre allé, M.P. Bruunsgade, Banegårdsgade og Vesterbrogade. Der er desuden kommet flere store elcykler og ladcykler på vejene som erstatning for biler – det skal der gøres plads til. Det bemærkes også, at der skal opstartes et samarbejde mellem Aarhus Kommune og 'supercyklister', der rapporterer uhensigtsmæssige forhold på deres daglige ruter.

Teknik og Miljøs kommentarer:

Der efterspørges generelt bedre cykelforhold, som imødeser flere cyklister, hurtigere cykler og bredere specialcykler. Derudover nævnes specifikke strækninger uden cykelstier, generel optimering af eksisterende cykelstier og bedre sammenbinding af interne stisystemer. Store dele af disse aspekter håndteres i forvaltningens generelle arbejde og finansieres af eksisterende KB-midler, og udbygning af stisystemer ifm. byudvikling håndteres også allerede i lokalplanprocesserne. Aftaletekstens beslutning om en cyklistfremkommelighedsanalyse vil i stort omfang afdække både i midtby og opland, hvor der mangler cykelstier, hvor cykelstier bør udvides, hvor kryds bør optimeres, hvor korte 'missing links' med fordel kan opgraderes osv. Forvaltningen har allerede stort kendskab til dette gennem fællesrådsinddragelse, løbende borgerhenvendelser og egne cykelstiinspektioner. Cyklistfremkommelighedsanalysen foreslår til indsatser med en pulje på 28,4 mio. kr. vil i et vist omfang kunne føre til de efterspurgte forbedringer.

Flere interessenter fremhæver supercykelstier som en god løsning og nævner specifikt oplandsområdet og samarbejdet på tværs af kommunegrænser. I aftalen indgår 2 finansierede cykelstiprojekter, som indgår i supercykelstinet (Silkeborgvej som en del af Silkeborgruten og Oddervej som en del af Odderruten). Derudover er der i aftalen udtrykt ønske om en fremtidig - dog ikke-finansieret - cykelstiløsning på Hørgårdsvej som en del af Hornsletruten. Således er der truffet beslutning om konkrete



19. november 2024
Side 44 af 94

enkelstrækninger, der indgår i supercykelstinet, men der er ikke videre aftalt noget om udbygning af supercykelstinet. Aarhus Kommune indgår dog – trods beslutninger i GMP - i Supercykelstisamarbejdet Region Midt, hvor der samarbejdes om supercykelstier mellem kommunerne. Fremtidige tiltag på supercykelstinet ud over førnævnte 3 projekter er således ikke finansieret med nuværende aftaletekst. Nogle projekter vil dog kunne finansieres af puljen på 28,4 mio. som del af cyklistfremkommelighedsanalysen.

Angående wayfinding henvises til svar under 'Sikre cykelruter' om samme emne.

Teknik og Miljø vil kontakte Beredskabet og drøfte 'access points' til selvstændigt beliggende cykelstier, hvor der opleves begrænset adgang for ambulance- eller udrykningskøretøjer ifm. ulykker på cykelstier.

2.3 Klimatilpasning af cykelstier

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at der skal være en større opmærksomhed på driften af cykelstier, hvor fejning, rydning og glatførebekæmpelse skal forbedres.

Job- og studiependling bemærker, at der ved Aarslev Eng sø ofte er oversvømmende cykelstier. Der efterspørges større fokus på at holde cykelstier køreklare.

Trafikanternes interesseorganisationer bemærker, at cykelområdet er underfinansieret i forhold til bilområdet.

De grønne organisationer bemærker, at cyklister/cykelstier i dag ikke prioriteres i hård regn, sne og slud. Den daglige drift af cykelstier bør højnes og cyklister skal prioriteres på linje med bilister. Dette er nødvendigt for, at Aarhus kan kalde sig en cykelby.

Teknik og Miljø kommentarer:

Som det fremgår af forligsteksten, er der besluttet et princip om øget fokus på klimatilpasning af cykel- og fodgængerinfrastrukturen bredt set, her vil Aarslev Eng sø forventeligt også indgå i opgørelsen over "blue spots".

2.4 Bedre rammer for cykelparkering



19. november 2024
Side 45 af 94

Erhverv generelt udtrykker skuffelse over, at parkeringshuset ved banegården ikke bliver til noget. God cykelparkering anses som et stort incitament for at tage cyklen - især hvis det er god parkering med plads til cykler og god sikkerhed. Det bemærkes, at høj risiko for cykeltyveri kan fraholde folk fra at cykle. Også i Kongelunden efterspørges god cykelparkering med 'klog placering'. Det kunne være ved P1 ved stadion. Det bemærkes også, at cykelparkering skal være der, hvor folk rent faktisk kommer ind. Tivoli Friheden gør opmærksom på, at der er 200-300 cykelparkeringspladser langs Stadion Allé ved Tivolis hegn, som ikke bruges. De kunne måske integreres bedre.

City- og handelsliv bemærker over en bred kam en skuffelse over, at cykelparkeringshuset ved Banegården som resultat af budget 2025 er sløjftet. Der er en frygt for, at eksisterende cykelparkering fjernes før alternativ cykelparkering er fundet – råder til at undlade at fjerne cykelparkering, bare fordi det ser 'grimt' ud. Der er en generel mangel på cykelparkeringspladser i Aarhus (fx Jægergårdsgade og Vestergade), hvilket resulterer i, at cykler parkerer på fortovene til gene for fodgængere. Der efterspørges en bedre cykelparkeringskultur. Det foreslås, at p-pladser anvendes til cykelparkeringspladser, eller at der udstedes parkeringsbøder til cyklister.

Job- og studiependling bemærker, at der er mangel på sikker parkering, hvor man låse sin cykel fast. Dette gør, at man ikke tør tage dyre el- eller ladcykel enten helt eller delvist på arbejde. Oplagt med cykelparkering ved 'parkér og rejs'-anlæg og ved trafikknudepunkter, hvor man skifter til/fra offentlig transport. Der fremhæves gode og dårlige eksempler på cykelparkeringsforhold ved uddannelsesinstitutioner, og der er enighed om, at god cykelparkering har stor betydning for at tilvælge cyklen.

Trafikanternes interesseorganisationer bemærker, at man ønsker mere og bedre cykelparkering ved Aarhus H og rundt om i byen. Man mener desuden, at man i højere grad bør fremhæve cykelparkeringen under Musikhuset. Der foreslås, at man fx kan fjerne parkeringspladser ved Musikhuset og lave cykelparkering der. Der påpeges, at Aarhus i dag er bilernes by, hvor fokus er på bilparkering fremfor god cykelparkering. Der mangler cykelparkeringspladser i den indre by - særligt omkring Banegården.

Der er en generel stor skuffelse fra trafikanternes interesseorganisationerne over, at cykelparkeringshuset ved Aarhus H ikke bliver til noget. Det er et dumt sted at spare penge, idet god cykelparkering løser mange overgang i transportformer. Cykelparkering skal indtænkes i Aarhus. I dag smides cykler på gader og fortove til stor gene for fodgængere.

De grønne organisationer bemærker, at de er meget skuffede over, at det planlagte cykelparkeringshus ved Aarhus H blev taget af bordet i budgettet for 2025. 2000 cykelparkeringspladser er derudover ikke et højt nok antal



cykelparkeringspladser ved banegården, og tallet bør opjusteres. Man bør overveje at bruge tomme (butik)lokaler til cykelparkering i midtbyen, som det ses i fx Rotterdam. Det bemærkes også, at man skal huske gode cykelparkeringsforhold ved 'parker og rejs' anlæg.

19. november 2024
Side 46 af 94

Unge og børn bemærker, at cykelparkering skal være så tæt på endestationen som muligt.

Tilgængelighedsrådet påpeger vigtigheden af cykelparkeringshuses udseende og atmosfære. De skal se ordentlige ud og være belyste, så man kan føle sig tryk og ikke frygte for sin cykel.

Anbefalingerne fra Klimaborgersamlingen bemærker, at der bør skabes bedre forhold for cykelparkering i forstæder og opland ved relevante stoppesteder for offentlig transport. Tydelig cykelparkering ved stoppesteder skal gøre det nemmere og hurtigere at vælge cykel og kollektiv transport til. Der skal også laves overdækkede og sikre cykelparkeringsmuligheder inde i midtbyen. Ved at lave sikker og tryk cykelparkering skabes der gode muligheder for, at almindelige cyklister, og i særdeleshed folk som cykler ind til byen på arbejde, kan parkere deres cykler og elcykler tryk og sikkert. Det foreslås desuden, at det bliver muligt at lade sin elcykel op under parkering.

Anbefalingerne fra NGO'er og fællesskaber (jf. samfundsdialog for Klimaplanen) bemærker, at der skal etableres flere cykelparkeringshuse.

Teknik og Miljø kommentarer:

Med budgetaftale 2025 er midlerne til etablering af cykelparkeringshuset ved Aarhus H med 2.000 nye cykelstativer omprioriteret til andre formål. Cykelparkeringsproblematikken ved Aarhus H er dog stadig kritisk og uløst, og forvaltningen har siden 2012 undersøgt forskellige løsningsmodeller og finansieringsmuligheder. Der er i dag ca. 1.200 cykelstativer omkring banegården, hvilket er utilstrækkeligt, idet der vurderes at være et behov for op til 5.000 cykelparkeringspladser i banegårdskvarteret for at opnå et tilfredsstillende serviceniveau og for at være på niveau med byer som Odense og Aalborg. Det er stadig planen på sigt at opnå en stor koncentration af cykelparkering ved Aarhus H for at imødekomme efterspørgslen og for at sikre plads til de gående. Udbygning af cykelparkeringskapaciteten med ét stort cykelparkeringsanlæg nær banelegemet er besluttet i Helhedsplanen for Banegårdskvarteret, vedtaget af Byrådet d. 15.12.2021. Som det angives af de inddragede interessenter, er det af stor vigtighed, at cykelparkering placeres så tæt på endestationen (perronerne) som muligt for at understøtte skift mellem transportformer. En integration af store mængder ny cykelparkering på andre lokationer, fx i omdannelsen af Banegårdspladsen, som er disponeret til kollektiv trafik, gode forhold for gående og et grønt byrum, vil dels ikke kunne



19. november 2024
Side 47 af 94

imødekomme behovet for cykelparkering og vil ikke følge det GMP-vedtagne princip om at friholde torve og pladser for cykelparkering. Forvaltningen er i gang med at afsøge billigere løsninger med stor cykelparkeringskapacitet nær perronerne, som vil kræve senere finansiering. Det er uklart, om alternative endnu ukendte løsninger vil kunne opnå statslig medfinansiering som det oprindelige projekt.

Flere interessenter udtrykker ønske om mere og varieret cykelparkering generelt i Aarhus. Der er i aftalen vedtaget en screening af cykelparkeringsbehovet generelt i Aarhus Kommune. Med de indkomne bemærkninger foreslår forvaltningen, at screeningen også kommer til at omfatte cykelparkering ved busstoppesteder i hele kommunen, herunder oplandet. Ift. økonomi skal etablering af mere og bedre cykelparkering jf. aftalen finansieres inden for eksisterende kapitalbevilling, som pt. er på 4-6 mio. kr. til stianlæg. Det skønnes, at der således blot vil kunne etableres ca. 40-50 stativer om året i hele kommunen, hvis der afsættes 5% til cykelparkering. Desuden vil mere plads til både alm. cykelstativer og pladskrævende specialcykler forudsætte nedlæggelse af andre trafik- eller byrumfunktioner. Med hensyn til etablering af opladningsmuligheder, afventer forvaltningen resultater og evaluering af et lokalt forsøg med opladningen af elcykelbatterier i det offentlige rum ved DOKK1. Evalueringen vil danne grundlaget for en eventuel udrulning af denne type anlæg i fremtiden.

Kulturen omkring cykelparkering og uhensigtsmæssig henstilling af cykler på gader og fortove nævnes som et stort problem. Forvaltningen vurderer, at det vil kræve en varig og intensiveret indsats at præge denne kultur. Dels skal udbuddet af cykelparkering og korrekt placering af denne stå mål med den faktiske efterspørgsel, dels bør der gennemføres en vedholdende og intensiveret indsats for indsamling af efterladte cykler i byrummet, hvilket udføres i meget beskedent omfang i dag. Der er også mulighed for at opsætte forbud mod cykelparkering på udvalgte, centrale lokationer, hvis der kan anvises afgrænsede p-anlæg i umiddelbar nærhed.

Ud over cykelparkering på offentligt areal er det vigtigt med attraktive cykelparkeringsforhold på privat grund. Dette reguleres allerede igennem lokalplanprocessen og kommunens parkeringspolitik og tilhørende parkeringsnormer, hvor der findes særskilte normer for cykelparkering, herunder omfanget af overdækning og plads til specialcykler.

For så vidt angår cykelparkeringsforholdene og cykelforholdene generelt omkring Aarhus Universitetshospital gøres opmærksom på, at alle arealer og funktioner inden for Palle Juul-Jensens Boulevard-ringen (veje, stier, cykelstativer mm.) ejes og administreres af grundejerforeningen under AUH. Der er dermed udelukkende tale om private fællesveje, private veje og private stier, hvor Aarhus Kommune ikke er vej-ejer og dermed ikke



19. november 2024
Side 48 af 94

kan gøre noget for at forbedre cykelforholdene. Forbedringer vil derfor bero på handling fra grundejeren.

Manglen på cykelparkering ved fx Musikhuset vil blive inkluderet i screeningen. En betydelig del af det manglende behov i dag skyldes midlertidig placering af langdistancebusser, men denne funktion flyttes til Rutebilstationen i 2025. Derfor vil behovet for yderligere cykelparkering ved Musikhuset blive vurderet på ny efter flytningen, ligesom det vil medføre et øget behov ved Rutebilstationen.

2.5 Kunstig intelligens skal forbedre forholdene for cyklisme og gang

Trafikanternes interesseorganisationer roser de trafiklys, hvor der tages hensyn til cyklisterne. Vekryds koster lang tid på cykelrejsen og gør det mindre attraktivt at vælge cyklen.

Ældrerådet bemærker, at de er meget begejstrede for ITS og ønsker det implementeres hurtigst muligt.

Tilgængelighedsrådet bemærker, at de håber på en gentænkning af cykel-fremkommelighed. Der skal være et øget fokus på gående og handicappede. Nogle steder i Aarhus har cyklister forkørselsret i kryds, selvom der er rødt og grønt. Det bemærkes, at det er farligt at færdes her som blind, og at det er umuligt at krydse sådanne steder. Dette gælder også højresving for cykler.

Handicaprådet bemærker, at der er en konkret udfordring ved Søren Frichs Vej, hvor der i et kryds ikke er tids nok til at krydse, og hvor bilerne dominerer.

Teknik og Miljø's kommentarer:

At sikre den rette balance mellem gående og cyklende i kryds er altid en afvejning med kompromisser. Forvaltningen søger at gennemføre de mest hensigtsmæssige løsninger på hver enkelt lokalitet. Principper, som både tilgodeser tilgængeligheden for gående og fremkommelighed for cyklister kommer til at indgå i den kvalitetsmanual for cykelinfrastruktur, som forvaltningen er i gang med at udarbejde, og som oprindeligt blev besluttet og bestilt med cykelhandlingsplanen.

2.6 Lån en elcykel



Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at det bør ordnes af private udbydere i centrum, og at ordninger kan overvejes i periferien af Aarhus.

19. november 2024
Side 49 af 94

Erhverv generelt bakker op om en mere fleksibel tilgang til cykler, hvor alle ikke skal eje deres egen cykel. Der henvises til kommunens projekt 'Reuse-kopperne' - måske kommunen kunne lave et lignende koncept for cykler.

Job- og studiependling bemærker, at der er en efterspørgsel fra ansatte på elcykler, og foreslår at undersøge samarbejdsaftaler imellem kommune og uddannelsesinstitutioner/virksomheder nærmere, hvor det bliver muligt at låne en elcykel. Det foreslås også at have udlån- og parkering af elcykler ved parkér og rejs-anlæg.

Trafikanternes interesseorganisationer bemærker, at låneordninger med cykler er særligt gode i kombination med kollektiv transport, idet muligheden for at låne en bycykel giver bedre plads i kollektiv transport, idet cyklen ikke tager plads i bus/letbane. Der støttes generelt op om mulighederne og behovet for at leje en cykel.

De grønne organisationer bemærker, at lån af elcykler er en god mulighed, fordi det er dyrt at købe en elcykel. Dette gælder særligt pensionister. Det er også et ønske, at virksomheder skattefrit kan give personale elcykler.

Tilgængelighedsrådet bemærker, at transporttiden forkortes væsentligt med elcykler.

Anbefalingerne fra NGO'er og fællesskaber (jf. samfundsdialog for Klimaplanen) bemærker, at det skal være let og billigt at leje ladcykler og dele ladcykler. Børnefamilier skal kunne søge om økonomisk tilskud til erhvervelse af ladcykler, og gangbesværede og ældre skal ligeledes kunne søge tilskud til trehjulede cykler.

Teknik og Miljøs kommentarer:

Det bemærkes, at det besluttede initiativ om udlån af elcykler alene baserer sig på et gratis udlån og ikke en reel leje, idet kommunalfuldmagten ikke giver mulighed for, at kommunen kan udleje cykler på det private marked.

Forvaltningen tager inputs videre i arbejdet med at opsætte en udlånsmodel, som kommer de rette målgrupper til gavn, og som er let at drive. Det er netop hensigten med initiativet, at det skal drives frem i samarbejde med andre aktører end kommunen selv. Som angivet i forliget vedrører det private samarbejder generelt og samarbejde med erhvervslivet,



herunder store arbejdsgivere. Det kunne også omfatte andre kommunale funktioner i MSO, MBU eller MSF samt civilsamfundsorganisationer.

I forhold til genanvendelse af cykler har forvaltningen gennem flere år videregivet mange af de efterladte cykler, som indsamles på det offentlige areal. Cykler med restværdi og fortsat funktion doneres typisk til frivilligorganisationer, ligesom der igennem en årrække også har kørt et forsøgsprojekt, hvor cykelforhandlere har kunnet aftage cyklerne med henblik på genstandsættelse og salg/udlejning. I forhold til delecykler i det offentlige rum har Aarhus Kommune for år tilbage haft en kommunal bycykelordning som en del af tidligere cykelby-initiativer. Denne løsning med de kommunale blå bycykler var et midlertidigt initiativ, som sidenhen er blevet erstattet af private aktører og dermed drives af private markeds kræfter som et udlejningsprincip.

19. november 2024
Side 50 af 94

2.7 Aarhus Kommune viser vejen

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at man i Aarhus Kommune bør undersøge, om man kan henstille til kommunale medarbejdere, at de ikke må køre ind i et område, eller om man kan give kommunale medarbejdere et økonomisk incitament til at fravælge bilen. Virksomheder bør generelt understøttes i adfærd ændringer hos medarbejderne ved fx at give omklædningsmuligheder på arbejdspladsen.

City- og handelsliv foreslår, at man får et abonnement til GreenMobility som ansat.

Job- og studiependling bemærker, at kommunen opfordrer til samkørsel for medarbejdere og udpeger muligheder/apps, som kan prøves af. Kommunen bør undersøge mulighed for at udbrede låneelcykelordninger til flere borgere i kommunen igennem fx virksomhedssamarbejde.

Trafikanternes interesseorganisationer bemærker, at erhvervslivet i højere grad bør engageres til at stille cykler til rådighed for deres personale. Det bemærkes også generelt, at kommunen bør udnytte sin bilflåde bedre, særligt om aftenen og i weekenden, når den ikke anvendes af kommunens ansatte. Dette gør, at bilressourcerne udnyttes bedre og færre køber en bil.

Teknik og Miljø's kommentarer:

GMP-aftalen støtter op om at medarbejdere og personale skal have stillet cykler til rådighed og Aarhus Kommune vil også arbejde med forskellige udlåns modeller for kommunens medarbejdere. I forhold til delemobilitet arbejdes der hen mod en løsning, hvor en del af kommunens



19. november 2024
Side 51 af 94

bilflåde erstattes med delebiler for at teste og vurdere ordningens effektivitet og modtagelse. Dette sker med henblik på at kunne reducere antallet af køretøjer i Aarhus Kommune.

Aarhus Kommune har allerede lokale retningslinjer i forbindelse med tjenestekørsel, og der arbejdes med interessevaretagelse i forhold til incitamenter til at vælge andre transportmidler end bilen til tjenestekørsel.

Hvordan man konkret kommer til at erstatte en del af kommunens bilflåde med delebiler for at teste og vurdere ordningens effektivitet og modtagelse er endnu ikke fastlagt. Abonnementer til delebilsudbydere er en mulighed, der skal overvejes og vurderes økonomisk.

I regi af Klimaalliancen drøftes, hvordan virksomheder kan fremme samkørsel og delemobilitet. Aarhus Kommune har som udmøntning af delemobilitetsstrategien fra 2023 udarbejdet et inspirationskatalog om delemobilitetsløsninger for virksomheder, der kan findes på kommunens hjemmeside: <https://gron.aarhus.dk/brancher/handel-og-transport/delemobilitet-for-virksomheder>. I inspirationskataloget kan virksomheder få inspiration til arbejdet med delemobilitet, understøttelse af medarbejdernes transportvalg, gode råd til at komme i gang med delemobilitet samt råd til at fastholde indsatsen over tid. (Direkte link til kataloget: https://gron.aarhus.dk/media/cfqjgyey/idekatalog-til-delemobilitet-for-virksomheder_udskrift.pdf?format=noformat)

Ad. 3 Forbundne lokalmiljøer med plads til byliv

3.1 Ny vejstruktur som fremmer livet i boligkvarterne (trafik-øer)

Repræsentanter fra Fællesrådene bakker op om trafikøer og håber på, at konceptet også kan udbredes udenfor Midtbyen. Der skal være fokus på, at de veje og cykelstier, som omgiver og forbinder trafikøer, er i ordentlig stand og har tilstrækkelig kapacitet.

Beredskabet bemærker, at der fra Politiet er udtrykt bekymring for, at det kan blive besværligt at patruljere i trafikøerne. Dette kan i værste tilfælde føre til reduceret patruljering i indbrudsplagede kvarterer. Også fra brandvæsenet er der en bekymring for, om man kan nå hurtigt nok ind i trafikøerne i tilfælde af brand. Der er også en generel bekymring for øget transporttid for politi og ambulancer, fordi de fanges i trafikken rundt om trafikøerne. Der er forslag om, at ambulancer og andet beredskab skal kunne benytte busbaner - også uden blink. Det er vigtigt at indtænke og inddrage beredskabet, når



man planlægger trafikøer nærmere – evt. sammen udvikle en 'standard' på baggrund af de første trafikøer, som kan anvendes til de efterfølgende.

19. november 2024
Side 52 af 94

Logistik og transportområdet bemærker en bekymring for fremkommeligheden på hovedfærdselsårene, når der skal ledes mere trafik derud. I dag oplever man allerede meget belastede veje, hvor det nærmest er umuligt at komme frem på f.eks. Ringvejen.

Erhverv generelt bemærker en bekymring for, om det er "mavefornemmelser", der ligger til grund for beslutningerne, og ikke data om hvem og hvilken slags trafik, der kører rundt i midtbyen.

Job- og studiependling foreslår, at man bruger 'vandbede' til hastighedsnedsættelse i trafikøer.

Trafikanternes interesseorganisationer ønsker en indtænkning af sammenhængende stisystemer. Dette er vigtigt for at undgå, at man skal ud på større veje, når man bevæger sig fra bolig-ø til bolig-ø, hvilket ofte sker i bil. Der skal i den forbindelse være fokus på skolebørnene. FDM er positive overfor tilgangen til trafikøer, men der opfordres til, at de trafikale konsekvenser ved trafikøer for de omkringliggende veje overvejes.

De grønne organisationer bemærker, at der i trafikøer skal indtænkes lokale indkøbsmuligheder. Her fremhæves Kalenderkvarteret som et godt eksempel med lokale indkøbsmuligheder og Lisbjerg som et dårligt eksempel, hvor folk er nødsagede til at tage bilen, fordi der ikke er lokale indkøbsmuligheder. Ved nybyg er det vigtigt at indtænke lokale indkøbsmuligheder. Det er en forudsætning for et godt bymiljø og forbundne lokalområder, at der fjernes biler. Der skal etableres flere byrum med blandede folk – fx legepladser. Her er det vigtigt at undgå aldersspecifikke og købsorienterede byrum.

Ældrerådet bemærker, at trafikøer er en god måde at skabe mere rolige bysamfund – også i oplandet (fx Sabro). Der skal dog være et generelt fokus på fremkommelighed, hvor øget trafik og begrænsede færdselsveje allerede har skadet fremkommeligheden, samt et fokus på at trafikøer kan forøge køredistancer.

Tilgængelighedsrådet bemærker, at der skal være fokus på, at handicappede stadig har adgang til trafikøerne – de må ikke glemmes. Hvis der sker ændringer af fx parkeringsforhold er wayfinding vigtigt.

Nabokommuner og region er positive overfor trafikøer og bemærker, at trafikø-konceptet også bør testes i landdistrikter. Der var et fokus på muligheden for at komme fra trafikø til hovedvej for at kunne tage kollektiv transport derfra. Det er her afgørende at sikre, at tiden brugt på offentlig transport reduceres, så det bliver mere attraktivt.



19. november 2024
Side 53 af 94

Anbefalingerne fra Klimaborgersamlingen bemærker, at man gør gennemkørende færdsel svært i en større del af byen ved at udvide trafikøen fra Alléringen til Ringgaden. Dette vil gøre det mere besværligt at tage bilen ind i bymidten uden at gøre det umuligt. Samtidig vil det give plads til og fremme sikkerheden for cyklister og fodgængere.

Teknik og Miljø kommentarer:

En central del af konceptet om trafikøer handler om at begrænse eller forhindre gennemkørende biltrafik på lokal- og boligveje i afgrænsede bykvarterer eller bydele. Med GMP-aftalen er Teknik og Miljø bestilt til at konkretisere konceptet i forskellige dele af byen. Der er endnu ikke fastlagt præcise afgrænsninger for trafikøerne. Det vil blive fastlagt i 2025 i sammenhæng med GMP-indsatsen om ny trafikstruktur. Det er vigtigt i dette arbejde at finde en balance i løsningerne, der sikrer mere rolige, trygge og trafiksikre bydele til fordel for gående og cyklister, og samtidig sørger for et effektivt mobilitetssystem, som også fungerer for bilister med ærinde i lokalområderne.

Med GMP-aftalen peges der også på, at trafik-ø konceptet på sigt skal udvides til oplandsbyerne. Der er dog ikke pt. planer om at udbrede trafikøer til landområderne, da trafikmængderne ofte er lave, og det er hensigtsmæssigt at have et smidigt vejnet for at undgå store omvejskørsler. Det er hensigten med øvrige indsatser i GMP-aftalen at investere markant i kollektiv trafik for at sikre alternativer til bilen - især på de længere ture.

Intentionen med trafik-ø konceptet er at skabe mere trygge og rolige bydele til gavn for lokale beboere uden at gøre det nævneværdigt mere vanskeligt at få hverdagen og transporten til at fungere. Det betyder, at trafikøernes afgrænsning og sammenhæng med lokale destinationer, opkobling på det omkringliggende overordnede vejnet samt adgang til højfrekvent kollektiv trafik skal indtænkes i de lokale løsninger. I nye byudviklingsområder er det intentionen at sikre lokale indkøbsmuligheder, offentlige services, kultur og uddannelse så vidt det er muligt. Dette kendes under konceptet '15 minutters by', og trafik-ø konceptet skal sammentænkes her. I nogen grad kan 15 minutters by også efterfølges i eksisterende byer og bykvarterer, men ikke alle lokalområder har lokale indkøbsmuligheder eller har mulighed for at få det. I sådanne tilfælde er det selvfølgelig nødvendigt at tage dette i betragtning i forbindelse med etablering af en trafik-ø.

Generelt, når der designes, etableres eller omdannes byrum, parker og pladser, er det intentionen at appellere til en bred målgruppe. En målsætning i Aarhus er at skabe en by for alle. Dette kommer fx til udtryk ved at det altid er målsætningen at sikre tilgængelighed, men også at indarbejde



19. november 2024
Side 54 af 94

grønne elementer og opholdsmuligheder. Med GMP-aftalen er der særligt fokus på, at der skal etableres flere grønne byrum - byrum der understøtter kultur og oplevelser, men også fysisk aktivitet.

Med GMP-aftalen er der indsatser, der retter sig mod forbedring af stisystemerne i Aarhus Kommune. Der er afsat midler til etablering af nye cykelstiforbindelse og opgradering af eksisterende. Der er mange stier i Aarhus Kommune i dag, og der er ikke finansiering til at bygge alt om. Derfor er der i GMP-aftalen en indsats med fokus på at identificere "missing links" i stisystemet, hvilket handler om at optimere det stisystem, vi har, med mindre projekter. Dette skal sammentænkes med implementering af trafik-ø konceptet og indsatserne; der er målrettet skolebørn, fx hjertezoner og den kommende skolevejsanalyse.

Trafikøer, der mindsker gennemkørende biltrafik, vil betyde at en del trafik søger ud på det overordnede vejnet. Dette er intentionen, da denne del af vejnettet er bedre indrettet til at håndtere mere trafik. Der ønskes et samlet effektivt mobilitetssystem i Aarhus Kommune, og det er derfor vigtigt at finde de rette balancer mellem trafik-øer og deres begrænsninger af biltrafikken samt belastningen på det overordnede vejnet. I takt med at Teknik og Miljø etablerer trafik-øer følges denne udvikling nøje, og trafik-øers effekt vil blive fremlagt i forbindelse med GMP opfølgingsrul for politikerne.

Trafik-ø konceptet betyder ikke, at der ikke kan køre biler i lokalområderne. Det betyder, at den gennemkørende trafik, som ikke har ærinde i lokalområdet, skal mindskes. Derfor vil handicapkøretøjer så vel som andre bilister, som har ærinde i området, have mulighed for at komme til deres destination og de samme parkeringsmuligheder som i dag.

Teknik og Miljø er opmærksomme på, at trafikale begrænsninger i vejnettet kan have u hensigtsmæssige konsekvenser og særligt beredskabskørsel bør prioriteres. Det er vigtigt at understrege, at de konkrete løsninger i trafikøerne endnu ikke er fastlagte. Dette kan rumme en lang række af løsninger som skiltning, ensretning, lukninger, busluser, hastighedsdæmpning (hvor vandbede evt. indtænkes). Teknik og Miljø vil derfor gerne invitere til dialog med de pågældende myndigheder om at finde de bedste løsninger, når trafik-ø konceptet skal implementeres de første steder i løbet af 2025 og 2026.

3.2 Grøn mobilitet til Kongelunden

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at grøn mobilitet til Kongelunden er meget vigtigt.



19. november 2024
Side 55 af 94

Erhverv generelt efterspørger en strategi for parkering omkring det nye Aarhus Stadion. Der er høje ambitioner for Kongelunden, men man efterlyser tanker om, hvordan de mange fremtidige arrangementer skal serviceres. Tivoli Friheden og AGF ønsker helt konkret en letbanestation i området. Indtil videre har man i samarbejde med Midttrafik afprøvet ekstra kapacitet på arrangementsdage, hvilket har fungeret rigtigt godt. Der er også et stort ønske om at arbejde på, at en billet til AGF eller Tivoli Friheden giver adgang til gratis kollektiv transport. Der foreslås, at Væddeløbsbanen er oplagt til parkering, men at mulighederne for at komme hurtigt derfra skal forbedres, da der er store udfordringer i dag.

Job- og studiependling er nysgerrig på Marselistunnelen og støtter planerne om at have et p-hus ved tunnelen.

Teknik og Miljø's kommentarer:

Med GMP-aftalen er der bestilt en analyse af behovet for parkeringskapacitet. Afdækker analysen et behov for etablering af yderligere parkeringskapacitet i kanten af midtbyen, kan der etableres et parkeringshus i det sydlige Sydhavns kvarter i forbindelse med projektet for Marselis Boulevard.

Med GMP-aftalen igangsættes et forsøg med gratis kollektiv trafik i forbindelse med store arrangementer i Kongelunden. Tiltaget udrulles i samarbejde med Midttrafik og forventes implementeret i 2025. I Kongelunden er det planen, at flere skal bruge den kollektive trafik til og fra. Der er derfor en plan om en ny busvendeplads ved det kommende atletikstadion med god stiadgang til området. Når denne etableres, vil det være nemt at indsætte shuttlebusser til og fra Kongelunden i forbindelse med events. Der er pt. ingen planer om letbane til Kongelunden. Dette vurderes at være et meget stort og omkostningstungt projekt til et område, der kun lejlighedsvist vil have behov for stor kapacitet i den kollektive trafik og som har en meget lav befolkningstæthed.

Det endelige omfang og udformning af parkeringsløsninger i Kongelunden skal ske i forbindelse med den fremtidige planlægning af projektet, men der lægges med GMP-aftalen op til, at der vil være op mod 1.800 parkeringspladser, når området er udviklet, samt løsninger hvor Væddeløbsbanen og Marselisborg Lystbådehavn anvendes ved store events, hvilket kan give op mod 3.200 parkeringspladser.

3.3 Stationsnær og transportorienteret byudvikling



Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at det er vigtigt at huske på 'parkér og rejs'-anlæg og cykelparkering.

19. november 2024
Side 56 af 94

City- og handelsliv bemærker, at byudvikling bør have en sammenhæng med trafikale knudepunkter. Der skal være fokus på kreativ byudvikling, hvor der er fokus på at skabe en blandet og dynamisk by, hvor der er et kryds imellem arbejde, kultur, butikker, cafeer og handel. Det er her vigtigt at tænke langsigtet og at lade sig inspirere af andre byer. Der ses positivt på midlertidige dispensationer udenom gængse regler med det formål at prøve nye tiltag af i en periode.

De grønne organisationer bemærker, at de ønsker stationsnær byudvikling, som understøtter tilvalg af kollektiv transport.

Nabokommuner og region bemærker, at byudvikling bør understøtte tilvalg af kollektiv transport. Fx bør byudvikling følge letbanebåndet, så det bliver nemt at tilvælge kollektiv transport.

Anbefalingerne fra Klimaborgersamlingen bemærker, at større nye bolig- og erhvervsområder fra starten skal planlægges med en højklasset cykelsti og dedikeret kollektiv transport, der forbinder dem til midtbyen. Antallet af nye parkeringspladser ved nybyggede etageejendomme skal normeres lavt, så bilen ikke bliver det mest naturlige valg i nye boliger.

Teknik og Miljøs kommentarer:

Princippet om stationsnær byudvikling indgår i Planstrategi 2023 og forventes derfor også at indgå i den kommende Kommuneplan 2025. Planstrategien fokuserer på at udlægge områder med nye boliger og arbejdspladser i stationsnære områder med betjening af højklasset kollektiv trafik, herunder letbane. Ligeledes er der fokus på at sikre gode cykelforhold herunder muligheder for opkobling til netværket af supercykelstier i forbindelse med byudvikling.

Det nye grønne parkeringsoplæg, som Teknik og Miljø udarbejder i 2026, skal bl.a. indeholde oplæg til parkeringsnormer.

Med GMP-aftalen er det aftalt, at der frem mod 2030 skal ske en gradvis etablering af mobilitetsknudepunkter med 'parkér og rejs' faciliteter. Mobilitetsknudepunkterne kan indeholde andre faciliteter, som f.eks. cykelparkering, hvor det er muligt og understøtter behovet. Det indgår ligeledes i GMP-aftalen at mobilitetsknudepunkter med 'parkér og rejs' skal etableres, hvor der er synergier til indkøbsmuligheder, ladeinfrastruktur og andre faciliteter, der understøtter hverdagslivet.



Med Planstrategi 2023 sættes der ligeledes fokus på, at der ønskes blandede og mangfoldige bydele. Dette skal ske gennem helhedsorienteret byvækst og fokus på den funktionsblandede by gennem idéen om '15 minutters byen', hvor der er korte afstande mellem bolig, indkøb, arbejdspladser og fritidsfunktioner.

19. november 2024
Side 57 af 94

3.4 Hastighedsgrænser og hjertezoner ved skoler

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at de er positive overfor hjertezoner og ønsker flere af dem – fx også ved ungdomsuddannelser. Der ønskes et øget fokus på adgangsforhold til skoler, fx om trafiksikkerheden er god nok i forbindelse med skolebusser og om cykelstierne til skoler er i god nok stand. Den fjernede skolebusrute i Gammel Egå kritiseres, idet mange forældre nu tvinges til at køre deres børn i skole.

Beredskabet bemærker, at så længe der ikke er tale om spærringer eller andre fysiske tiltag, ses hjertezoner ikke som et problem. Der skal dog være fokus på, om biler parkerer dumt på tilstødende veje som konsekvens af hjertezoner, hvilket kan forhindre redningskøretøjer.

Logistik og transportområdet bemærker, at det potentielt kan blive en udfordring at levere varer til byens skoler, som har et krav om levering inden kl. 12:00. Med mange leveringer til skolerne og et mindre tidsrum for levering ser man store udfordringer i at nå det inden for de nuværende krav.

Trafikanternes interesseorganisationer roser hjertezonerne. Der ønskes flere hastighedsnedsættelser for at mindske antallet af uheld og forbedre tryghed og cykeloplevelse – særligt på strækninger, hvor der ikke er eksisterende eller planlagte cykelstier. Fodgængerforbundet ønsker flere niveaufrie overgange og hundøre-gadekryds for at øge synligheden af fodgængere og samtidig gøre det mere indbydende at være fodgænger. Der foreslås, at der skal være et samarbejde med landsbyskoler ift. cykling fra opland til by.

Unge og børn bemærker, at de er positive overfor hjertezoner og kys og kørzoner. Der er en del unge, som tager knallert i skole. Her er det vigtigt at knallerter får parkeringsplads og kørselsområde væk fra børns færdsel, idet knallerter udgør en risiko for børns sikkerhed.

De grønne organisationer bemærker, at hjertezoner er en god idé for at få flere børn til at cykle og gå.



Nabokommuner og region gør opmærksomme på det svenske projekt 'på egne ben', som eventuelt kan anvendes som inspiration til udviklingen af hjertezoner.

19. november 2024
Side 58 af 94

Teknik og Miljøs kommentarer:

Knallerter indgår som udgangspunkt ikke i indkørselsforbuddet ved skoler i forbindelse med etablering af hjertezoner. Viser der sig at være behov for etablering af f.eks. særlige parkeringspladser eller kørselsruter til knallerter af trafiksikkerhedsmæssige hensyn, kan det indarbejdes ved etablering af hjertezonen ved den konkrete skole i samarbejde med skolen og dennes repræsentanter samt inddragelse af fællesråd og beboere.

Med GMP-aftalen afsættes 3 mio. kr. til hastighedsnedsættelser på veje, hvor der er et lokalt ønske om at skabe et tryggere nærmiljø. Det kan f.eks. være veje med mange bløde trafikanternes interesseorganisationer i boligområder og omkring skoler.

Hjertezoner etableres i samarbejde med de lokale skoler med inddragelse af skolebestyrelser, fællesråd og lokalsamfundet. I den forbindelse er der fokus på ikke at skabe u hensigtsmæssige forhold på tilstødende veje.

Med GMP-aftalen igangsættes etablering af hjertezoner på folkeskoler og privatskoler, hvor det er muligt af hensyn til trafikafviklingen på det overordnede vejnet. Der er på nuværende tidspunkt ikke planlagt hjertezoner i forbindelse med ungdomsuddannelser.

I forbindelse med skolevejsanalysen forelægger Teknik og Miljø og Børn og Unge konkrete initiativer til at øge trafiksikkerheden og skabe sikre skoleveje.

I GMP-aftalen sættes der fokus på at gøre det attraktivt at være fodgænger, herunder at niveaufri overgange og universelt design indgår som et princip i den fremadrettede byudvikling. Etablering af flere 'hundører' kan indgå i etableringen af trafikøer i Midtbyen.

Skolebusruter hører under Magistraten for Børn og Unge og er dermed udenfor Teknik og Miljøs ressortområde.

Teknik og Miljø medtager bemærkningen vedrørende varelevering til skoler i det videre arbejde med hjertezoner.



3.5 Tilgængelighed, bedre forgængerforhold og fokus op bløde trafikanternes interesseorganisationer

19. november 2024
Side 59 af 94

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at det er vigtigt at huske, at ældre og personer med handicap skal kunne føle sig trygge og have gode tilgængelighedsforhold. Dette skal italesættes tydeligere i aftalen. Der skal også fokuseres på trafiksikkerheden for gående og cyklende – blandt andet skal der være øget fokus på trafiksikkerheden ved kategori 3 veje med fx bedre snerydning. Det er vigtigt, at man internt i byer kan bevæge sig sikkert rundt uden bil.

Beredskabet bemærker, at der skal være en opmærksomhed på øgede afstande til bygninger, hvis der etableres nye bedre forhold for gående og cyklister. Dette kan være en udfordring for Brandvæsenet, idet der max på være 10 meter ind til en bygning for en stige ved brand.

City- og handelsliv er nysgerrige på, hvordan man vil fremme fodgængertrafik i midtbyen. Det foreslås, at der indtænkes bænke til hvilepauser samt bedre integration af hurtigkørende cykeltrafik med fodgængere. Der er en bekymring for, at trafik og særligt tung transport flyttes ud på mindre gader og skaber farlige situationer for bløde trafikanternes interesseorganisationer. Der skal være et fokus på sikkerheden i samtalen om parkering og grønne områder, hvor der særligt om aftenen og natten kan være utrygt i fx parker. Ønske om sammenspil imellem fysisk planlægning og Aarhus som by med plads til alle.

Trafikanternes interesseorganisationer er kritiske overfor den generelle formulering i aftalen om grøn mobilitet om at "opgradere tilgængeligheden" - det er for uspecifikt. Det pointeres også, at Byrådet i flere generationer har gjort forholdene for gående dårligere til fordel for bilerne. Det påpeges, at der mangler konkrete planer for at skabe bedre faciliteter for den gående trafik, som man mener er en voksende gruppe. Man er også bekymrede for, at butikker vil inddrage nye fortove og lignende til udstilling af varer til gene for gående. Der ønskes også flere niveaufrie overgang og hundøre-gadekryds for at skabe mere venlige og visuelt indbydende overgange ved trafikerede veje og for at øge synligheden af fodgængere, hvilket kan give en mere tryk og behagelig gå-oplevelse. Op- og nedkørsler af kantsten kritiseres for at være for stejle for fx rollatorbrugere. Taxaselskaberne bemærker, at der skal være et fokus på udfordringer omkring øget gåafstand for borgere med handicap, syge eller svært gående hvis afsætning/påsætning kommer længere væk fra endestationen.

De grønne organisationer bemærker, at der er manglende tilgængelighed med fx rollator ved brostensbelagte pladser og veje i midtbyen. Her efterspørges en fleksibel løsning med respekt for eksisterende udseende af veje og pladser.



19. november 2024
Side 60 af 94

Unge og børn bemærker, at det er vigtigt med et generelt fokus på bløde trafikanternes interesseorganisationer og deres sikkerhed. Der er en oplevelse af utrygge situationer ved krydsninger af veje, ved busstoppesteder, hvor mange ventende har fyldt fortovet og har tvunget gående ud på cykelsti/vej, og ved usammenhængende fortovsforløb, hvor man særligt ved hjørner må ud på vej/cykelsti.

Ældrerådet efterspørger et større fokus i aftalen på ældre og folk med handicap. Der skal et større fokus på et universelt design af byen, hvor der fx bliver mulighed for 'det lille hvil' med bænke, læ og støjreduktion. Aarhus ender med at blive en handicap- og ældrefri zone, hvis man ikke prioriterer et vidtstrakt net af handicapparkeringspladser ved indkøbssteder, kommunale kontorer, biblioteker, læger, sundhedsklinikker og kulturinstitutioner. Det er vigtigt, at handicapparkeringspladser ikke placeres sammen med almindelige parkeringspladser med en gåafstand på 300 meter til indkøbsmuligheder – de skal tættere på (gerne 20-30 meter). Der skal være et øget fokus på disciplinering af cykeltrafik for at sikre gåendes sikkerhed. Det er usikkert at bevæge sig i cykelgader. Opprioriteringen af cykeltrafik giver et opmærksomhedspunkt omkring stærkt øget påkørselsrisiko for gående fra cykler – ofte med betydelig hastighed fra tungere cykelkategorier - elcykler og ladcykler. Der skal være en særlig opmærksomhed på cykeltrafikkens karakter og hastighed samt mulighed for adskillelse mellem gående og cyklende trafik. Fartdæmpende foranstaltninger for cykeltrafik ønskes medtænkt. Der efterspørgeres en forgængerforbindelse ud til Molslinjen.

Tilgængelighedsrådet påpeger, at cykelfremkommelighedsprojekter såsom 'højresving ved rødt' og 'forkørselsret for cyklister' skaber farlige situationer for døve, blinde, børn og ældre og generelt skaber farlige situationer for fodgængere. Der skal også øget fokus på wayfinding, hvis handicapstop/parkering rykkes. Midtbyen er et hektisk sted for folk med handicap, og der skal være fokus på, at dette ikke forværres. Der skal være et fokus på, at det generelt skal være sikkert at færdes i byen – også for folk, der er afhængige af bil på grund af handicap. Der ønskes også et fokus på trapper, som gangbesværede ikke kan gå op ad. Folk ønsker generelt at være selvhjulpne så længe og så meget som muligt.

Handicaprådet bemærker, at folk i kørestol har behov for at kunne finde ly for regnen undervejs på deres tur gennem byen. Dette skal ses som en del af afsnittet i aftalen om universelt design. Derudover ønskes der fokus på niveauforskelle, når der bygges, samt et fokus på at cykler optager plads på fortovene, så der ikke er plads til fodgængere og kørestolsbrugere.

Teknik og Miljø's kommentarer:



19. november 2024
Side 61 af 94

Med GMP-aftalen ønskes det at styrke trafiksikkerheden i Aarhus. Teknik og Miljø gennemfører i 2025 en sortpletanalyse, som udpeger de mest uheldsbelastede strækninger og kryds for de bløde trafikanternes interesseorganisationer. På baggrund af analysen fremlægger Teknik og Miljø forslag til indsatser for at øge sikkerheden for bløde trafikanternes interesseorganisationer. Ændrede trafikmønstre og mere plads til grønne byrum vil også medvirke til at skabe bedre trafiksikkerhed for bløde trafikanternes interesseorganisationer.

Generelt er det Aarhus Kommunes ønske at sikre en god by for alle, hvilket også understøttes af Handicappolitikken. Teknik og Miljø arbejder med niveaufri overgange og universelt design som princip i den fremadrettede byudvikling, ligesom der fastholdes et godt samarbejde med Tilgængelighedsrådet. Teknik og Miljø er opmærksomme på, at brostensbelægning udgør en udfordring for nogle brugere af byen. I nye anlægsprojekter er der fokus på at finde tilgængelige løsninger.

I GMP-aftalen sættes der fokus på at gøre det attraktivt at være fodgænger, herunder at niveaufri overgange og universelt design indgår som et princip i den fremadrettede byudvikling. Etablering af flere 'hundører' kan indgå i etableringen af trafik-øer i Midtbyen.

Der er i GMP-aftalen bestilt en parkeringskapacitetsanalyse samt et oplæg til de fremtidige parkeringsforhold i Aarhus Kommune. Teknik og Miljø skal udarbejde og fremlægge dette ved GMP-opfølgingsrullet i 2026. Det forventes, at parkeringsforhold for taxa, delemobiltiet og samkørsel vil indgå i dette oplæg.

Forvaltningen er opmærksom på, at øget cyklistfremkommelighed i størst muligt omfang ikke må ske på bekostning af sikkerheden og tilgængeligheden for gående. Teknik og Miljø er i gang med at udarbejde en kvalitetsmanual for cykelinfrastruktur, bestilt ifm. cykelhandlingsplanen. Denne vil også have fokus på at anvise, hvorledes fremkommelige løsninger for cyklister kan udføres uden gene for de gående.

Teknik og Miljø er i dialog med myndigheder ved udformning af nye anlægsprojekter.

Teknik og Miljø er opmærksomme på den udfordrede cykelkultur cyklister imellem og mellem gående og cyklende. Disse forhold vil ligeledes indgå i førnævnte kvalitetsmanual for at sikre, at der bredt set og på længere sigt indarbejdes løsninger, der respekterer begge trafikantgrupper, dels ved at sikre funktionsopdeling dels ved at sikre tydelige vigepligtsforhold.



Med GMP-aftalen afsættes der midler til nye fodgængerruter samt tilgængelighedsruter, som skal være med til at forbedre forholdene for aarhusianere med handicap.

19. november 2024
Side 62 af 94

Ad. 4 En midtby i en storby

4.1 Indbydende gaderum, bykvalitet og et blomstrende kultur- og handelsliv

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at der bor rigtig mange aarhusianere udenfor Ringgaden, og at skattekroneerne også i højere grad bør gå hertil. Det skal stadig være muligt at kunne køre til midtbyen. Det bemærkes desuden, at fjernede p-pladser kan bruges til begrønning af byens rum.

Logistik og transportområdet er opmærksomme på, om Københavns Kommunes tanker om max. antal tilladte leveringer til hver butik vil komme til Aarhus. På den korte bane ser man det som en udfordring, men på den lange bane kan det måske være vejen frem.

Erhverv generelt bemærker, at de støtter op om at 'brande' Aarhus som en grøn by med brokvarterer og modernitet i bybilledet. Det er godt i internationalt øjemed.

City- og handelsliv bemærker, at begrebet "indbydende gaderum" er uklart og ønsker en nærmere dialog om, hvad der forstås med dette begreb og andre brede formuleringer såsom "blomstrende byrum", "kreative grønne områder" og "forskønnelse af byen". Der skal være fokus på sammenhængen imellem forretningslivet og cafélivet, og den trafikale planlægning skal stemme overens med virkelighedens verden. Der er en bekymring om udviklingen i gadebilledet i Aarhus, hvor der opleves øget stofsalg ved byrum, hvor det er blevet nemt at 'gemme sig'. Der er et generelt fokus på utryghed og sikkerhed – særligt i de mørke timer. Der er også en opmærksomhed på en øget mængde affald i byens rum i fremtiden. Det efterspørges, at man laver tests og forsøg, før store forandringer gennemføres (sommergågader nævnes som godt eksempel). Dette kan give værdifulde indsigter, som kan bruges i den videre planlægning. Der er forslag om at lede cyklister udenom Jægergårdsgade ved brug af Hallsti, så Jægergårdsgade bliver for de gående. Der ønskes i forbindelse hermed bedre cykelparkering ved Jægergårdsgade.

Trafikanternes interesseorganisationer ser sommergågader som en stor succes og foreslår at gøre Mejlgade, Rosensgade, Jægergårdsgade, Volden,



Badstuegade og Pustervig til sommergågader uden biler hvert år. Ønske om at de gamle vikingegader fredeliggøres og lukkes for biler.

19. november 2024
Side 63 af 94

Ældrerådet efterspørger flere muligheder for 'det lille hvil' med bænke, læ og støjreduktion. Fokus på at byen indrettes, så alle borgere kan bruge den – også folk med kognitive vanskeligheder, som i højere grad har brug for overskuelighed og skærmende miljøer. 200-300 meter er for langt at gå fra en p-plads til indkøb, etc., når man er gangbesværet eller handicappet. Her skal distancen i stedet være på maksimalt 30-50 meter. Hvis Midtbyen ikke skal blive en handicap- og ældrefri zone, skal der i langt højere grad sikres et vidtstrakt net af handicapparkeringspladser nær relevante destinationer.

Tilgængelighedsrådet påpeger, at Midtbyen meget let bliver for hektisk for folk med handicap, hvor det kan være svært at bevæge sig rundt i byen.

Handicaprådet bemærker, at sommergågaderne skal have ros, men ønsker en opmærksomhed på niveauforskelle, når der bygges. Helt konkret ønskes der en 'udjævning'/ingen kantsten. Frederiksgade fremhæves som et godt eksempel.

Nabokommuner og region bemærker, at de er bekymrede for butiksdød.

Anbefalingerne fra NGO'er og fællesskaber (jf. samfundsdialog for Klimaplanen) bemærker, at byen skal indrettes, så der er kort til dagligdagens behov.

Teknik og Miljø kommentarer:

I nye byudviklingsområder så vel som i den eksisterende by er det intentionen at sikre lokale indkøbsmuligheder, offentlige services, kultur og uddannelse så vidt det er muligt. Dette fordrer at flere destinationer og hverdagsgøremål kan klares på cykel eller til fods. Dette kendes under konceptet '15 minutters by'. Det er dog vigtigt at understrege, at arbejdet med at opnå '15 minutters bydele' i den eksisterende by kan være en langsom og langsigtet proces der kan tage mange år, da det ofte har rod i langsigtet planlægning og investeringer på tværs af mange sektorer, offentlige som private.

GMP-aftalen understreger succesen med sommergågader i Aarhus. Der er derfor bestilt en række nye sommergåder, herunder dele af Klostergade, Borggade, Guldsmedegade samt Jægergårdsgade. Teknik og Miljø påbegynder dette arbejde i 2025 og 2026. Der vil ske løbende evaluering og evt. nye sommergågader kan indgå i fremtidige politiske bestillinger via det årlige GMP opfølgingsrul og budgetforhandlinger.

Med GMP-aftalen, er vigtigheden af tilgængelighed i byrummet understreget. Aarhus skal være en by for alle. Der er afsat midler til indsatsen om



19. november 2024
Side 64 af 94

fodgængerruter og tilgængelighedsruter. Derudover vil en række af tiltagene med omdannelse af midtbyens trafikstruktur og trafik-øer på sigt også medføre et roligere og mere trygt bymiljø samt byrum, hvor det også er intentionen at gøre det nemmere at færdes som handicappet så vel som andre gående.

Der er indsatser i GMP-aftalen der geografisk er placeret i forskellige dele af kommunen. Det er således ikke kun midtbyen, der investeres, men eksempelvis investeres der også i den kollektive trafik, cyklisme, hjertezoner, stinettet, trafikøer, byrum mm. i hele kommunen. Indsatserne der danner en ny trafikstruktur i midtbyen og nulemissionszone, er netop sammensat således, at det vil være muligt for alle at komme til og fra midtbyen i bil. Det centrale greb er at mindske den gennemkørende trafik for både bilister udefra, men også midtbyens beboere. Der er pt. i GMP-aftalen ikke lagt op til at der skal fjernes parkeringspladser. Der er bestilt et oplæg til ny parkeringsstruktur i 2026 og på baggrund heraf, vil det være en politisk beslutning, om der skal fjernes eller omstruktureres parkering i Aarhus i fremtiden.

Med GMP-aftalen, er der afsat midler til en indsats om at skabe flere fodgængerruter og tilgængelighedsruter i Aarhus. Derudover er der en lang række større og mindre byrumsprojekter, som fx omdannelse af Banegårdspladsen, sammenlægning af Musikhus- og Rådhusparken, omdannelse af byrum langs letbanen etape 2, nye byrum i oplandsbyer mm. der netop understøtter et bymiljø med bedre mulighed for ophold, pauser, mødesteder, aktivitet og grønt.

Aarhus ønsker at være en by for alle, børn som ældre, og det er derfor centralt at skabe de bedste forhold i byens rum, der inviterer alle ind. Det er dog ikke altid muligt at skabe de mest optimale vilkår, og det er ofte nødvendigt at balancere flere hensyn, herunder også brugen af offentlige midler. Der er i dag handicapparkering ved mange destinationer i Aarhus Kommune, og handicapkørsel og -parkering skal også indtænkes i GMP-indsatserne. Dette er allerede indbygget som vilkår fx i indsatsen om nulemissionszone, hjertezoner og omdannelse af Banegårdspladsen.

Der er på nuværende tidspunkt ingen planer om at lede cyklister udenom Jægergårdsgade, som er en cykelgade. Med GMP-aftalen er det aftalt, at en del af Jægergårdsgade fra sommeren 2025 indrettes som midlertidig sommergådade, der skal skabe bedre forhold for både fodgængere og cyklister. Der er opmærksomhed på tilgængelighed i etableringen af nye sommergådader.



4.2 Sammenhæng i byudviklingen (rækkefølgeplan)

19. november 2024
Side 65 af 94

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at byskitser er et godt redskab.

Beredskabet bemærker, at de er bekymrede for fremkommeligheden, når man lukker, indsnævrer og ensretter veje. Man er bange for at blive fanget i den øvrige trafik, hvilket blandt andet skete ved Vesterbro Torv. Brandregningsarealet skal respekteres jævnfør lovgivning herom.

City- og handelsliv opfordrer til et øget samarbejde og lokal dialog om byudvikling og især når konkrete projekter skal gennemføres i forskellige lokalområder. Aftalen om grøn mobilitetsplan omtales som en stor langsigtet plan, hvor der fortsat er et behov for at vide hvilke reelle ændringer, der kommer indenfor 10 år. Der er en bekymring for, at udviklingen i midtbyen går for hurtigt, hvor infrastrukturen ikke er på plads før frirum uden fx biler skabes. Det er vigtigt, at man er forberedt på de trafikale udfordringer, som Marselistunnelen vil skabe. Alternativer skal være klar, når ændringer foretages (Vesterbro Torv som eksempel). Fokus på at omdirigering af trafik fra fx Nørreport og Vesterbro Torv kan give mere trafik i mindre gader.

Job- og studiependling bemærker, at Aarhus er blevet besværlig at komme ind til. Det er blevet dyrt at køre med bus, og der opleves også et lavt serviceniveau for busserne.

Trafikanternes interesseorganisationer påpeger, at folk bliver tvunget til at tage en vej udenom projekterne, hvilket vil give mere trafik på de omkringliggende veje. Jo færre veje, jo større sårbarhed ved enkelte vejlukninger.

De grønne organisationer bemærker, at de er begejstrede for de tre store projekter, hvor kommunen på ambitiøs og fremadskuende vis reducerer biltrafikken. Der er stor skuffelse over den manglende finansiering i budget 2025 af Frederiks Allé som grøn bygade. Der udtrykkes et stort ønske om at lukke Frederiks Allé og sammenlægge de to parker i fremtiden.

Ældrerådet bemærker, at man samtidigt med projekterne skal være opmærksomme på anlæggelsen af Marselistunnelen, som vil komme til at fylde meget i byen. Der skal generel indtænkes, hvad der kan gøres for at forbedre fremkommeligheden, idet der allerede i dag opleves en øget trafik og begrænsede færdelsveje.

Tilgængelighedsrådet bemærker, at de er bekymrede for, om man med projekterne stadig kan komme frem med handicapbil.



19. november 2024
Side 66 af 94

Teknik og Miljøs kommentarer:

Med budgetaftalen 2025 er der ikke fundet midler til etablering af Frederiks Allé som grøn bygade for nuværende, men det er stadig planen på sigt, at skabe en sammenhængende park med Musikhus- og Rådhusparken.

Projekterne i midtbyen vil forandre trafikstrukturen, og på kort sigt vil det betyde at flere bruger Ringgaden og Ringvejen fremfor at skyde genvej igennem midtbyen. På længere sigt er det intentionen, at dette sammen med andre indsatser skal medvirke til at forandre transportvalget således flere vælger kollektiv trafik, cykel og gang fremfor bil.

Handicapkørsel vil, som andet biltrafik, blive påvirket af forandringer i trafikstrukturen i midtbyen. Det er vigtigt at understrege, at tiltagene først og fremmest påvirker den gennemkørende trafik og ikke er målrettet ærindekørsel i midtbyen. Det vil altid være muligt at komme frem til de samme destinationer, men det kan kræve en anden rute end i dag. I nogle indsatser, som fx nulemissionszone vil der dog stadig være mulighed for handicapkørsel.

Teknik og Miljø er opmærksomme på at trafikale begrænsninger i vejnettet kan have u hensigtsmæssige konsekvenser og særligt beredskabskørsel bør prioriteres. Det er vigtigt at understrege, at de konkrete løsninger i trafik-øerne endnu ikke er fastlagte. Dette kan rumme en lang række af løsninger, som skiltning, ensretning, lukninger, bussluser, hastighedsdæmpning. Teknik og Miljø vil derfor gerne invitere til dialog med de pågældende myndigheder om at finde de bedste løsninger. Derudover er det altid Teknik og Miljø tilgang at lovgivning skal overholdes.

I de kommende år gennemføres mange store anlægsprojekter i Aarhus som påvirker trafikken og dagligdagen. Nogle af projekterne er statslige projekter, som fx Marselistunnelen og ombygning af Aarhus H, mens andre er kommunale projekter og private projekter. Teknik og Miljø har stort fokus på at sammentænke anlægsprojekterne og finde løsninger som giver færrest gener. Det kan dog ikke undgås, at der opstår gener for trafikken. Udover at Teknik og Miljø forsøger at håndtere anlægsgener i planlægningen og tilladelser, er det ofte nødvendigt også at stille krav om afværgeforanstaltninger i anlægsperioden. Frem mod 2030 vil flere store projekter give gener i Aarhus og alle mulige afværgeforanstaltninger skal afsøges, så som at sikre andre ruter for biltrafikken og øge fremkommeligheden andre steder fx med signalstyring, men også som at give andre transportformer bedre vilkår, som fx den kollektive trafik og cyklisme.

Teknik og Miljø ønsker et samarbejde med city- og handelslivet og er altid åbne for at gå i dialog om byudviklingen og konkrete projekter. Teknik og



19. november 2024
Side 67 af 94

Miljø følger alle indsatser i GMP-aftalen nøje og skal afrapportere effekter og konsekvenser til den politiske forligskreds ved de årlige GMP opfølgingsrul.

Med GMP-aftalen er det intentionen, at den kollektive trafik generelt skal styrkes markant. Det er intentionen at øge frekvensen på A-busnettet for at sikre en endnu mere attraktivt kollektiv trafiktilbud. Dette kræver, at der afsættes flere driftsmidler. Med GMP-aftalen er Teknik og Miljø bestilt til at undersøge mulighederne nærmere for reducerede takster og nye billettyper. Det er planlagt at Teknik og Miljø i 2025 sammen med Midttrafik vil undersøge mulighederne for dette nærmere og fremlægge evt. oplæg til politisk drøftelse i 2026.

4.3 Omdannelse af Vesterbro Torv, Nørre Allé og Latinerkvarteret

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at projekterne er en god idé.

Beredskabet bemærker, at der skal være et fokus på kørekurver for store brandbiler, hvilket blandt andet var et problem ved lukningen af Vesterbro Torv. Politiet påpeger, at Nørre Allé lukkes med skiltning og ikke bussluse. Der er fokus på, at responstider som resultat af omlægninger af veje ikke må reduceres.

Erhverv generelt gør opmærksom på, at lukning af torve og ensretning af veje skaber større pres på trafikken, som vil kræve mere transporttid for håndværkere. Aarhus Håndværkerforening gør opmærksom på, at det i sidste ende vil gå ud over kunden, der skal betale mere for en opgave.

City- og handelsliv bemærker, at der i forbindelse med lukningen af Vesterbro Torv var en mangel på alternativer, hvilket skabte trafikale problemer i centrum. Alternativer skal være på plads inden ændringer foretages. Fokus på at omdirigeret tung trafik kan havne på mindre sidegader, hvilket tager plads fra og gør det utrygt for bløde trafikanternes interesseorganisationer.

De grønne organisationer bemærker, at der skal afsættes flere midler til og udtænkning af en positiv 'byfortælling' om projekterne i aftalen. Der skal bruges flere ressourcer på formidling af fakta.

Teknik og Miljø's kommentarer:

Teknik og Miljø anerkender, at der er behov for at informere om store projekter som påvirker trafikken markant og vil undersøge mulighederne for at øge informationsberedskabet ved store projekter.



19. november 2024
Side 68 af 94

Teknik og Miljø forsøger altid at finde løsninger, der sikrer adgang for beredskabskøretøjer. I forhold til Vesterbro Torv er der dialog med beredskabet om løsningen, og det er planen, at de busluser, der etableres i forbindelse med Vesterbro Torv projektet, herunder også den kommende busluse i Nørre Allé, bliver etableret udelukkende med skiltning.

Teknik og Miljø har fået vigtige erfaringer med den første lukning af Vesterbro Torv, som der trækkes på i forbindelse med etableringen af andre projekter.

GMP-aftalen og dens indsatser har fokus på at skabe et effektivt mobilitetssystem. På nogle strækninger på det overordnede vejnet, særligt i Midtbyen, må det forventes, at der vil være øget trafik, og der kan forekomme længere rejsetider. GMP-aftalen sikrer, at Teknik og Miljø løbende skal monitorere udviklingen og effekter af de indsatser, som aftalen igangsætter, med henblik på at justere og korrigere, såfremt der er utilsigtede konsekvenser og/eller målopfyldelse udebliver. Målsætningen med GMP-aftalen er også at understøtte en by for alle, vækst og handelslivet.

4.4 Banegårdskvarteret som byrum og knudepunkt

Beredskabet bemærker, der skal være fokus på kørekurver for store køretøjer, at brandredningsarealer respekteres og at der er fokus på fremkommelighed, når der sker vejændringer.

Erhverv generelt gør opmærksom på, at lukning af torve og ensretning af veje skaber større pres på trafikken, som vil kræve mere transporttid for håndværkere. Aarhus Håndværkerforening gør opmærksom på, at det i sidste ende vil gå ud over kunden, der skal betale mere for en opgave.

Trafikanternes interesseorganisationer bemærker, at man bør tænke alt igennem og delagtiggøre folk i beslutninger om lukning af veje ved Banegårdspladsen, så der undgås trafikale gener og kødannelser. Lektionen fra Vesterbro Torv er, at kommunikationen skal være god. NaboGo påpeger, at parkering til folk, som skal afsted fra stationer, skal prioriteres. De pointerer blandt andet Bergen og 'indfartsparkeringer' som et godt eksempel herpå.

Ældrerådet undrer sig generelt over, hvordan man skal kunne komme ind og tage toget efter en lukning af Banegårdspladsen.

Tilgængelighedsrådet bemærker, at der skal være en større fleksibilitet i parkeringsmuligheder, stoppemuligheder og afsætningsmuligheder, så folk kan



komme frem til ønsket destination uden gener. Det foreslås, at man kan anvende taxaparkerings- eller lastlommer som afsætnings- og parkeringsplads, når man rejser med flextur som handicappet.

19. november 2024
Side 69 af 94

Nabokommuner og region foreslår, at banegården enten flyttes udenfor byen, eller at der etableres endnu en station udenfor byen, så man ikke skal ind til byen for at rejse ud igen.

Teknik og Miljø kommentarer:

Teknik og Miljø vil indtænke en taxaløsning i Banegårdskvarteret og ved Aarhus H. Når forarbejdet igangsættes, vil Teknik og Miljø gå i dialog med taxabranchen om den konkrete løsning. Aarhus H er en del af det statslige toget, og det er således ikke Aarhus Kommune, der har beslutningskompetencen i forhold til placering af banegården. Det kan nævnes, at der tidligere har været forslag om at flytte Aarhus H udenfor byen. DSB har tidligere undersøgt dette og konklusionen er, at det ikke er hensigtsmæssigt med det rejsemønster, man ser hos de kunder, som bruger Aarhus H, og den omkostning, der er forbundet med at flytte banegården.

Lukning af Banegårdspladsen for gennemkørende trafik har været en del af adskillige trafikplaner igennem tiden - eksempelvis også Mobilitetsplanen for Midtbyen fra 2018. Selve løsningen er gennemanalyseret og samtænkt med øvrige tiltag for ændring af vejstrukturen i midtbyen. Det vil give øget trafik på andre vejstrækninger, men samtidig vil det fredeliggøre centrale dele af midtbyen, give plads til gående og cyklister og medvirke til at skabe bedre busfremkommelighed. Som en del af det fremtidige design af Banegårdspladsen og trafikløsningen i hele Banegårdskvarteret vil der blive indtænkt mulighed for afsætning og opsamling, flextrafik og handicapparkering ved Aarhus H. Det skal dog bemærkes, at det allerede i dag er muligt at parkere i Bruuns Galleris store parkeringsanlæg med ca. 1000 pladser og herfra opnå direkte adgang til Banegården.

Teknik og Miljø forsøger altid at finde løsninger, der sikrer adgang for beredskabskøretøjer. I forhold til Banegårdspladsen vil Teknik og Miljø gerne invitere til dialog med de pågældende myndigheder samt andre relevante aktører om at finde de bedste løsninger.

Den fremtidige løsning for Banegårdspladsen er ikke fastlagt. Det vil ske i forbindelse med en arkitektkonkurrence i 2028/2029. Det vil dog altid være muligt at køre til Aarhus H og hente eller bringe i bil. Udover den løsning der findes ved Banegårdspladsen, er det i dag og fremover altid muligt at anvende Bruuns Galleris store parkeringsanlæg med ca. 1000 pladser og herfra opnå direkte adgang til Banegården. Der er adgang med elevatorer fra parkeringskælderen.



19. november 2024
Side 70 af 94

GMP-aftalen og dens indsatser har fokus på at skabe et effektivt mobilitetssystem. På nogle strækninger på det overordnede vejnet, særligt i midtbyen, må det forventes, at der vil være øget trafik, og længere rejsetider kan forekomme. GMP-aftalen sikrer, at Teknik og Miljø løbende skal monitorere udviklingen og effekter af de indsatser som aftalen igangsætter med henblik på at justere og korrigere, såfremt der er utilsigtede konsekvenser og/eller målopfyldelse udebliver. Målsætningen med GMP-aftalen er også at understøtte en by for alle, vækst og handelslivet.

4.5 Sammenlægning af Rådhusparken og Musikhusparken

Repræsentanter fra Fællesrådene har blandede holdninger til projektet. Der udtrykkes utilfredshed med, at midtbyen tager alle skattepengene, imens skatteborgere udenfor Ringgaden forfordes. En anden repræsentant foreslår at forbinde de to parker med en tunnel, og en tredje repræsentant synes, at det er en god idé med sammenlægningen.

Beredskabet bemærker, at der skal være et fokus på kørekurver for store brandbiler. Der skal være fokus på fremkommelighed ved vejændringer og brandredningsarealer skal respekteres.

Erhverv generelt gør opmærksom på, at lukning af torve og ensretning af veje skaber større pres på trafikken, som vil kræve mere transporttid for håndværkere. Aarhus Håndværkerforening gør opmærksom på, at det i sidste ende vil gå ud over kunden, der skal betale mere for en opgave.

De grønne organisationer bemærker, at de er meget skuffede over, at der ikke er fundet finansiering til omlæggelsen af Frederiks Allé som grøn bygade i budget 2025. Der udtrykkes i høj grad støtte til fremtidige planer om at sammenlægge de to parker og lukke Frederiks Allé.

Teknik og Miljø's kommentarer:

Med budgetaftalen 2025 er der ikke fundet midler til etablering af Frederiks Allé som grøn bygade for nuværende, men det er stadig planen på sigt, at skabe en sammenhængende park med Musikhus- og Rådhusparken.

Teknik og Miljø forsøger altid at finde løsninger der sikrer adgang for beredskabskøretøjer og er altid åbne for dialog om de konkrete løsninger.

Der er indsatser i GMP-aftalen der geografisk er placeret i forskellige dele af kommunen. Det er således ikke kun midtbyen hvor der investeres, men eksempelvis også i den kollektive trafik, cyklisme, hjertezoner, stinettet, trafikøer, byrum mm. i hele kommunen. Det har tidligere været undersøgt



19. november 2024
Side 71 af 94

om Frederiks Allé kunne tunnellægges for at samle parkerne. Udover at dette er en meget dyr løsning, vil det være nødvendigt at have lange ramper som vil fylde meget i parken. Det har derfor ikke været vurderet en hensigtsmæssig løsning.

GMP-aftalen og dens indsatser har fokus på at skabe et effektivt mobilitetssystem. På nogle strækninger på det overordnede vejnet, særligt i midtbyen, må det forventes, at der vil være øget trafik og at længere rejsetider kan forekomme. GMP-aftalen sikrer, at Teknik og Miljø løbende skal monitorere udviklingen og effekter af de indsatser, som aftalen igangsætter, med henblik på at justere og korrigere, såfremt der er utilsigtede konsekvenser og/eller målopfyldelse udebliver. Målsætningen med GMP-aftalen er også at understøtte en by for alle, vækst og handelslivet.

4.6 Forsøg med nulemissionszone inden for Allégade-ringen

Beredskabet bemærker, at fossile beredskabskøretøjer uden blink skal undtages for nulemissionszonen, idet en stor del af ambulance-, Falck- og politikørsel er uden udrykning. Fokus på kørekurver for store brandbiler.

Logistik og Transportområdet er opmærksomme på begrænsninger på køretøjsstørrelser, da håndtering af det nedgravede affald er umulig i mindre køretøjer. Almindelig affaldsindsamling kan klares i mindre køretøjer. Arla påtæller, at de primært kører biogas, og er derfor meget nysgerrig på muligheden for at køre i nulemissionszonen med dette drivmiddel.

Erhverv generelt er bekymret for, om det er 'mavefornemmelser', der ligger til grund for beslutningerne, og ikke data om hvem og hvilken slags trafik, der kører i midtbyen. Der er desuden en forvirring om, hvorvidt erhvervskørsel i nulemissionszonen er undtaget, da man oplever at få forskellige svar på dette spørgsmål. Der efterspørges større tydelighed omkring dette i den grønne mobilitetsplan. Aarhus Håndværkerforening udtrykker desuden skepsis overfor nulemissionszonen, da f.eks. anlægsgartnere med store biler med læs og store maskiner ikke bare kan være på el. De mener ikke, at elbiler i den størrelse med det træk findes.

City- og handelsliv sætter spørgsmålstegn ved effekten af nulemissionszonen, hvor der både spørges kritisk ind til lovhjemlen for at begrænse færdsel med fossile biler og om elbilers CO₂-udledning medregnes. Der spørges også ind til, om nulemissionszonen gælder for erhvervskørsel. Der er blandede holdninger til, om en begrænsning af trafikken i midtbyen er en god idé eller ej.



19. november 2024
Side 72 af 94

Trafikanternes interesseorganisationer er positive overfor en begrænsning af bilismen i midtbyen, men der skal fortsat være fokus på fremkommelighed ind og ud af Aarhus. FDM påpeger, at man med nulemissionszonen får folk til at tage en lang vej udenom zonen, hvorfor der vil komme mere trafik på færre veje. Dette mindsker robustheden ved vejlukninger. FDM bemærker, at årsagerne til at nulemissionszonen etableres skal være klare og underbyggede af fakta – fx er luftforurening ikke den reelle årsag. Der efterspørges data på, hvor stor andel af trafikken indenfor Ringgaden, der er gennemkørende. Fodgængerforbundet er generelt positive overfor en nulemissionszone, som bremser tung persontrafik ind til og rundt i byens centrum indenfor Ringgaden, men efterlyser fokus på, om nulemissionszonen begrænser personer, som har behov for bil – fx flextrafik og handicapkørsel. Forbundet påpeger, at der fortsat vil være problemer med parkeringssøgende elbiler i nulemissionszonen og ønsker her, at man afskaffer gadeparkering i zonen og henviser elbiler til parkeringshuse på linje med fossilbiler. Dantaxi/HB-care er støttende overfor nulemissionszonen, men påpeger, at man ikke må glemme, at visse køretøjer brugt til fx lægekørsel, transport af immobile og handicappede borgere, personer med mange kufferter, ældre og syge ofte ikke er elektrificerede. Der bør her indtænkes hvilke teknologier, man fortsat vil tillade indenfor nulemissionszonen, før den etableres. Der er også en frygt for, at gåafstand for dårligt gående bliver for stor, hvis afsætning/påstigning bliver skubbet væk fra endestation. GreenMobility efterspørger, at dele-elbilen kan anvendes indenfor nulemissionszonen og ønsker p-pladser til dele-elbiler i nye parkeringshuse.

De grønne organisationer bemærker, at planerne for nulemissionszonen er for uambitiøs. Den er for lille, der er kun én, der er ikke tale om en egentlig bilfri zone og der mangler flere incitamentter til at fravælge bilen. Det påpeges, at det har været muligt at etablere sådanne bilfri zoner i andre byer som fx Barcelona, så det burde også være muligt i Aarhus. Valget af nulemissionszone fremfor bilfri zone er ikke bæredygtigt, idet privatbilisme i elbiler stadig har en masse negative konsekvenser (CO2 udledning ved produktion og elproduktion, gummi og mikroplast fra dæk, forurening fra batterier, slid på veje og optagelse af plads). Det foreslås at dæmpe hastighedsgrænsen i nulemissionszonen for at mindske slid på dæk fra elbiler. Det foreslås at lave en nulemissionszone med det samme indenfor Ringvejen - Aarhus skal turde at gå forrest og få bilerne ud af bymidten. En central betingelse for at styrke omstillingen til kollektiv trafik er en væsentlig begrænsning af bilismen. Dette skal ske med nulemissionszoner, bilfrie byområder, reduktion af p-pladser og øget fokus på 'parkér og rejs' samt samkørsel.

Unge og børn bemærker, at nogle unge tager knallert i skole eller ind i byen og er usikre på, hvad nulemissionszonen har af konsekvenser for dem.

Tilgængelighedsrådet bemærker, at de er usikre på, hvordan man som blind kan komme frem til alle steder indenfor 200-300 meter. Der skal være fokus



på wayfinding, hvis handicapparkering ændres. Der skal være en større fleksibilitet i parkerings- stoppe- og afsætningsmuligheder, så man kan komme frem til ønsket destination uden gener – fx ved at bruge taxaparkerings- eller lastlommer til Flexture for handicappede.

19. november 2024
Side 73 af 94

Nabokommuner og region udtrykker ønske om data på, hvor meget biltrafik i Aarhus, der kommer udefra, og hvor meget der kommer fra borgere bosat i Aarhus.

Teknik og Miljø's kommentarer:

Såfremt det nuværende lovforslag, der politisk behandles i Folketinget, bliver vedtaget, vil en nulemissionszone omfatte persontrafik som personbiler, minibusser, varebiler, motorcykler og knallerter. Det betyder, at knallerter med forbrændingsmotorer ikke vil være tilladt.

Der er forskellige måder at opgøre hvor meget biltrafik, der kommer ude fra andre kommuner og hvor meget der er hjemmehørende i Aarhus Kommune. Hvis man ser på Transportvaneundersøgelsesdata for alle ture (ikke kun pendling) i perioden 2017-2019 som er brugt som grundlag i GMP materialet, er størstedelen af bilture i Aarhus Kommune interne ture med start- og slutpunkt indenfor kommunegrænsen (ca. 75%), mens en mindre andel er ture med enten start- eller slutpunkt indenfor kommunegrænsen (ca. 25%). Såfremt det ønskes, vil Teknik og Miljø gerne gå i dialog om opgørelser af biltrafikken.

Den gældende lovgivning tillader ikke etablering af nulemissionszoner i Danmark. Såfremt det nuværende lovforslag, der politisk behandles i Folketinget, bliver vedtaget, vil det kun være muligt at etablere én zone i hver kommune, og der vil være stramme regler for den geografiske udbredelse. Det er vurderet, at forslag til nulemissionszonen i GMP-aftalen er det mulige i Aarhus under de kommende regler, samtidig med at adgang til de store parkeringshuse friholdes. Det er klart, at en nulemissionszone ikke alene vil give de nødvendige reduktioner af CO₂ fra persontrafikken i Aarhus Kommune, men det er hensigten, at denne indsats skal ses i sammenhæng med øvrige indsatser i GMP-aftalen. Der er pt ingen planer om samtidig at sænke hastigheden i nulemissionszonen, da gennemsnitshastighederne i midtbyen i dag allerede er lav. Med GMP-aftalen er det hensigten at forbedre den kollektive trafik, og der er med budgetaftale 2025 allerede afsat midler til drift og busfremkommelighed.

Nulemissionszonen vil give mere trafik på andre vejstrækninger, men samtidig vil det fredeliggøre midtbyen samt give mere plads til gående og cyklister. Den primære årsag til at etablere en nulemissionszone indenfor Allégade-ringen er ikke luftkvalitet, da det kun forventes at have en marginal forbedrende effekt, men på sigt er det forhåbningen, at ændrede vilkår



19. november 2024
Side 74 af 94

både vil stimulere omstilling til elbiler, men også at flere vil benytte andre transportformer end bilen i den helt tætte by. Såfremt det nuværende lovforslag, der politisk behandles i Folketinget, bliver vedtaget, vil handicapkørsel blive undtaget. Flextrafik, der benytter elbiler, vil også kunne køre i zonen. Der er på nuværende tidspunkt ikke planer om at nedlægge gadeparkering i zonen, men efter etablering vil Teknik og Miljø følge udviklingen. Status for indsatsen effekt og konsekvenser vil løbende blive afrapporteret til den politiske forligskreds i de årlige GMP opfølgingsrul. Såfremt byrådet finder det hensigtsmæssigt kan byrådet beslutte evt. undtagelser fra zonen. Der er pt ingen planer om at dele-elbiler skal have andre vilkår end andre. GMP-aftalen har bestilt Teknik og Miljø til at udarbejde et oplæg til den fremtidige parkeringsstruktur i 2026, og heri vil parkeringsforhold, herunder også i zonen, indgå.

Aarhus byråd har sat et mål om at Aarhus skal være en by for alle. Det betyder også, at folk med funktionsnedsættelser skal kunne bruge byen som alle andre. Den konkrete løsning for nulemissionszone og evt. afledte tiltag er dog endnu ikke afklaret, da zonen først skal træde i kraft i 2027. Teknik og Miljø vil i forarbejdet med en nulemissionszone i Aarhus gå i dialog med tilgængelighedsrådet og andre relevante aktører for at sikre den bedste løsning.

Såfremt det nuværende lovforslag, der politisk behandles i Folketinget, bliver vedtaget, vil beredskabskøretøjer være undtaget i nulemissionszoner.

Lovforslaget om muligheden for at etablere nulemissionszone behandles pt. politisk i Folketinget. Vedtages lovforslaget vil Aarhus Kommune have lovhjemmel til at etablere en nulemissionszone under de i loven angivne forudsætninger. Effekten af nulemissionszonen er vurderet i forbindelse med aftalen om grøn mobilitetsplan. Elbilers CO₂-udledning er ikke medregnet i denne vurdering.

Såfremt det nuværende lovforslag, der politisk behandles i Folketinget, bliver vedtaget, vil erhvervskørsel i en nulemissionszone ikke være undtaget som udgangspunkt. Det vil dog være muligt for byrådet at beslutte lokale undtagelser. Dertil kommer at nulemissionszoner kun gælder køretøjer under 12 tons, og derfor vil tung trafik ikke blive påvirket af lovgivningen. Det er ikke muligt, før lovgivningen er endeligt vedtaget, præcist at kunne fremlægge hvad bliver gældende.

Det forventes, at lovforslaget vil tillade køretøjer, der anvender biogas som drivmiddel i nulemissionszoner, men før lovgivningen er endeligt vedtaget kan dette ikke endeligt bekræftes.



19. november 2024
Side 75 af 94

4.7 Ny trafikstruktur i midtbyen vil give plads til bylivet

Beredskabet bemærker, at politistationen og brandstationen i Ny Munkegade er placeret dårligt i forhold til ny trafikstruktur. Politiet må ikke køre på lukkede veje uden udrykning, hvilket kan blive en større udfordring med lukkede veje, hvor patruljering bliver sværere og responstid større. Også et problem for politiets civilbiler. Der skal være en opmærksomhed på ændret lovgivning, så politi og ambulance kan køre alle steder uden udrykning. Fokus på kørekurver for store beredskabskøretøjer.

Erhverv generelt bemærker, at man støtter op om at 'brande' Aarhus som en grøn by med brokvarterer og modernitet i bybilledet. Det er godt i internationalt øjemed. Aarhus Håndværkerforening gør opmærksom på, at lukning af torve og ensretning af veje skaber mere transporttid for håndværkere, og det vil i sidste ende gå udover kunden, der skal betale mere for en opgave.

City- og handelsliv frygter, at mindre gader i højere grad vil blive belastet ved omdirigering af trafik. Der kan opstå farlige situationer, når varelevering og tung trafik foregår i mindre gader. Der er et fokus på, at vejændringer kan skabe trafikale udfordringer, hvor Vesterbro Torv og Marselistunnelen nævnes som eksempler. Der spørges ind til skæbnen for stikvejen ind til Bruuns Galleri (forlængelse af Værkmestergade) og det bemærkes, at det på grund af manglende trafikafviklingsmuligheder er urealistisk at skabe en trafik-ø ved Sonnesgade.

Job- og studiependling bemærker, at Aarhus er blevet besværlig at komme ind til, og at busserne er blevet for dyre og kører for sjældent.

Trafikanternes interesseorganisationer er begejstrede for sommergågader og foreslår at gøre Mejlgade, Rosensgade, Jægergårdsgade, osv. til sommergågader uden biler hvert år – hertil ønskes de gamle vikingegader fredeliggjorte og stort set lukkede for biler. Man påpeger, at der er tidligere succeser med at begrænse gennemkørsel i Frederiksbjerg Vest. FDM påpeger på baggrund af erfaring med dårlig kommunikation om Vesterbro Torv, at man før lukningen af Banegårdspladsen bør overveje lukningen grundigt og delagtiggøre folk i beslutningerne, så der ikke opstår trafikale gener og kødannelse. Det påpeges også her, at man med vejlukninger får folk til at køre længere på færre og mere trafikerede veje, hvilket øger sårbarheden ved vejlukninger.

De grønne organisationer bemærker, at der skal ske en grundlæggende ændring af designet af vejnettet i Midtbyen i Aarhus, hvor størstedelen af gaderne skal indrettes som cykelgader med bedre plads til cykler, gående og udeservering. Bilerne skal være "gæster", hvor der er særlige krav til



19. november 2024
Side 76 af 94

ærindekørsel og hensynsfuld kørsel. Dette vil reducere trængsel, støj, partikelforurening og udledninger af drivhusgasser. Vi skal grundlæggende gentænke vores syn på biler, så de fylder langt mindre i Aarhus. Biler står for størstedelen af udledningerne på transportområdet, fylder på gaderne, støjer og forårsager trængsel. Indretningen af Aarhus skal tage udgangspunkt i bæredygtighed, aktive transportformer, kollektiv trafik og grønne områder fremfor et udgangspunkt i bilisme. Den grønne ungdomsbevægelse bemærker også, at bilerne skal flyttes ud af byen ved at etablere busbaner og fjerne parkeringspladser. Bilisterne skal ikke længere favoriseres. Tilgængelig viden peger på, at byliv forbedres af, at bilerne flytter ud af byen.

Ældrerådet bemærker, at der skal være et fokus på fremkommeligheden for biltrafikken med begrænsede færdselsveje – dette er allerede et problem i dag. Er positive overfor en forbindelse mellem Carl Blochs Gade og Sonnesgade – men der skal være en opmærksomhed på konsekvenser for Godsbanen/Institut for X's område. Efterspørger flere muligheder for 'det lille hvil' med bænke, læ og støjreduktion. Fokus på at byen indrettes, så alle borgere kan bruge den – også folk med kognitive vanskeligheder, som i højere grad har brug for overskuelighed og skærmende miljøer. 200-300 meter er for langt at gå fra en p-plads til indkøb, etc., når man er gangbesværet eller handicappet. Her skal distancen i stedet være på maksimalt 30-50 meter. Hvis Midtbyen ikke skal blive en handicap- og ældrefri zone, skal der i langt højere grad sikres et vidtstrakt net af handicapparkeringspladser nær relevante destinationer.

Anbefalingerne fra Klimaborgersamlingen bemærker, at der skal laves en fælles strategi, hvor fremtidens byplanlægning og grøn mobilitet i højere grad integreres, sådan at fremtidens by fra starten tænker blød mobilitet og kollektiv transport ind som det mest naturlige og lette valg.

Anbefalingerne fra NGO'er og fællesskaber (jf. samfundsdialog for Klimaplanen) bemærker, at de indenfor Ringgaden ønsker flere bilfrie dage og ingen tosporede veje ind til midtbyen for at begrænse biltrafikken. Begrænsningen af biler i bymidten forudsættes af, at der skabes gode rammer for at leve uden at eje en bil. Det bemærkes også, at kommunen skal invitere civilsamfund og erhvervsdrivende ind til at tage del i eksperimenter omkring begrænsning af biler. Løsninger for begrænsning af biler og nye former for udnyttelse af det offentlige rum, som tidligere fx har været p-pladser, kan skabes og testes med borgere, foreninger og forretningsdrivende.

Teknik og Miljø's kommentarer:

Der er pt ingen planer om bilfrie dage. I forbindelse med flere af de større projekter nævnt i GMP-aftalen, herunder eksempelvis letbane etape 2, vil flere vejstrækninger med fire spor blive ombygget og pladsen omprioriteret. Der er dog ikke planer om, at det skal gøres til et generelt princip, at



19. november 2024
Side 77 af 94

der ikke må være firesporet veje i midtbyen. GMP-aftalen rummer en lang række tiltag, der skal gøre det nemmere at leve uden bil - både i midtbyen og udenfor. Det handler blandt andet om investeringer i den kollektive trafik, cyklisme og gang.

GMP-aftalen peger på at byudvikling skal følge princip om stationsnær og transportorienteret byudvikling og kobles til udviklingen af den kollektive trafik. Det forventes, at dette indarbejdes i den kommende kommuneplan. Derudover det altid udgangspunktet i byudvikling i Aarhus Kommune at sikre gode forhold for gående og cyklister og bymiljøer, hvor det er oplagt at korte ture foretages med aktiv mobilitet.

GMP-aftalen peger på en række indsatser, hvor indretning af vejnettet og vejstrukturen skal forandres til fordel for fodgængere, cyklister og den kollektive trafik. Dette drejer sig blandt andet om trafik-øer, ny vejstruktur i midtbyen og nulemissionszone indenfor Allégade-ringen. Generelt peger den overordnede målsætning i GMP på en ændret transportvalgsfordeling, hvor bilen fylder mindre, men det er også klart, at mobilitetssystemet også i fremtiden skal have bilen som en del af sammensætningen. Fokus er her på at omstille bilflåden til el. Med GMP-aftalen er der fokus på at skabe mere busfremkommelighed², og dette kan ske ved brug af busbaner. Det vil dog være en politisk beslutning, om dette virkemiddel skal tages i brug. Der er pt. i GMP-aftalen ikke lagt op til, at der skal fjernes parkeringspladser. Der er bestilt et oplæg til ny parkeringsstruktur i 2026 og på baggrund heraf, vil det være en politisk beslutning, om der skal fjernes eller omstruktureres parkering i Aarhus i fremtiden.

Teknik og Miljø har fået vigtige erfaringer med den første lukning af Vesterbro Torv, som der trækkes på i forbindelse med det endelige projekt. Derudover forventes det, at bilisterne i området i dag har større kendskab til løsningen, og det ikke vil blive den samme situation igen. Endelig følger Teknik og Miljø alle indsatser i GMP-aftalen nøje og skal afrapportere effekter og konsekvenser til den politiske forligskreds ved de årlige GMP opfølgingsrul. Dette giver mulighed for justering, hvis projekter over tid ikke har den forventede effekt eller andre u hensigtsmæssige konsekvenser.

Teknik og Miljø forsøger altid at finde løsninger, der sikrer adgang for beredskabskøretøjer og er altid åbne for dialog. Dette gælder også i tilfældet af den nye trafikstruktur i midtbyen, og i forbindelse med implementering af de forskellige delindsatser ønsker Teknik og Miljø dialog med beredskabet, samt andre relevante aktører, om løsningerne.

Aarhus ønsker at være en by for alle, børn som ældre, og det er derfor centralt at skabe de bedste forhold i byens rum, der inviterer alle ind. Det er dog ikke altid muligt at skabe de mest optimale vilkår, og det er ofte



19. november 2024
Side 78 af 94

nødvendigt at balancere flere hensyn - herunder også brugen af offentlige midler. Der er i dag handicapparkering ved mange destinationer i Aarhus Kommune, og handicapkørsel og -parkering skal også indtænkes i GMP-indsatserne. Dette er allerede indbygget som vilkår fx i indsatsen om nulemissionszone, hjertezoner og omdannelse af Banegårdspladsen.

I de kommende år gennemføres mange store anlægsprojekter i Aarhus, hvilket vil påvirke trafikken og dagligdagen. Nogle af projekterne er statslige projekter, som fx Marselistunnelen og ombygning af Aarhus H, mens andre er kommunale projekter og private projekter. Teknik og Miljø har stort fokus på at sammentænke anlægsprojekter og finde løsninger, som giver færrest gener. Det kan dog ikke undgås, at der opstår gener for trafikken. Udover at Teknik og Miljø forsøger at håndtere anlægsgener i planlægningen og tilladelser, er det ofte nødvendigt også at stille krav om afværgeforanstaltninger i anlægsperioden. Frem mod 2030 vil flere store projekter give gener i Aarhus, og alle mulige afværgeforanstaltninger skal afsøges, så som at sikre andre ruter for biltrafikken og øge fremkommeligheden andre steder fx med signalstyring, men også som at give andre transportformer bedre vilkår, som fx den kollektive trafik og cyklisme.

Med GMP-aftalen er der ikke truffet beslutning om en evt. forlængelse af Værkmestergade. En forlængelse er ikke en forudsætning i anlægsperioden i statens projekt med Marselistunnelen.

Med GMP-aftalen er Teknik og Miljø bestilt til at undersøge mulighederne nærmere for reducerede takster og nye billettyper. Det er planlagt, at Teknik og Miljø i 2025 sammen med Midttrafik vil undersøge mulighederne for dette nærmere og fremlægge evt. oplæg til politisk drøftelse i 2026. Der er derudover afsat midler til at hæve busfrekvensen fra 2025, og det er politisk aftalt, at der skal forhandles om øget driftsbudget for den kollektive trafik i budgetforhandlingerne for 2026.

GMP-aftalen og dens indsatser har fokus på at skabe et effektivt mobilitetssystem. På nogle strækninger på det overordnede vejnet, særligt i midtbyen, må det forventes, at der vil være øget trafik, og længere rejsetider kan forekomme. GMP-aftalen sikrer, at Teknik og Miljø løbende skal monitorere udviklingen og effekter af de indsatser, som aftalen igangsætter med henblik på at justere og korrigere, såfremt der er utilsigtede konsekvenser og/eller målopfyldelse udebliver. Målsætningen med GMP-aftalen er også at understøtte en by for alle, vækst og handelslivet.

4.8 Mere parkering i p-hus, mindre på gaden og en ny takststruktur

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at der er vigtigt at få kommunikeret godt ud i forbindelse med trafikafvikling og anvisning af ledige p-



pladser ved p-huse. Der er også fokus på, at parkeringsafgifter ikke bliver for høje og et forslag om, at der i højere grad stilles krav om, at der skal parkeres på egen grund fremfor på gaden. Der er også et ønske om, at parkeringshuse placeres tættere på infrastruktur.

19. november 2024
Side 79 af 94

Logistik og transportområdet har stor opmærksomhed på lastepladser. Lastepladser er en god ide, og der ønskes også flere, da aflastning flere steder ellers er umuligt pga. private biler, der holder parkeret. Dog ønsker man, at forholdene omkring aflastning i byen gennemtænkes bedre, for det handler om at sikre ordentlige forhold for chaufførerne. Som for eksempel at chaufførerne ikke skal gå for langt med varer (arbejds miljø), at krav ved transport af frost- og kølevarer overholdes samt at føle sig 'jagtet' af parkeringsvagter. Man forsøger på bedste vis at overholde parkeringsreglerne, men en gang imellem bliver det nødvendigt 'at træde ved siden af' for at kunne fuldføre sit arbejde. Her ønsker man større forståelse og fleksibilitet. Det bemærkes også, at biler på lastbilsparkepladser får én type parkeringsafgift, mens lastbiler på bilparkepladser får en anden parkeringsafgift, der er højere. Dette ønsker man at få sat ned. I denne sammenhæng bakker man også op om at få flere private biler ind i parkeringshusene, og ser det som en god ide at tænke 'multifunktionel arealanvendelse' ind i forhold til lastepladser. Generelt ønsker man en særlig politisk anerkendelse af, at byen kun lever, hvis der leveres varer.

Erhverv generelt ønsker generelt bedre wayfinding hen til parkeringshusene. Der spørges nysgerrigt ind til, hvad de eksisterende p-pladser, der ikke længere skal benyttes, skal bruges til, hvis bilerne i højere grad skal ind i p-husene eller helt væk. Kunne disse p-pladser bruges til dem, der fortsat skal have mulighed for at komme ind til byen som f.eks. håndværkere? Aarhus Håndværkerforening gør opmærksom på, at håndværkerbiler ofte kan være for høje til p-husene, og de roser også korttidsparkeringen til det hurtige indkøb eller den nemme aflevering inde i byen. Derudover udtrykkes der forståelse for det fælles ansvar for forandring, men man ønsker, at det skal ske så smidigt og så spiseligt som muligt. VisitAarhus ønsker øgede muligheder for at lade i parkeringshusene, når nu det er her, folk skal parkere. Helt konkret opleves en udfordring med norske turister med elbiler, som ikke kommer til Aarhus pga. manglende lademuligheder.

City- og handelsliv bemærker, at de p-pladser, som fjernes, ikke efterfølgende benyttes til andet formål. Det foreslås, at det fx anvendes til cykelparkering eller elbil-parkering. P-pladser på M. P. Bruunsgade fremhæves som afgørende for SchweizerBageriets fremtid, og der spørges ind til, om disse fjernes.

Job- og studiependling bemærker, at man støtter planerne om et p-hus i Sydhavnen i forbindelse med Marselistunnelen. Hvis man vil have flere til at



parkere i p-huse, skal det være billigere at parkere i p-hus end på gaden, og der skal være tydeligere skiltning om ledige p-pladser i p-huse. Det bemærkes også, at høje p-afgifter vil afholde folk fra at køre ind til Aarhus, og der spørges ind til, om elbiler fortsat kan parkere gratis efter 2025.

19. november 2024
Side 80 af 94

Trafikanternes interesseorganisationer repræsenteret ved GreenMobility bemærker, at dele-elbiler er en god måde at komme af med biler, som der i dag er for mange af, men at Aarhus i dag har et fjendskab mod dele-elbiler, hvilket kommer til udtryk ved et hårdt og firkantet bødesystem. GreenMobility mener, at deres biler generelt holder kort tid i Aarhus midtby. Hvis nuværende parkerings- og bødepraksis ikke ændres, stopper GreenMobility med at være i Aarhus. Dele-elbiler skal fritages for tidsbegrænset parkering ved ladestanderne og have bedre parkeringsmuligheder. Det tager ofte længere tid at oplade GreenMobilitys elbiler end de tre timers parkering, der er ved ladestanderne. GreenMobility ønsker fri parkering i beboerområde 1. Der er også ønske om at bidrage til at placere dele-elbils p-pladser i Aarhus. NaboGo er enige i, at delebilspadser medfører, at der er brug for færre p-pladser. GoMore bemærker også, at dele-elbils p-pladser uforståeligt er udeladt i afsnittet om 'parkér og rejs' – det er oplagt at kombinere delebilisme med kollektiv transport. Passagerrådet foreslår at gøre parkering billigere i p-huse i forhold til på gaden og at sløjfe p-pladser for at få plads til cykelparkering. Det bemærkes hertil, at der er masser af tomme p-pladser i Aarhus og særligt i p-husene. FDM bemærker, at det er skidt at sløjfe p-pladser i områder, hvor der mangler p-pladser, og at alle ikke kan leve uden bil. Taxaselskaberne mener, at det er vigtigt med tydelige taxaholdepladser for at skabe tryghed i nattelivet. Fodgængerforbundet er bekymret for, at der i nulemissionszonen vil være en stor søgen blandt elbiler efter gadeparkering – disse elbiler bør henvises til p-huse, og gadeparkering bør nedlægges.

De grønne organisationer ønsker højere p-afgifter. Foreslår et parkeringsforbud for gadeparkering – bør overvejes om der kan laves lov herom. Dårligt gående og handicappede skal undtages. Der skal skabes dårlige parkeringsforhold - 'mindre gulrod' - for bilister, så biler skubbes i retningen af p-huse og fjernes fra gaden. Der sættes spørgsmålstejn ved, om kommunen er modig nok til at skabe denne forandring.

Unge og børn bemærker, at unge fra oplandet påpeger, at parkering er dyrt i Aarhus, og efterlyser alternativer til parkering – fx billigere bus. Det påpeges også, at forældre er nødsagede til at tage bilen, hvis man skal hen til andre steder end midtbyen i Aarhus (fx IKEA).

Ældrerådet bemærker, at det er svært at finde handicapparkering i parkeringshuse, og at de handicappladser, der er, er for smalle. Det er vigtigt, at der også i oplandet er parkeringspladser tæt på butikker. Der skal også være et fokus på sikkerheden i forbindelse med elbilers brug af p-kældre



19. november 2024
Side 81 af 94

(det bemærkes, at elbiler efter sigende fx ikke må parkere i Dokk1). Det bemærkes, at folk i dag hellere vil parkere på gaden end i p-huse, fordi p-huse ofte opleves som små med dårlig plads til stadigt større biler. Der skal være et større fokus på fremkommelighed for gangbesværede – ikke kun dem med handicapskilt. Her er det for meget at kræve, at gangbesværede og handicappede skal gå 200-300 meter, når selv 30-50 meter kan være en udfordring. Her er det fx relevant at se på, om der kan skabes bedre vilkår for flextrafik, og om der kan skabes et vidtstrakt net af handicapparkeringspladser nær indkøbssteder, kommunale kontorer, biblioteker, læger, sundhedsklinikker og kulturinstitutioner. Der skal yderligere være større kontrol med handicapskilte i biler. Der er også et fokus på Ingerslev Boulevard, hvor mange omkringliggende faciliteter og aktiviteter kræver parkering. Dertil bliver der foreslået gratis skråparkering på Marselis Boulevard, når Marse-listunnelprojektet starter.

Tilgængelighedsrådet bemærker, at handicapbilers størrelse skal indtænkes i p-pladsernes udformning i p-anlæg, hvor p-pladser ofte er for små og smalle til gene for folk med handicap. Også fokus på, at p-huse langt væk fra destinationer ikke hjælper fx gangbesværede og blinde. Her er 200-300 meter til slutdestination en lang distance. Her skal der tænkes i andre løsninger såsom wayfinding for blinde og en større fleksibilitet i parkeringsstoppe- og afsætningsmuligheder for handicappede, som fx rejser med Flextur. Der er en generel usikkerhed om, hvorvidt man fortsat kan komme frem med handicapbil til alle adresser. Der er et håb om, at man ved at fjerne almindelige biler kan skabe bedre plads til handicapparkering. Der er for nuværende en oplevelse af, at det modsatte sker bl.a. foran Rådhuset. Der er en generel frygt for og vrede over, at handicapparkeringspladser nedlægges.

Nabokommuner og region bemærker, at der ønskes bedre datagrundlag for nedlæggelse af p-pladser. Der er fokus på butiksdød og forretningsliv og et ønske om, at der er nok p-huse med plads til de handlende.

Anbefalingerne fra Klimaborgersamlingen bemærker, at man bør sætte prisen for beboerparkering op for fossilbiler i Aarhus by. Det foreslås, at man indtænker prisniveau og -model ligesom i København, hvor beboerlicensen afhænger af bilens brændstofforbrug. Det foreslås desuden, at man i takt med elbilens udbredelse skal vurdere, hvorvidt elbiler også skal betale for beboerparkering.

Anbefalingerne fra NGO'er og fællesskaber (jf. samfundsdialog for Klimaplanen) bemærker, at der indenfor Ringgaden skal være færre parkeringspladser og højere parkeringsafgifter.

Teknik og Miljø's kommentarer:



19. november 2024
Side 82 af 94

Der er pt. ikke planer om færre parkeringspladser indenfor Ringgaden, ændrede takster eller andre forhold vedrørende parkering i GMP-aftalen. Med GMP-aftalen er Teknik og Miljø bestilt til at udarbejde et oplæg til den fremtidige parkeringsstruktur i 2026, og heri vil parkeringsforhold for handicapbiler og elbiler, takster, zoner og normer, indgå. Derudover er der bestilt en parkeringskapacitetsanalyse for Aarhus, som skal danne grundlag for den nye parkeringsstruktur. Begge dele vil blive forelagt politisk i 2026.

Aarhus byråd har sat et mål om, at Aarhus skal være en by for alle. Det betyder også at folk med funktionsnedsættelser skal kunne bruge byen som alle andre. Den konkrete løsning for nulemissionszone og evt. afledte tiltag er endnu ikke afklaret, da zonen først skal træde i kraft i 2027. Teknik og Miljø vil i forarbejdet med en nulemissionszone i Aarhus gå i dialog med tilgængelighedsrådet, og andre relevante aktører, for at sikre den bedste løsning.

Med GMP-aftalen er der afsat midler til at skabe bedre wayfinding til parkeringsanlæg. Det forventes, at Teknik og Miljø vil iværksætte denne indsats i 2025.

Teknik og Miljø fører løbende kontrol med parkering i hele Aarhus, herunder også handicappladser - eksempelvis på Ingerslev Boulevard. Teknik og Miljø vil medtage bemærkningen om ønske om øget kontrol i den daglige drift.

Der er pt. ingen planer om at etablere skråparkering på Marselis Boulevard i forbindelse med tunnelprojektet. I den byrådsvedtagne vision for gade- og byrumsplanen for Marselis Boulevard er det besluttet, at biltrafikken skal prioriteres lavest i det fremtidige projekt, mens det grønne, aktive mobilitetsformer, byliv og bylivsfunktioner skal prioriteres højere.

Der er pt. i GMP-aftalen ikke lagt op til, at der skal fjernes parkeringspladser. Der er bestilt et oplæg til ny parkeringsstruktur i 2026 og på baggrund heraf vil det være en politisk beslutning, om der skal fjernes eller omstruktureres parkering i Aarhus i fremtiden - herunder også om der skal laves et nyt parkeringshus ved Marselistunnelen, om takster skal justeres og hvordan evt. ubenyttede parkeringspladser kan disponeres, eksempelvis til håndværkerparkering. Med GMP-aftalen er der afsat midler til at skabe bedre wayfinding til parkeringsanlæg. Det forventes, at Teknik og Miljø vil iværksætte denne indsats i 2025. Aftale om gratis parkering for elbiler udløber i løbet af 2025. Det er uvist om aftalen forlænges. Generelt er det Aarhus Kommunes ønske, at der skal etableres mere ladeinfrastruktur i parkeringshusene.



19. november 2024
Side 83 af 94

Vejarealerne i Midtbyen er under pres. Der er i dag mange funktioner, anvendelser og hensyn, der skal sammentænkes i byens gader og veje. Det er derfor desværre ikke muligt at have lastepladser alle steder, hvor det kunne være relevant i forhold til butikker og handelslivet. Med GMP-aftalen er der afsat midler til flere lastepladser, ligesom at det skal undersøges, om buslommer kan benyttes i ydertimer som lasteplads. Lastepladser er skiltet, og det er vanskeligt at gardere sig mod at lastepladserne ikke anvendes ulovligt. Der er løbende kontrol af dette, men det er ikke muligt hele tiden at monitorere alle byens lastepladser. Fastsættelse og/eller ændring af parkeringsafgifter vil skulle adresseres i det kommende oplæg om ny parkeringsstruktur, som skal udarbejdes i 2026. Det vil i sidste ende være en politisk beslutning om denne skal ændres.

4.9 Grøn omstilling af vareindlevering og tung transport

Logistik og transportområdet har stor fokus på muligheden for nattelevering/levering i ydertimerne, som man er meget positiv overfor. Der er dog forvirring om, hvorvidt man skal søge tilladelse til dette, eller om man bare kan gøre det. Der efterspørges derfor mere synlighed om, at det som udgangspunkt er lovligt at levere i ydertimerne – medmindre man har påbud. Der er også en opmærksomhed på, at man i Københavns Kommune har tanker om et max. antal tilladte levering til hver butik, og om dette vil komme til Aarhus. Derudover er man også optaget af begrænsninger på køretøjsstørrelser - især i forhold til affaldshåndtering, da håndtering af det nedgravede affald er umulig i mindre køretøjer. Generelt er vægtbegrænsninger et kritisk område, da der ligger store investeringer bag indkøb af nye køretøjer. Elbiler skal køre i mange år, før omkostningerne er hentet hjem, så ændringer i vægtbegrænsninger kan have store økonomiske konsekvenser. Man er i denne forbindelse meget positive overfor en øget vægtbegrænsning for nulemissionslastbiler fra de 7,5-9 tons i forbindelse med et aktuelt pilotforsøg.

Erhverv generelt bemærker, at fremkommelighed og dernæst parkering er de store bekymringer i forhold til varelevering og transport. Nattelevering og korttidsparkering får dog stor ros. Flere giver også udtryk for et hårdt pres på omstillingen til el, da der er mange problemer relateret til skiftet. Flere håndværkere investerer i løbehjul og elcykler, men nogle er afhængige af bil. Der udtrykkes også forståelse for, at omstillingen er et fælles ansvar, men man appellerer til, at det bliver så spiseligt og smidigt som muligt.

Trafikanternes interesseorganisationer repræsenteret ved Fodgængerforbundet bemærker, at det påskønnes, at den tunge personlige trafik ind til og rundt i byens centrum indenfor Ringgaden bremses.



Nabokommuner og region spørger ind til, hvordan grøn omstilling af tung transport påtænkes og påpeger, at det er vigtigt at indtænke den grønne omstilling af denne sektor grundigt. Der er et ønske om samarbejde på dette område.

19. november 2024
Side 84 af 94

Teknik og Miljøs kommentarer:

Teknik og Miljø er enige om, at det er vigtigt at grøn omstilling og tung trafik sammentænkes. Teknik og Miljøs tilgang er at finde løsninger i tæt samarbejde med branchen. Teknik og Miljø har tidligere samarbejdet med de 6 største byer i Danmark om at identificere løsninger og interessevaretagelse for området, men er også åbne overfor yderligere samarbejde.

GMP-aftalen og dens indsatser har fokus på at skabe et effektivt mobilitetssystem. På nogle strækninger på det overordnede vejnet, særligt i midtbyen, må det forventes, at der vil være øget trafik, og at længere rejsetider kan forekomme. GMP-aftalen sikrer, at Teknik og Miljø løbende skal monitorere udviklingen og effekter af de indsatser, som aftalen igangsætter, med henblik på at justere og korrigere, såfremt der er utilsigtede konsekvenser og/eller målopfyldelse udebliver. Målsætningen med GMP-aftalen er også at understøtte en by for alle, vækst og handelslivet.

Som udgangspunkt skal man ikke søge tilladelse til at lave natlevering. I det forsøgsprojekt, der kører med natlevering, er det dog Teknik og Miljøs ønske at blive orienteret om evt. natleveringstiltag. Natlevering skal ske med hensyn til andre borgere og de gener, der kan opstå. Som reglerne er pt. kan klager fra borgere udmunde i påbud om ændringer i natleveringen. Teknik og Miljø ønsker på sigt at udarbejde et mere konkret sæt retningslinjer for varelevering, herunder natlevering, vægtbegrænsninger og nulemissionskøretøjer således, at rammer og forudsætninger fremstår tydeligere.

Ad. 5 Aarhus understøtter regional vækst og udvikling

5.1 Silkeborgbanen og Brabrand Station

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at de generelt støtter op om idéen, men pointerer samtidigt, at det handler meget om Aarhus indenfor Ringgaden og transport hertil. Der skal være fokus på helheden og således også på sammenhængen med oplandet og på byområderne i oplandet imellem. Der er også fokus på en ydre banestrækning, hvor man ikke skal ind til Aarhus og skifte.



Erhverv generelt bakker i høj grad op om Silkeborgbanen og foreslår samarbejde med Brabrand Erhvervsforening og lokale erhvervsråd.

19. november 2024
Side 85 af 94

Trafikanternes interesseorganisationer bemærker, at det er vigtigt at prioritere parkering ved stationer for dem, der rent faktisk skal med transport herfra. 'Indfartsparkering' i Bergen fremhæves som godt eksempel herpå. Det er vigtigt at kunne komme sikkert ind og ud til parkering, og at der opleves korte skiftetider fra bil til kollektiv transport.

De grønne organisationer spørger ind til berettigelsen for et stoppested ved Åbyhøj. Der ønskes også 'parkér og rejs'-anlæg ved Silkeborgbanen – fx ved Logistikparken, så man hurtigt kan komme fra motorvej til Aarhus C.

Tilgængelighedsrådet bemærker, at transportskift vil afholde mange, særligt handicappede, fra kollektiv transport. Én bus er fint, men skift er besværlige for handicappede.

Nabokommuner og region spørger, om man kan lave busruter ud til motorvejen inden der kommer (eller i stedet for) tog. Regionen udviser stor interesse i at lave Brabrand station til et stort knudepunkt. Norddjurs kommune udtrykker interesse for at lave en station udenfor Aarhus midtby.

Teknik og Miljø kommentarer:

Teknik og Miljø vil i forbindelse med indsatsen om ny kollektiv trafikstruktur i 2025 gå i dialog med nabokommuner og regionen om at styrke den kollektive trafik på tværs af kommunegrænserne og herunder sikre sammenhæng mellem de regionale buslinjer og de kommunale. Med GMP-aftalen er der fokus på Brabrand station som et mobilitetsknudepunkt. Det vil være et koblingspunkt mellem togtrafikken, letbanens etape 2 og bustrafikken. Derudover er det Aarhus Kommunes ønske at undersøge mulighederne for at etablere 'parkér og rejs'-faciliteter samtidigt. Det skal dog bemærkes, at Brabrand station er et statsligt projekt, og staten endnu ikke er gået i gang med planlægningen. Det er dog Aarhus Kommunes ønske at forarbejdet påbegyndes snarest.

Aarhus H er en del af det statslige toget. Det er således ikke Aarhus Kommune, der har beslutningskompetencen i forhold til placering af banegården. Det kan nævnes, at der tidligere har været forslag om at flytte Aarhus H udenfor byen. DSB har tidligere undersøgt dette og konklusionen er, at det ikke er hensigtsmæssigt med det rejsemønster, de kunder som bruger Aarhus H har, og den omkostning, der ville være forbundet med at flytte banegården.

Silkeborgbanen er et statsligt projekt, og beslutning om stationer på den nye strækning vil ske i den politiske forligskreds bag Infrastrukturplan



19. november 2024
Side 86 af 94

2035. Det er således ikke Aarhus Kommune, der kan afgøre, om der skal etableres flere stop på den nye bane. Aarhus Kommune har sammen med Region Midtjylland, Silkeborg og Skanderborg kommune dog interessevaretaget for mulighed om, at Banedanmark skal undersøge potentialet ved flere stationer, herunder ved Harlev/Framlev, Brabrand og Åbyhøj, i deres miljøkonsekvensvurderinger, der er i gang.

Med GMP-aftalen ønskes der, at Teknik og Miljø undersøger mulighed for 'parkér og rejs' faciliteter ved Brabrand station, når dette projekt igangsættes af staten. Teknik og Miljø afsøger løbende mulighed for at sikre gode parkeringsmuligheder ved den højklassede kollektive trafik, så det er nemt at koble bil og tog i hverdagen.

Med indsatsen om et effektivt og højfrekvent busnet samt den nye kollektive trafikstruktur forsøges at skabe buslinjer, der forbinder destinationer, hvor der er store rejsestrømme i mellem. Det er dog ikke muligt at skabe direkte forbindelser mellem alle destinationer. Det er derfor hensigten at øge frekvensen på A-busnettet markant, således, at det bliver nemmere og mere smidigt at skifte mellem buslinjer. Samtidig er tilgængelighed ved busstop og i bussen og toget en høj prioritet, og der arbejdes på at forbedre dette. Når den kollektive trafik udbygges, sker det altid med fokus på at sikre god tilgængelighed. I nye busser er der fuld tilgængelighed, og ved nye stationer på letbanen er der også fokus på optimale tilgængelighedsforhold for at mindske generne for handicappede og gangbesværede.

Ny Silkeborgbane og Brabrand station er statslige projekter, og Staten har derfor formelt ansvaret for inddragelse og høring ift. lokale aktører. Der er ikke truffet endelig politisk beslutning om projekterne. Pt. udarbejder Banedanmark miljøkonsekvensvurderingen, der vil blive lagt offentligt frem i løbet af 2025. I denne forbindelse vil Banedanmark afholde orienteringsmøder og en offentlig høring, hvor Aarhus Kommune opfordrer interessenter som Brabrand Erhvervsforening og andre lokale aktører til at deltage.

5.2 Midttrafik og regionalt samarbejde på tværs af kommuner

Repræsentanter fra Fællesrådene bemærker, at mange skal ind og ud af kommunen, og her er transportmuligheder afgørende for transportmiddelvalg. Hvis bil skal fravælges, skal der være gode muligheder for at komme videre på arbejde uden bil – også på tværs af kommuner. Ift. mobilitetsknudepunkter bør staten også bidrage, fordi der også er mange borgere udenfor



Aarhus, som vil nyde godt af dette, hvorfor borgere i Aarhus Kommune ikke skal bære hele regningen.

19. november 2024
Side 87 af 94

Logistik og transportområdet bemærker et ønske om at tænke større end kommunalt niveau, når det kommer til det store mobilitetspuslespil. Man opfordrer derfor til tværkommunalt/regionalt samarbejde.

Job- og studiependling ønsker et regionalt samarbejde om mobilitet, idet mange pendler fra det midtjyske. Transporttid og mobilitet er vigtigt, når virksomheder overvejer, hvor de placerer deres domiciler. Supercykelstier er en god idé, og der spørges ind til, om der er gjort sig overvejelser om supercykelstier på tværs af kommunegrænser.

Trafikanternes interesseorganisationer foreslår at få trafikknudepunkter længere væk fra byen – fx til Odder. Der ønskes her regionalt og tværkommunalt samarbejde. Delebilisme kombineret med kollektiv transport har potentiale til at flytte flere over i kollektiv transport.

Unge og børn efterspørger bedre muligheder for ruten fra Randers til Aarhus.

Ældrerådet bemærker, at man i for høj grad ser Aarhus som en ø, og at man i højere grad skal fokusere på øget samarbejde om kollektiv transport på tværs af kommuner.

Nabokommuner og region bemærker, at der er et fælles ønske fra kommunerne om et generelt tværkommunalt strategisk samarbejde. I forhold til 'parkér og rejs'-anlæg bør centrale knudepunkter udenfor kommunen indtænkes – måske er der bedst kapacitet til anlæg i nabokommuner? I den forbindelse efterspørgeres en tværkommunal analyse af placering af mobilitetsknudepunkter – eventuelt som en del af Samspil2040. Særligt Skanderborg kommune ønsker at samarbejde her. Kollektiv trafik i nabokommuner er også centralt for at få trafikken til at fungere i Aarhus. Det er vigtigt med fokus på pendling og eksisterende samkørsel på tværs af kommuner og på understøttelse af biler, der kommer ind fra Aarhus Syd Motorvejen. Der bør også ses på takstruktur, da der pt er mange takster i Danmark.

Teknik og Miljø kommentarer:

Teknik og Miljø vil i forbindelse med indsatsen om ny kollektiv trafikstruktur i 2025 gå i dialog med nabokommuner og regionen om at styrke den kollektive trafik på tværs af kommunegrænserne og herunder sikre sammenhæng mellem de regionale buslinjer og de kommunale. Der vil i den forbindelse blive drøftet mulighederne for at styrke de store forbindelser til de omkringliggende hovedbyer, herunder også Randers.



19. november 2024
Side 88 af 94

Teknik og Miljø vil i forbindelse med indsatsen om ny kollektiv trafikstruktur i 2025 og Letbanesamarbejdet gå i dialog med nabokommuner og regionen om at styrke den kollektive trafik på tværs af kommunegrænserne og sikre sammenhæng mellem de regionale buslinjer og de kommunale. Det vil i dette arbejde være oplagt at se på mobilitetsknudepunkter med 'parkér og rejs' faciliteter strategisk placeret i omegnskommuner til Aarhus i nærhed til højfrekvent kollektiv trafik, fx i Odder og Skanderborg. Samtidig ønsker Aarhus Kommune også at gå i dialog med staten, eksempelvis Vejdirektoratet om samarbejder om mobilitetsknudepunkter i nærhed til statsvejnettet.

Der er i dag et velfungerende samarbejde mellem de østjyske kommuner og regionen om supercykelstier.

Ad. 6. Andet

Repræsentanter fra Fællesrådene ønsker, at vejene indrettes, så de kan anvendes af selvkørende biler i fremtiden. Generelt foreslås det også at lave forsøg/test før store tiltag sættes i gang. Politikerne skal generelt blive bedre til at fortælle den positive historie om grøn transport – det negative fylder meget i debatten og politikerne tør ikke tage del i diskussionen. Der skal være et større fokus på gulerod/kampagner for at ændre adfærd. Der er et ønske om løbende inddragelse af borgere i forbindelse med udmøntning af aftalen – bl.a. med flere feltbesøg fra forvaltningen, inddragelse af fællesråd og nemmere kontakt til kommunen. Der efterspørges en generel samtænkning imellem de forskellige indsatser i aftalen – hænger nulemissionszone fx sammen med Marselistunnelen? Der er generelt i aftalen et meget stort fokus på Aarhus indenfor Ringgaden, hvor sammenhængen mellem områderne udenfor opleves glemt. Ønske om at gøre det surt for biler og let for alt andet. Der er også spørgsmål til, om der generelt er afsat nok ressourcer til aftalen, og en kritik af, at en meget stor del af aftalens planlagte CO2-reduktion er bundet op på en usikker statslig tilladelse til at indkræve grønne vejafgifter.

Logistik og transportområdet ønsker 'one-point-of-contact' i kommunen i forhold til klimaneutral logistik. Det kan f.eks. være i forhold til ladeinfrastruktur, som går på tværs af flere afdelinger. Der er også en opmærksomhed på afhængigheden af varedistribution i forbindelse med mobilitetshierakiet, og et ønske om at huske gods-, vare- og renovationskørsel i B2B-segmentet. Der er også et ønske om at lempe på lovgivningen i forhold til at kunne sælge strøm til hinanden i forbindelse med ladning samt større mulighed for nettilslutning. Der ønskes også en større anerkendelse af varelevering/distribution i byen.



19. november 2024
Side 89 af 94

Erhverv generelt bemærker bekymring for, om vi når CO2-målsætningen, og man vil gerne i gang med flere af de 'lavthængende' projekter hurtigst muligt. Man ønsker herunder, at gratis kollektiv transport, 'parkér og rejs'-anlæg, wayfinding samt ITS igangsættes hurtigst muligt. Det er dog vigtigt at have alternativerne klar først. Derudover spørges der ind til, hvad man gør, hvis 'roadpricing' ikke bliver til noget.

City- og handelsliv bemærker, at lokal dialog og lokalt samarbejde er vigtigt, hvor det specielle og specifikke i hvert område fremhæves. Det foreslås, at der bliver benyttet fremtidsforskere og andre eksperter, så det sikres, at byudviklingen også stemmer overens med fremtidens behov. Der er et generelt savn på en bedre forklaring på og diskussion af de begreber, som bruges i aftalen om grøn mobilitet – hvad menes der fx mere specifikt med 'indbyggende gaderum'? Der efterspørges klimahandling nu og ikke om 10 år.

Job- og studiependling er positivt stemte overfor bruttolønsordninger for kollektiv transport. VIA er i gang med at lave en mobilitetsundersøgelse om trafikvaner for medarbejdere og studerende, og de ønsker at dele resultaterne med kommunen. Fra AUH påpeges det, at der er tale om en samfundskritisk arbejdsplads, hvorfor det her er ekstra vigtigt, at medarbejdere møder til tiden. Der bliver generelt påpeget, at man skal kunne stole på, at den kollektive trafik kører til tiden.

Trafikanternes interesseorganisationer påpeger, at der skal være et generelt fokus på, at folk fra landsbyer ikke glemmes i aftalen.

De grønne organisationer ønskede generelt langt mere fra aftalen om grøn mobilitetsplan og fra Aarhus som by. Der savnes generel adfærdsændring og 'fælles' mission i grøn omstilling. Ønske om at aftalen generelt var meget hårdere overfor bilister. I forhold til andre byer internationalt er aftalen ikke ambitiøs. Der sættes spørgsmålstegn ved, hvordan aftalen gør mobilitetssystemet 'effektivt'. Den er ikke effektiv i forhold til CO2, idet den er for uambitiøs ift. kollektiv trafik og ineffektiv med for meget sympati med bilerne. Mange af aftalens mål er uopnåelige, når man stadig satser på, at 40 % af persontransport sker i bil. Ros til inddragelse, mødestrukturen og 'one-pagers'.

Tilgængelighedsrådet bemærker, at folk generelt gerne vil være selvhjulpne så meget og så længe, de overhovedet kan. Der skal være et generelt fokus på at planlægge trafik sådan, at alle kan komme frem til deres destination – også i bil, hvis de er afhængige af dette.

Handicaprådet spørger om nulemission kun gælder for trafik på landjorden. Man finder det paradoksalt, at man skal være grønne på land, men at man kan gøre, hvad man vil på havet.



19. november 2024
Side 90 af 94

Nabokommuner og region bemærker generel ros til aftalen, inddragelsesprocessen og at der kigges udover kommunegrænsen - men stadig generelt ønske om mere tværkommunalt strategisk samarbejde. Der var et forslag om at afholde et møde om handelslivet i de forskellige kommuner. Nabokommuner har svært ved at tage del i at blive grønnere, idet motorvejen tæller tungt i klimaregnskab.

Teknik og Miljø kommentarer:

Teknik og Miljø er altid åbne overfor dialog med nabokommuner og regionen om mobiliteten, byudvikling og handelsliv både i forhold til strategisk samarbejde, men også videns- og erfaringsudveksling.

GMP-aftalen er en del af klimaaftalen indgået af en stor politisk forligskreds i Aarhus byråd. Med de to aftaler, er der sat en klar retning for udviklingen af Aarhus Kommune og ønske om at indfri målsætning om CO2 neutralitet i 2030. Selve transportområdet, indeholdt i GMP-aftalen, skal reducere med ca. 270.000 tons CO2 i 2030 hvilket er en markant reduktion. Der er i aftalen udpeget en lang række indsatser, der tilsammen skal indfri dette. Teknik og Miljø har i samarbejde med eksterne rådgivere vurderet indsatsernes effekt, og det vurderes at disse indsatser tilsammen, såfremt de fuldt implementeres, vil give de nødvendige CO2 reduktioner. Dette kræver at byrådet vedtager aftalen og finder den nødvendige finansiering. Der er i budgetforlig 2025 udpeget finansiering på ca. 1,4 mia. kr. i perioden 2025-2034. For at opnå fuld finansiering i forhold til GMP-aftalen mangler der at findes midler for ca. 430 mio. kr. GMP-aftalens målsætning på en ny transportvalgsfordeling er et vigtigt pejlemærke, og forligskredsen har forpligtet hinanden på, at der årligt skal følges op på udviklingen, implementering af indsatser samt målopfyldelse.

Der er i GMP-aftalen også fokus på landområder og landsbyer, om end det ikke er her tyngden ligger. Det er vigtigt at understrege, at selv om landområder geografisk udgør meget af kommunen, så er det under 5% af indbyggerne, der bor her. Den politiske prioritering og målsætning peger på, at mobiliteten i landsbyerne primært skal bero på bilisme og elektrificering af bilflåden i 2030. Samtidig skal flextrafik, plustur, samkørsel og delemobilitet styrkes, så det i højere grad bliver nemmere og hurtigere at komme til det højfrekvente busnet, hvis man ikke har adgang til bil i hverdagen.

Med GMP-aftalen er der udpeget en målsætning om, at der skal ske en omstilling til at ca. 60% af alle ture skal foregå med gang, cykel og kollektiv trafik, mens ca. 40% kan foregå i bil. Der er således fokus på at skabe en balanceret og retfærdig omstilling, hvor bilen også indgår som den største transportform i 2030. Det vil være muligt at køre til alle



destinationer, men på andre vilkår end i dag. Dette betyder, at dem der har behov for det kan bruge bilen, mens dem, som kan, vil få bedre muligheder for at bruge gang, cykel og kollektiv trafik, som der skal investeres i frem mod 2030.

På nuværende tidspunkt er der ikke selvkørende trafik i Danmark, og der er ikke lovgivning på plads, der tillader dette. Det er ikke kendt hvilke vilkår, der vil gælde for selvkørende trafik, skulle det komme, og det er derfor vanskeligt allerede nu at begynde at indrette veje til dette. Der er derfor pt ingen planer om at forberede mobilitetssystemet i Aarhus Kommune til selvkørende trafik. Som en del af GMP-aftalen, skal Teknik og Miljø udarbejde en adfærdsanalyse, som skal præsenteres på næste GMP opfølgingsrul i 2026. Denne kan indeholde kampagner og andet, der skal styrke adfærdsændringer. Samfundsdialogen som er sat i gang, skal udover de møder og aktiviteter, der er afholdt i efteråret 2024, også følge implementeringen af indsatserne i aftalen. Det vil sige, at der løbende skal ske inddragelse af relevante interessenter og aktører som indsatserne forberedes og etableres.

I de kommende år gennemføres mange store anlægsprojekter i Aarhus som påvirker trafikken og dagligdagen. Nogle af projekterne er statslige projekter, som fx Marselistunnelen og ombygning af Aarhus H, mens andre er kommunale projekter og private projekter. Teknik og Miljø har stort fokus på at sammentænke anlægsprojekter og finde løsninger, som giver færrest gener. Det kan dog ikke undgås, at der opstår gener for trafikken. Udover at Teknik og Miljø forsøger at håndtere anlægsgener i planlægningen og tilladelser, er det ofte nødvendigt også at stille krav om afværgeforanstaltninger i anlægsperioden. Frem mod 2030 vil flere store projekter give gener i Aarhus og alle mulige afværgeforanstaltninger skal afsøges, så som at sikre andre ruter for biltrafikken og øge fremkommeligheden andre steder fx med signalstyring, men også som at give andre transportformer bedre vilkår, som fx den kollektive trafik og cyklisme.

Med budgetforlig 2025 er en stor andel af GMP-aftalen finansieret, men det vil være nødvendigt at finde den resterende del af finansieringen i kommende budgetforlig. Der er pt. en manko på ca. 421 mio. kr. Det er dog usikkert, præcist hvor mange midler, der skal bruges for at komme i mål, da der er usikkerhed om indsatsernes effekt. Netop derfor er der årlige GMP opfølgingsrul, hvor der tages status på indsatser, deres effekter og evt. tages stilling til justeringer, nye indsatser og ny finansiering. En stor del af CO2 reduktionerne i GMP-aftalen bygger på en antagelse om, at der vil blive indført statslige vejafgifter før 2030. Der er en usikkerhed om dette, og dette følges nøje. Skulle det vise sig ikke at blive aktuelt, vil det blive bragt op i de kommende GMP opfølgingsrul, og forligskredsen vil blive bedt om at forholde sig til dette.



19. november 2024
Side 92 af 94

Der er i GMP-aftalen stort fokus på at igangsætte indsatser så hurtigt som muligt. Allerede i 2025 påbegyndes arbejdet med blandt andet busfremkommelighed, trafik-øer, hjertezoner, cykelstier, sommergågader mm. Ikke alle indsatser og udsagn i GMP-aftalen er konkretiseret, og vil først blive det i forbindelse med udarbejdelsen af indsatserne. Indbydende byrum henviser til design af byrum for alle, gerne med grønne elementer, tilgængelighed, opholdsmuligheder, høj kvalitet i materialer og løsninger. Der er ikke en enkelt opskrift på, hvordan dette skal løses, men det skal konkretiseres i det enkelte projekt. Aarhus Kommune gør ofte brug af fageksperter i forbindelse med udviklingsprojekter. Dette sker oftest igennem eksterne rådgivere, men også ved brug af ekspertpaneler og referencestudier. I §17, stk. 4 udvalgene for fremtidens højklasset kollektive trafik samt Klima- og bæredygtighedsudvalget deltager eksterne eksperter for netop at højne vidensniveauet i udarbejdelse af materiale og de politiske beslutningsprocesser.

Med GMP-aftalen er Teknik og Miljø bestilt til at undersøge mulighederne nærmere for reducerede takster og nye billettyper. Det er planlagt, at Teknik og Miljø i 2025 sammen med Midttrafik vil undersøge mulighederne for dette nærmere og fremlægge evt. oplæg til politisk drøftelse i 2026. I den forbindelse vil Teknik og Miljø også undersøge muligheder for erhvervs-kort og/eller bruttolønsordning.

Teknik og Miljø er åbne overfor dialog med uddannelsesinstitutioner om deres studerendes og medarbejders transportvaner.

Det vurderes at roadpricing kan medvirke til en reduktion af kørte kilometer. Det er alment kendt at pris påvirker forbrug. Det er ikke GMP-aftalens målsætning, at der skal være færre biler i Aarhus Kommune, men at de bruges mindre. En stor del af CO2 reduktionerne i GMP-aftalen bygger på en antagelse om, at der vil blive indført statslige vejafgifter før 2030. Der er en usikkerhed om dette, og dette følges nøje. Skulle det vise sig ikke at blive aktuelt, vil det blive bragt op i de kommende GMP opfølgingsrul, og forligskredsen vil blive bedt om at forholde sig til dette.

Såfremt det nuværende lovforslag, der politisk behandles i Folketinget, bliver vedtaget, vil en nulemissionszone omfatte persontrafik som personbiler, minibusser, varebiler, motorcykler og knallerter. Det forventes således ikke at lovgivningen kommer til at omfatte transport til havs. Der er dog fastsat målsætninger i Klimaplanen på luft og skibsfartsområdet således, at der skal reduceres med 44.000 tons CO2 i 2030.

Teknik og Miljø vil i GMP-indsatsen om ladeinfrastruktur, logistik og tung trafik undersøge mulighederne for at gøre det nemmere at iværksætte



klimateutral logistik, herunder se på mulighederne for én indgang i Teknik og Miljø. GMP-aftalen peger på, at mobilitetssystemet skal understøtte en by for alle og handelslivet. Logistik og varelevering er en del af dette og Teknik og Miljø vil derfor arbejde på at finde gode løsninger i samarbejde med branchen i de kommende år.

19. november 2024
Side 93 af 94



Oplæg for øvrige interessenter uden for samfundsdialogen

19. november 2024
Side 94 af 94

Efter 'Aftale om grøn mobilitetsplan' blev indgået, har mange interessenter kontaktet Teknik og Miljø for at høre mere om aftalen.

Nedenfor vises en liste over alle de interessenter, som Teknik og Miljø har besøgt og holdt oplæg for – uden for regi af samfundsdialogen.

<i>Trafikplanlægning, Københavns Kommune</i>	<i>Klimaalliancen (employee commute-sporet)</i>	<i>Din, min og vores by (byens netværk.dk)</i>
<i>Erhverv Aarhus</i>	<i>Skanderborg Kommune</i>	<i>Københavns Kommune</i>
<i>Handicaprådet</i>	<i>Enggard</i>	<i>Vejdirektoratet</i>
<i>KL netværksmøde for by- og mobilitetsplanlæggere</i>	<i>Tidligere Skejby Erhvervsråd (under Erhverv Aarhus)</i>	<i>Fælles fagligt forum med kommuner i Midtjylland</i>
<i>Aarhus Taxa</i>	<i>Region Midtjylland</i>	
<i>Midttrafik</i>	<i>Gehl Architects</i>	
<i>Mandag Morgen</i>	<i>Dansk Handicaporganisationer</i>	
<i>Haderslev Kommune</i>	<i>Rostock</i>	
<i>NIRAS</i>	<i>Region Hovedstad</i>	
<i>Grandville</i>	<i>Rambøll</i>	
<i>Horsens Taxa</i>	<i>Dansk Blindesamfund</i>	
<i>Midttrafik HUB-konference</i>	<i>Hillerød Byråd</i>	
<i>IDA</i>	<i>Roskilde Kommune</i>	
<i>Integration og Udsatte boligområder, Sociale Forhold og Beskæftigelse, Aarhus Kommune</i>	<i>Flere afdelinger i Teknik og Miljø, Aarhus Kommune</i>	
<i>Sekretariat, Erhverv og Organisation, Borgmesterens Afdeling, Aarhus Kommune</i>	<i>Interreg projekterne squared-north + active cities (med eu partnere)</i>	