

BESKRIVELSE

Etablering af en højklasset kollektiv trafikforbindelse mellem Spanien i Aarhus Midtby og Brabrand i Aarhus Vest (se kort). Ruten forløber gennem to store udsatte boligområder under omdannelse, Gellerup og Bispehaven, og rammer bydels- og mobilitetsknudepunktet ved Hasle Torv.

Projektet kræver en beslutning om teknologi – enten letbane, som den eksisterende etape 1 af letbanen, eller BRT (Bus Rapid Transit), som er el-busser, der kører i et særligt tracé forbeholdt BRT og andre busser.

De to teknologier er blevet udførligt belyst i et materiale som §17.4-udvalget for fremtidens højklassede kollektive trafik har fået fremlagt i 2022-23, og som er blevet forelagt byrådet i slutningen af 2023.

Den primære fordel ved etablering af flere letbanestrækninger er sammenhængen i det højklassede kollektive rutenet. Ved at etablere flere letbanelinjer kan systemet kobles sammen med letbanens etape 1. Dette giver den fordel, at Brabrand (og på sigt andre etaper) kan kobles til en lang række af byens vigtige funktioner langs letbanens etape 1. Det vurderes nemmere at opnå høj rettidighed for letbanen, da letbanen bedre kan prioriteres i signalanlæg, fordi den høje kapacitet i de enkelte tog medfører behov for færre afgange.

Den primære fordel ved BRT i forhold til letbane er, at BRT er en væsentligt billigere udbygning af det højklassede kollektive trafiksystem. Systemet er desuden billigere i drift. Alle øvrige busser kan i princippet køre trængselsfrit i

BRT-tracéet, men det kan påvirke fremkommeligheden for BRT-linjerne.

Uanset teknologivalg understøtter en anden etape af højklasset kollektiv trafik den allerede eksisterende etape 1 af letbanen. Forbindelsen er afgørende i et samlet, attraktivt og effektivt højklasset kollektiv-net i Aarhus Kommune.

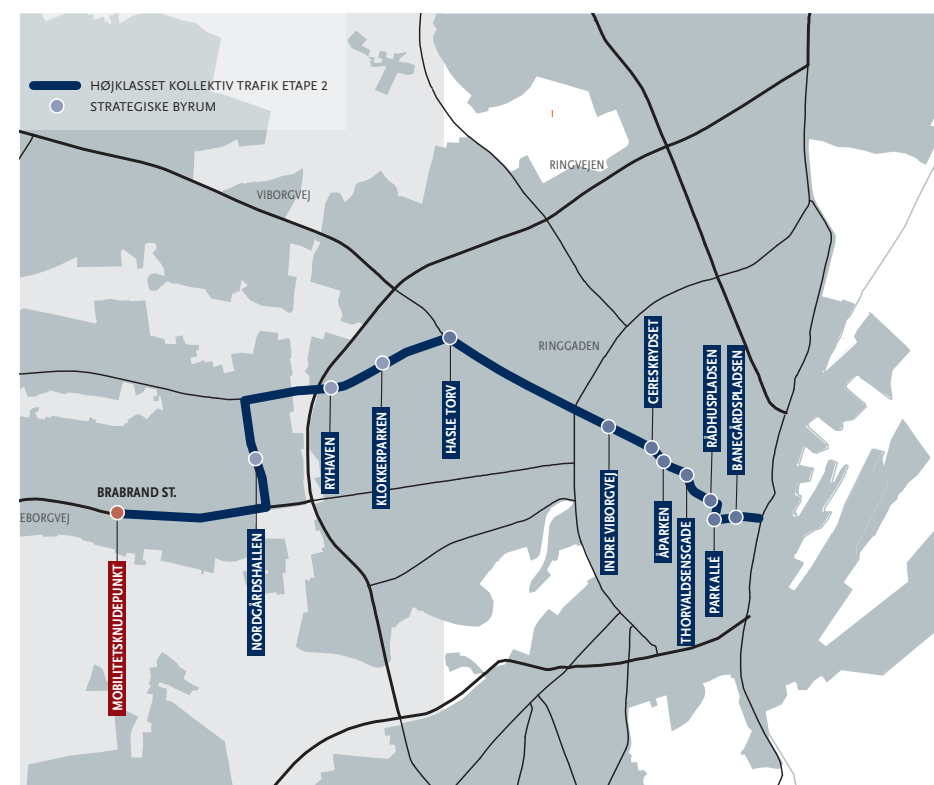
I Midtbyen betyder den begrænsede plads, at der samtidig med anlæg af etape 2 skal gennemføres en række trafikale ændringer på vejnettet for at sikre fremkommelighed for den højklassede kollektive trafik.

Udover selve etape 2-projektet dækker indsatsen også over to understøttende delprojekter:

A) Udvikling og etablering af mobilitetsknudepunkt med parkér og rejs-faciliteter ved endestationen for etape 2 i sammenhæng med en fremtidig ny Brabrand St. på jernbanenet. Dette giver mulighed for at parkere og forsætte rejsen i trængselsfri kollektiv trafik.

B) Etablering og opgradering af tilstødende og strategisk udvalgte byrum til etape 2-projektet. Der er udpeget 11 byrumsprojekter langs hele ruten og omkring stationer. Disse understøtter den bymæssige integration af infrastrukturen og skal sikre at etape 2-projektet, udover at være en effektiv transportmaskine, også bidrager til at højne bykvaliteten, attraktiviteten, oplevelsen af rejsen og brugen af byrummet.

KORT / ILLUSTRATION

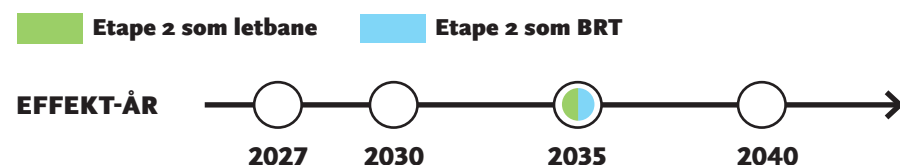


Thorvaldsensgade med letbane

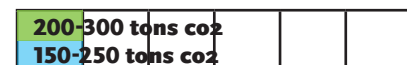


Thorvaldsensgade med BRT

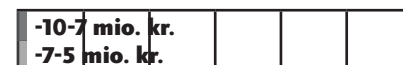
EFFEKTURDERING**



CO₂-REDUKTION

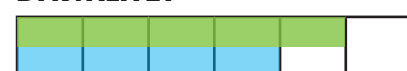


SUNDHEDSGEVINST***



Effekten af etape 2 alene er beskedent. CO₂ effekten kan øges med andre understøttende tiltag samt en videre udbygning af hele det trængselsfrie og højklassede kollektive net (netværkseffekt).

BYKVALITET



Højere bykvalitet kræver realisering af byrumsprojekter langs etape 2. Letbane har større potentiale pga. design af gaderum og mulighed for grønt tracé.

KAPACITET FOR GRØN MOBILTIET



Letbane har større netværkspotentiale og højere kapacitet end BRT.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Letbane: 1.765-2.157 mio. kr. (2023-pris)
BRT: 1.034-1.263 mio. kr. (2023-pris)

Byrumsprojekter: 83-102 mio. kr.

Mobilitetsknudepunkt og parker-og-rejs ved Brabrand station: 39-65 mio. kr.

DRIFT

Tilbagediskonteret drifts- og vedligeholdelsesudgift over en 50 årig-periode (herunder kollektiv trafik driftsomkostninger):

Letbane: 702 mio. kr.

BRT: 394 mio. kr.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

• Indsats 15, 16, 17, 18, 19: Der kan opnås en stigende netværkseffekt i takt med udvikling af et sammenhængende og trængselsfrit kollektivt trafiknet.

• Indsats 23: Etape 2-projektet forudsætter, at de trafikale tiltag, der er beskrevet i ny trafikstruktur for Midtbyen, på Banegårdspladsen, Park Allé, Rådhuspladsen, Vester Allé, Thorvaldsensgade, Cereskrydset og Viborgvej, bliver gennemført.

• Indsats 17: Etablering af et togdepot er en forudsætning for etape 2 som letbane.

BEMÆRKNINGER

• Staten har givet tilsagn om medfinansiering i forbindelse med Infrastrukturplan 2035. Dette skal endeligt aftales med staten. I anlægsoverslaget er der forudsat en statslig medfinansiering på 45%.

• Projektet har en meget stor anlægspris, som vil belaste anlægsrammen, såfremt det ikke gennemføres under en anlægslov som etape 1.

• Der er idag opsparet 769 mio. kr. til projektet.

BESKRIVELSE

HVAD ER EN NULEMISSIONSZONE?

Der forventes at blive fremlagt lovgivning for nulemissionszoner i løbet af efteråret 2024.

Regeringen har meldt ud, at det vil blive muligt at etablere én zone, som udpeges af kommunen. Inden for zonen kan man vælge mellem to modeller: enten en zone, der gælder for A) personbiler, eller for B) personbiler og varebiler/lastbiler under 12 tons.

Inden for zonen vil det kun være lovligt at benytte nulemissionskøretøjer. Det forventes, at det vil være muligt at undtage beboere og lokale erhverv.

Zonen må ikke dække store veje, der fordeler trafikken nationalt, regionalt eller lokalt. Zonen må ikke skabe mere trafik.

Efter en 3-årig periode skal nulemissionszonerne evalueres, og der skal træffes politisk beslutning om, hvorvidt lovgivningen skal justeres.

Det forventes, at nulemissionszoner vil blive monitoreret med kamera og nummerpladeregistrering som miljøzonerne i dag. Derudover, at der vil blive udstedt bøder for overtrædelser.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan beslutte, at en nulemissionszone skal indgå i den grønne mobilitetsplan, og at den skal iværksættes, når lovgivningen er vedtaget. Samtidig kan byrådet beslutte at udvide den nuværende miljøzone til at dække eksempelvis ud til Ringvejen.

Med afsæt i den foreløbige viden om det kommende lovgrundlag for nulemissionszoner (udmeldt fra Miljøministeriet), vurderes det kun muligt at etablere en zone inden for Allégaderingen. Byrådet kan dog beslutte at udnytte mulighederne i lovgivningen fuldt ud, såfremt der gives videre rammer efter den 3-årige periode.

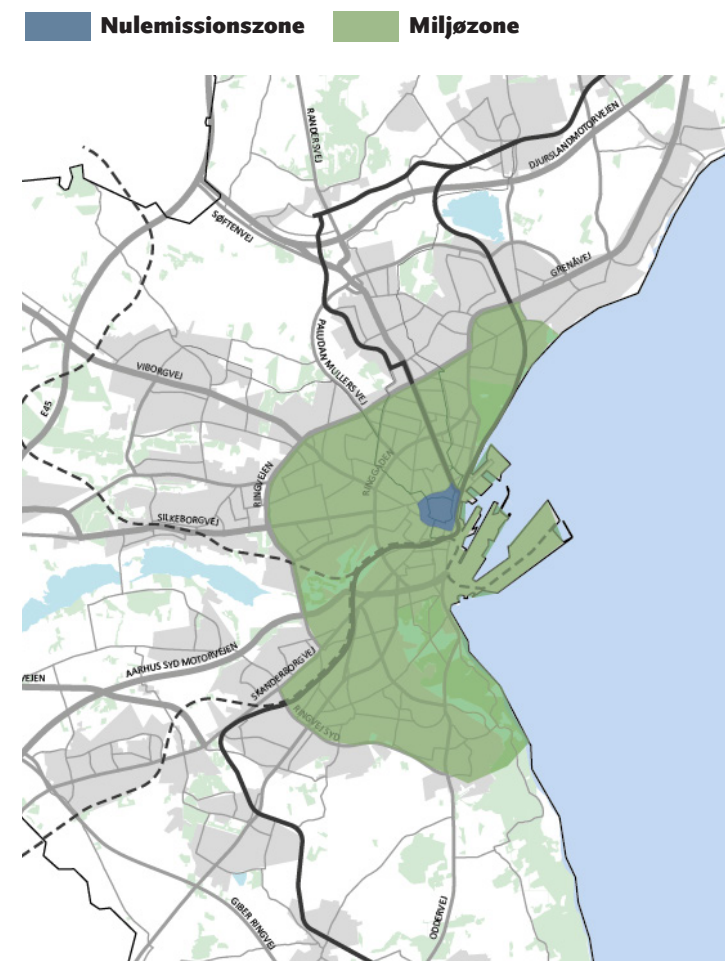
BEREGNINGSEKSEMPEL

Der er regnet på 2 scenarier med zoneudbredelser gældende for både personbiler samt varebiler/lastbiler under 12 tons:

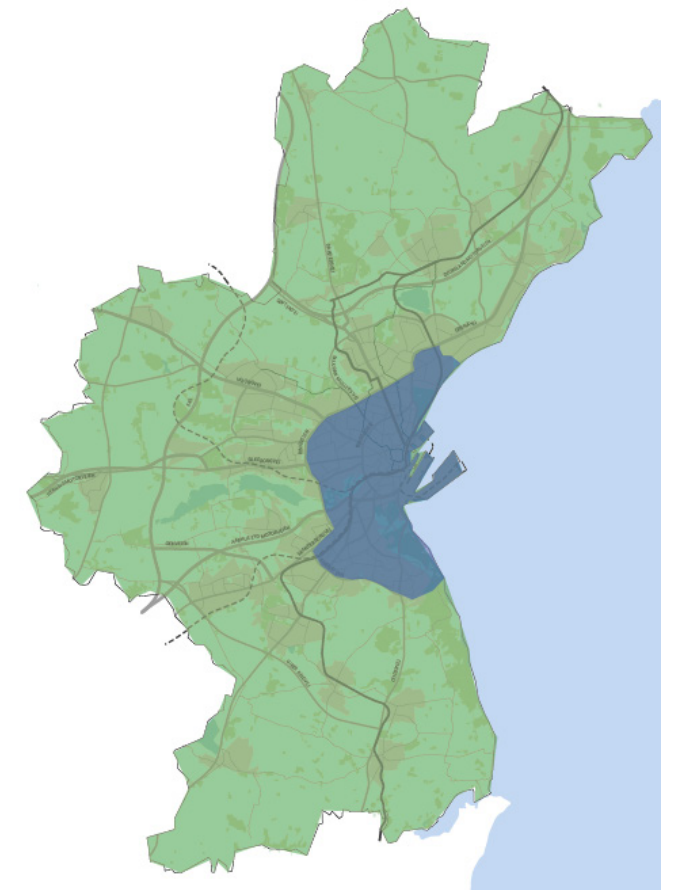
A) En nulemissionszone inden for Allégaderingen (med undtagelse af beboere og lokale erhverv) og udvidelse af miljøzonen fra Ringgaden til Ringvejen, som forventes at være muligt med den kommende lovgivning.

B) En nulemissionszone til Ringvejen (uden undtagelser) og udvidelse af miljøzonen til kommunegrænsen. Det er med som et eksempel, der kan realiseres efter den 3-årige prøveperiode, hvis mulighederne i lovgivningen øges.

KORT

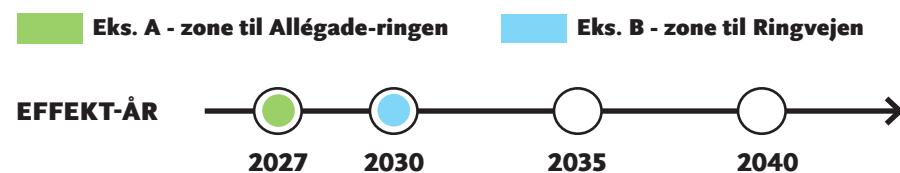


Eksempel A nulemissionszone inden for Allégaderingen og miljøzone udvides fra Ringgaden til Ringvejen.



Eksempel B nulemissionszone til Ringvejen og miljøzone udvides til kommunegrænsen.

EFFEKTURDERING*



CO₂-REDUKTION

24.200-42.000 tons CO ₂				
258.600-431.000 tons CO ₂				

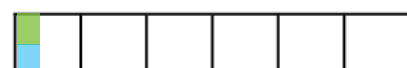
SUNDHEDSGEVINST***

36-60 mio. kr.				
108-182 mio. kr.				

Effekten for eksempel A er begrænset da zonens omfang er lille, og fordi beboere og lokale erhverv er undtaget.

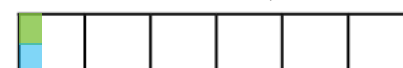
Effektvurderingerne er behæftet med særlig stor usikkerhed da forudsætninger og beregninger bag effektvurdering er komplekse samt at der ikke findes eksisterende referencer at støtte sig til.

BYKVALITET



Ingen eller marginal effekt

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Ingen eller marginal effekt

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Eksempel A: 2-3 mio. kr.

Eksempel B: 25-45 mio. kr.

Der er stor usikkerhed med overslag da lovgivning og rammer ikke er afklaret.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssumring.

Eksempel A: 180-270 t.kr./år

Eksempel B: 2.250-4.050 t.kr./år

Med erfaringstal fra miljøzone vurderes yderligere omkostning til Sund og Bælt til ca. 150.000 kr./år

Der vides endnu ikke hvordan evt. indtægter fra bøder fordeles, men hvis modellen fra Storebælt adapteres vil indtægter tilfalde Sund og Bælt.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

Hvis mobilitetssystemet skal være effektivt, kan nulemissionszone kombineres med indsatser, der giver bedre mulighed for at bruge kollektiv trafik, cykel og gang som alternativ til bilisme.

- Indsats 3: Hvis lovgivningen tillader det, kan der være synergieffekter ved at kombinere en nulemissionszone med grønne vejafgifter.

- Indsats 25 og 26: Nulemissionszone kan medvirke til hurtigere elektrificering af varelevering og tung trafik (under 12 tons)

BEMÆRKNINGER

- Ny lovgivning forventes fremlagt i efteråret 2024. Det er usikkert, hvornår lovgivningen vedtages, og hvad den præcist indeholder.

- Det forventes, at nulemissionszone vil påvirke flere til at købe elbil. Elbiler har en betydelig scope 3-udledning.

- Indsatsen kan have en social slagside.

BESKRIVELSE

HVAD ER VEJAFGIFTER (ROADPRICING)?

Vejafgifter er tiltag, hvor bilister betaler en afgift for at køre på kommunens veje. Det betyder i praksis, at det bliver dyrere at være bilist.

Der findes forskellige modeller for vejafgifter, det kan fx være bompenge, hvor man betaler et beløb for at køre ind i byen, eller en km-baseret model, hvor man betaler per kørte km i bestemte områder. Derudover findes der modeller, hvor prisstørrelsen afhænger af tidspunktet, og hvor der differentieres mellem fossil- og nulemissionskøretøjer.

På nuværende tidspunkt er der ikke lovhjemmel i Danmark til at lave kommunale vejafgifter. Staten har via DTU og Sund&Bælt dog igangsat et forsøg med vejafgifter, der afsluttes i 2025. Først herefter må det forventes, at der vil blive taget stilling til et evt. lovforslag om vejafgifter. Forsøget bygger på en km- eller tidsbaseret model for personbiler, men det vides endnu ikke, om det er denne model, der vil blive anbefalet og lavet lovgivning for.

Potentielt kan vejafgifter være et stærkt værktøj til at ændre transportadfærd, reducere bilisme og omstille til andre transportformer og dermed reducere udledning af CO₂.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan træffe en principbeslutning om fremtidig brug af vejafgifter i Aarhus Kommune. For at påvirke den fremtidige lovgivning for vejafgifter kan byrådet lave interessevaretagelse, der synliggør, hvordan vejafgifter bedst kan bidrage til de kommunale målsætninger på blandt andet klimaområdet. Teknik og Miljø vil også kunne gå i dialog med KL og Transportministeriet.

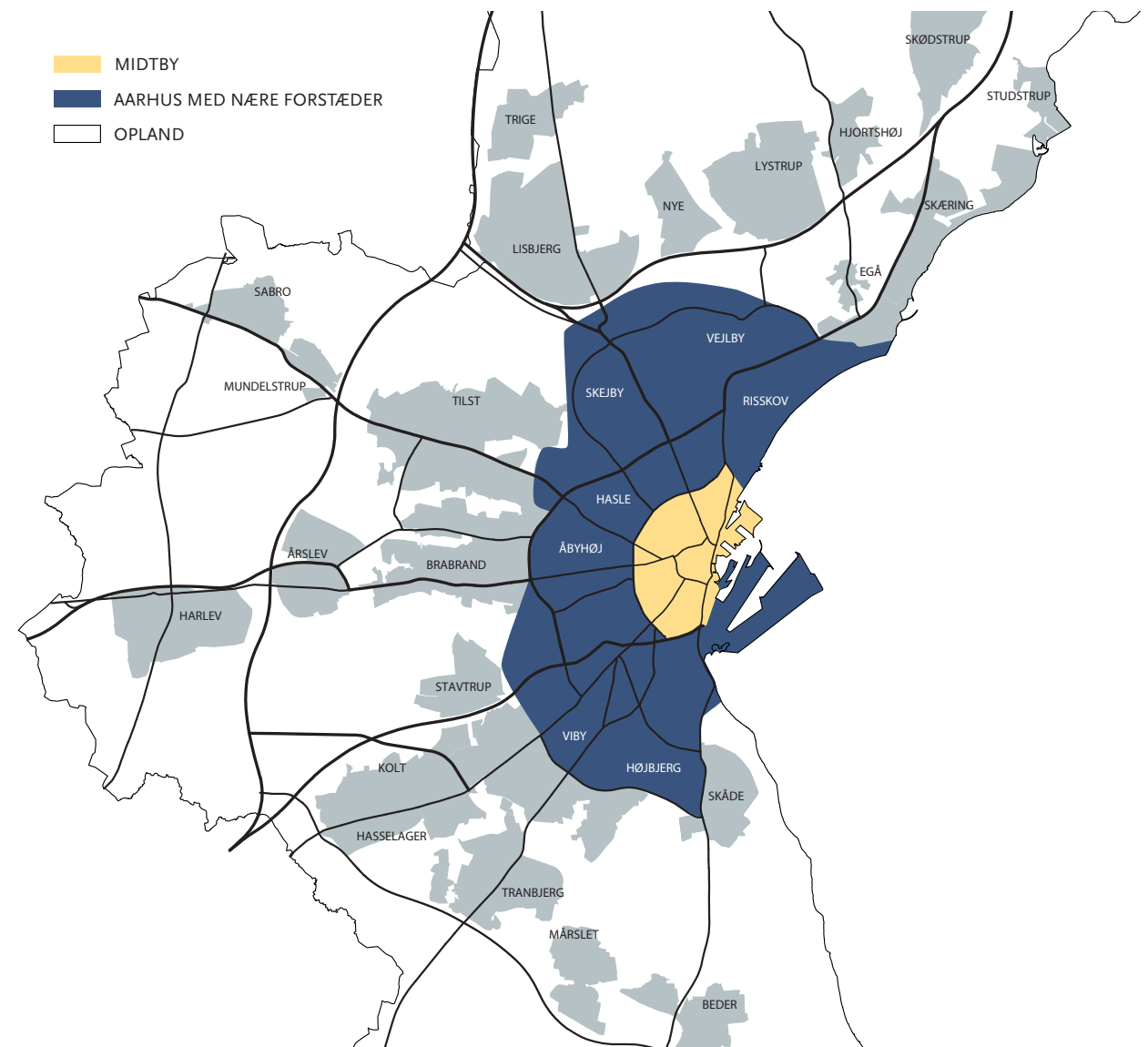
Ovenstående kræver, at der bliver igangsat en yderligere undersøgelse i Teknik og Miljø af forskellige vejafgiftsmodeller og deres effekter, så byrådet kan lægge sig fast på den ønskede model, der interessevaretages for.

BEREGNINGSEKSEMPEL

For at få et indblik i den potentielle effekt af vejafgifter er der her opstillet et scenarie, der tager afsæt i den km-baserede vejafgiftsmodel for personbiler, som bruges i DTU og Sund & Bælts forsøg. I eksemplet antages det, at lovhjemmel for vejafgiften indføres i 2029.

I beregningseksemplet er der ikke differentieret i takster for henholdsvis fossilbiler og elbiler da dette ikke indgår i forsøget. Det vides ikke på nuværende tidspunkt om der vil, i en eventuel lovgivning, blive mulighed for at differentiere mellem fossilbiler og elbiler.

KORT



Zone (midtby): Højest afgiftsniveau.
 Zone (forstad): Mellem afgiftsniveau.
 Zone (opland): Lavere afgiftsniveau.

Afgiften spænder fra 0,5-3,25 kr./km. Udover zone, øges afgiften på hverdage mellem klokken 7-9 og 15-17.

EFFEKTURDERING**



CO₂-REDUKTION

127.000-211.600 tons CO₂

Effekten er potentielt stor og kan påvirkes yderligere, hvis man hæver afgiften

SUNDHEDSGEVINST***

550-920 mio. kr.

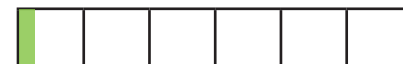
Afgifter vil flytte bilture til cykel og gang samt mindske luft- og støjforurening markant

BYKVALITET



Indsatsen kan have en marginal effekt, ved at der bliver færre biler

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Ingen eller marginal effekt

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Hvis en fremtidig vejafgiftsmodel er baseret på GPS er der ikke anlæg forbundet med indsatsen. Dette er dog usikkert før der er lavet lovgivning.

DRIFT

Det er uklart hvad fremtidig lovgivning, rammer og organisatorisk model der vil være for vejafgifter, og det er derfor ikke muligt at vurderes driftsomkostninger.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Generelt: Der opnås en størst effekt af vejafgifter, når der samtidig er adgang til attraktiv og effektiv kollektiv trafik, cykling, gang og samkørsel.
- Indsats 2: Ved at kombinere vejafgifter og nulemissionszone vil det potentielt kunne give en større effekt end vist på særligt CO₂, sundhed og effektiv mobilitet, såfremt lovgivningen tillader indsatserne.
- Indsats 25: Vejafgifter vil også kunne benyttes til regulering af varetransport og tung trafik, såfremt lovgivningen tillader det.

BEMÆRKNINGER

- Forsøget med vejafgifter forløber indtil udgangen af 2025. Det er usikkert, hvornår en evt. lovgivning fremlægges og vedtages, og hvad den præcist vil indeholde.
- Indsatsen kan have en social slagside.

BESKRIVELSE

HVAD BETYDER STATIONSNÆR OG TRANSPORTORIENTERT BYUDVIKLING FOR GRØN OMSTILLING? Ved at udvikle byen i sammenhæng med attraktiv og højfrekvent kollektiv trafik og god cykelinfrastruktur understøttes tilvalg af grøn mobilitet, og det gør det nemmere at leve et hverdagsliv med lavere bilafhængighed.

Denne tilgang er et grundprincip i den eksisterende kommuneplan, og letbanens etape 1 understøtter dette princip, særligt i byudviklingsområderne Lisbjerg og Nye. Byfortætning og udvikling i eksisterende vækstområder kan også bidrage positivt til mere grøn transportadfærd.

Samtidig giver øget adgang til kollektiv trafik flere passagerer, som understøtter driftsøkonomien og den kollektive trafiks selvfinansieringsgrad. Dette medvirker til at reducere trængslen på vejnettet generelt, da både kollektiv trafik, cyklisme og gang er mere pladseffektivt end privatbilisme.

Sammentænkes stationsnær og transportorienteret byudvikling, fortætning af eksisterende vækstområder og prioritering af grønne arealer samt natur- og grundvandsbeskyttelse, kan der opnås en fokuseret byvækst, der understøtter flere dagsordener som beskrevet i den nye planstrategi.

HVAD KAN BYRÅDET? Byrådet kan vedtage, at stationsnær og transportorienteret byudvikling styrkes og gøres til bindende princip for den kommende kommuneplan.

Byrådet kan beslutte, at fremtidig byudvikling med nye boliger og arbejdspladser placeres i områder med betjening af trængselsfri og højfrekvent kollektiv transport. Det kan indarbejdes i kommuneplanrammerne i den nye kommuneplan, der skal fremlægges politisk i 2025.

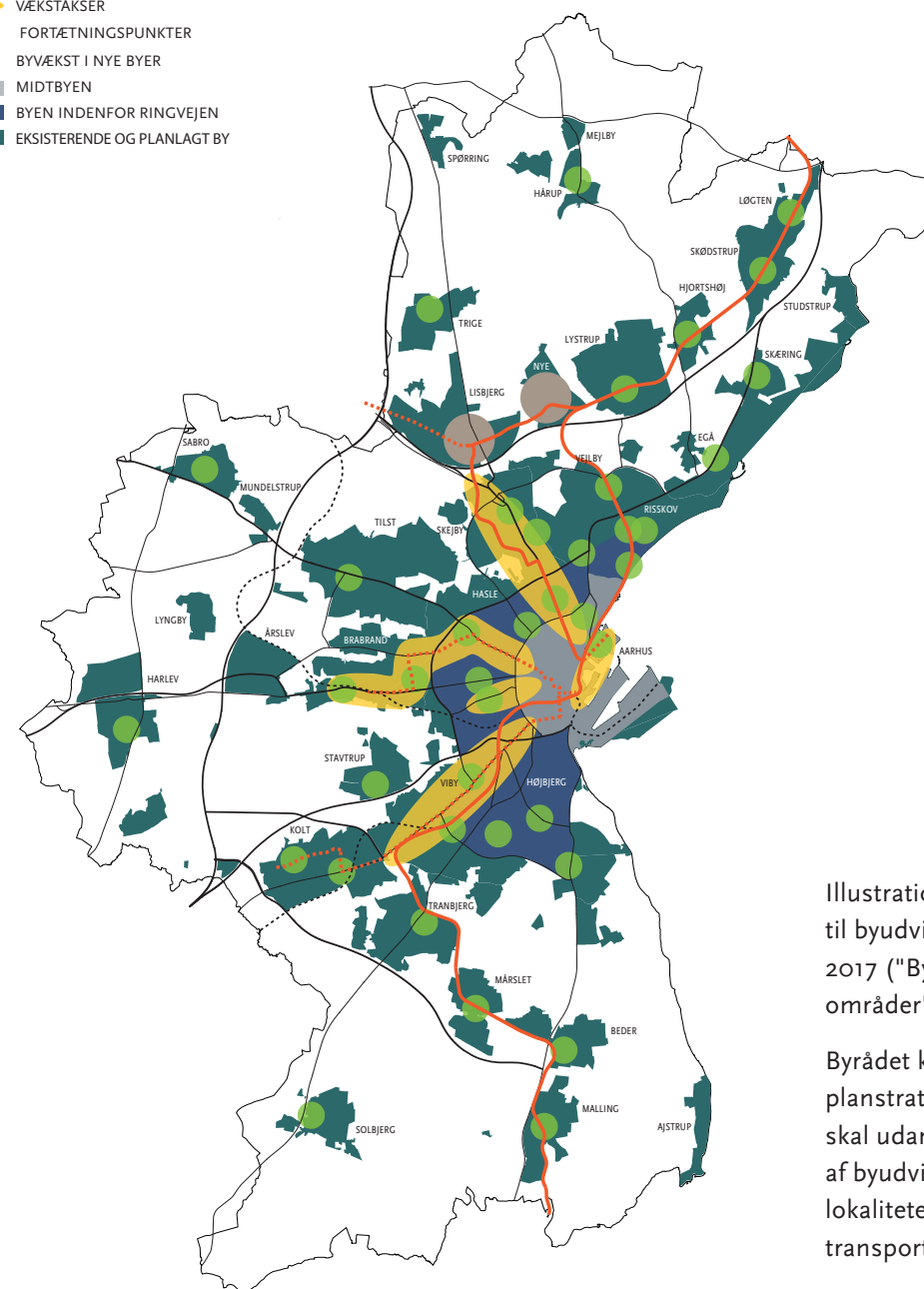
Via byplanlægningen er det muligt at understøtte en større grad af bilafhængighed, hvor flere hverdagsrejser kan klares til fods, på cykel eller med kollektiv trafik, som der også peges på i den nye planstrategi.

Det vil være nødvendigt at tage politisk stilling til, om der er allerede udpegede byudviklingsområder i kommuneplanen, som ikke er dækket af trængselsfri og højfrekvent kollektiv trafik, som skal sættes på pause eller fjernes helt, samt om Aarhus Kommune skal indføre rækkefølgeplanlægning.

Sideløbende med den nye kommuneplan i 2025 vil det være nødvendigt at udarbejde principper for helheds- og lokalplanlægning, som sikrer grundlag for grøn mobilitet og kollektiv trafik.

KORT

- LETBANE ETAPE 1
- NYE HØJKLASSET KOLLEKTIV TRAFIK ETAPER
- VÆKSTAKSER
- FORTÆTNINGSPUNKTER
- BYVÆKST I NYE BYER
- MIDTBYEN
- BYEN INDENFOR RINGVEJEN
- EKSISTERENDE OG PLANLAGT BY



Illustrationen viser områder og lokaliteter til byudvikling udpeget i kommuneplan 2017 ("Byvækst i prioriterede akser og områder").

Byrådet kan beslutte, at der med afsæt i planstrategien, i den nye kommuneplan skal udarbejdes en opdateret udpegnings af byudviklingsprincipper og byudviklingslokaliteter der følger en stationsnær og transportorienteret byudviklingsmodel.

EFFEKTURDERING**



CO₂-REDUKTION

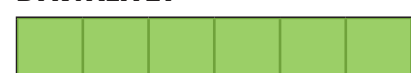


SUNDHEDSGEVINST***



CO₂ og sundhedseffekten er langsigtet og vil stige, jo flere nye boliger og arbejdspladser, der bygges stationsnært og efter transportorienterede byudviklingsprincipper. Derved mindskes en fremtidig transportadfærd, der baserer sig primært på privatbilisme gradvist.

BYKVALITET



Færre biler og mere brug af de andre transportformer vil give mindre støj og et fredeligere bymiljø

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Ingen eller marginal effekt

OMKOSTNINGER**

Hvis byrådet beslutter, at fremtidig byudvikling kun skal ske stationsnært, kan det betyde, at der er udlagte og udpegede byudviklingsområder, der må droppes. Det kan betyde færre indtægter fra grundsalg.

Hvis fortætning erstatter byudvikling på bar mark, kan det medføre færre anlægsudgifter til infrastruktur.

Ændrede kommuneplanrammer kan føre til en højere ejendomsvurdering og dermed ejendomsskat.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 15, 16, 17, 18, 19: Kommende byudvikling bør sammentænkes med det trængselsfrie og højklassede kollektive trafiknet.
- Indsats 21: Ny kollektiv trafikplan, som sætter rammen for frekvens og serviceniveau for det kollektive trafiknet.
- Indsats 5, 7: Udbygning af et attraktivt og direkte cykelstinet.
- Indsats 8: Udbygning af lokale stinet i lokalsamfund og i sammenhæng med den kollektive trafik.
- Indsats 28: Nye grønne parkeringsnormer kan understøtte brug af grøn mobilitet og dermed mindske udledning af CO₂.

BEMÆRKNINGER

- Højklasset kollektiv trafik og cykelinfrastruktur er dyrt at etablere og har relativt lang realiseringstid. Hvis der afviges fra byudviklingsprincipper, opnås ikke fuldt udbytte af disse investeringer, ligesom driftsøkonomien i den kollektive trafik forringes på grund af færre passagerer
- Stationsnær og transportorienteret byudvikling vil give færre muligheder for at bygge klassiske parcelhusområder.

BESKRIVELSE

HVORFOR UDBYGGE SUPERCYKELSTINET?

En supercykelsti er en sammenhængende cykelrute af særligt høj kvalitet, som forbinder kommuner, bysamfund, koncentrationer af arbejdspladser, studiepladser og boliger og giver adgang til kollektive trafikknudepunkter.

På en supercykelsti får pendlere den hurtigste og mest direkte vej mellem interessepunkter med så få forhindringer som muligt og med plads til at holde sit eget tempo blandt andre cykelpendlere. Supercykelstierne skal med højt serviceniveau som god belægning, fremkommelighed og trafikikkerhed gøre cykelturen til og fra arbejde eller studier til en behagelig oplevelse for pendlere.

Et sammenhængende net af supercykelstier vil danne rygraden i cykelinfrastrukturen og fremme cykelpendling over længere afstande og gøre det mere attraktivt at tage cyklen på hele eller dele af pendlerrejsen. På den måde kan supercykelstier gøre cyklen til et attraktivt alternativ til bilen både i forbindelse med pendling og andre turformål.

Aarhus Kommune indgår i Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland, hvor 10 kommuner har en vision om at etablere mere end 30 tværkommunale supercykelstier frem mod 2045. Visionen er, at nettet af supercykelstier bliver det tredje ben i den regionale transportplanlægning sammen med kollektiv trafik og vejtransport, så cyklen bliver et reelt transportvalg.

HVAD KAN BYRÅDET?

Teknik og Miljø har i Aarhus Kommune udpeget et supercykelstinet af 15 ruter. Dette består af ni tværkommunale supercykelstier og seks supercykelstier i Aarhus Kommune, hvoraf tre af ruterne er eksisterende. De tværkommunale ruter er fremkommet i samarbejde med nabokommunerne.

Byrådet kan træffe en principbeslutning om at udbygge supercykelstinet efter denne udpegning, hvormed Teknik og Miljø vil igangsætte forundersøgelser, undersøge nødvendige tiltag på hver enkelt rute og rækkefølgeplan for etablering. På de yderste strækninger mod kommunegrænsen vil der være mulighed for at søge om statslig medfinansiering i cykelpuljer med fokus på tværkommunale samarbejder.

Supercykelstierne vil blive etableret som en kombination af eksisterende cykelstier, ved opgraderinger af eksisterende anlæg og anlæg af helt nye cykelstier. Ud over strækningsopgraderinger og fremkommelighedstiltag i kryds etableres tre parker og cykel-terminaler, hvor man kan parkere sin bil og forsætte på cykel, og der etableres god cykelparkering ved 20 udvalgte busstoppesteder omkring Ringvejen og i oplandsbyerne, så det bliver mere attraktivt at skifte mellem cykel og kollektiv trafik.

På kortet til højre ses de 15 ruter samt de tre parker og cykel-terminaler.

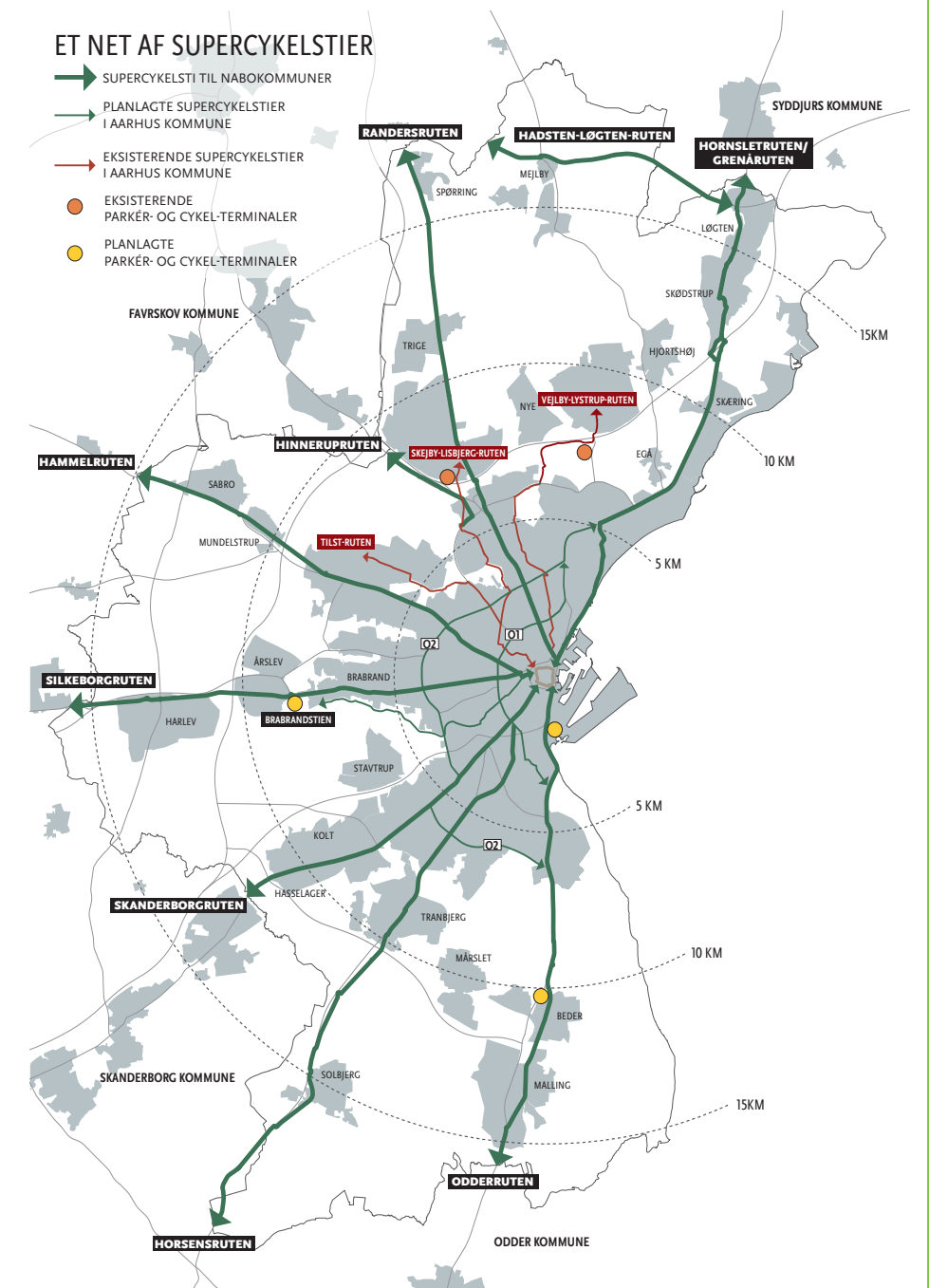
KORT

TVÆRKOMMUNALE RUTER:

- o Hornsletruten/Grenåruten
- o Hadsten-Løgten-ruten
- o Randersruten
- o Hinnerupruten
- o Hammelruten
- o Silkeborgruten
- o Skanderborgruten
- o Horsensruten
- o Odderruten

SUPERCYKELSTIER INTERNT I AARHUS KOMMUNE:

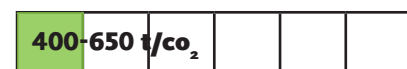
- o Vejby-Lystrup-ruten (eksisterende)
- o Skejby-Lisbjerg-ruten (eksisterende)
- o Tilst-ruten (eksisterende)
- o Brabrandstien
- o Ringgaden (O1)
- o Ringvejen (O2)



EFFEKTURDERING*



CO₂-REDUKTION



CO₂-effekten af udbygning af supercykelstinet alene er beskednen. CO₂-effekten kan øges med andre understøttende tiltag, samtidig udbygning af den kollektive trafik samt begrænsninger for biltrafikken.

SUNDHEDSGEVINST***



BYKVALITET



Indsatsen vil forbedre bylivsknudepunkter og attraktive forbindelser lokalt såvel som på tværs af byen.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Indsatsen vil give en massiv opgradering af mulighederne og kapaciteten for cyklisme i hele kommunen.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Fase 0 overslag: 320-530 mio. kr.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssummen.

2,8-4,8 mio. kr.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

Indsats 6 indeholder to supercykelstier, og er dermed et delement i denne indsats.

- Indsats 2, 3, 15, 22: Restriktioner for biltrafikken vil gøre det mere attraktivt at cykle.
- Indsats 15, 16, 17, 18, 19: Supercykelstierne har et overlap med udbygning af kollektiv trafik - det bør ske i samspil, da det vil give synergieffekter. Gode cykelparkeringsforhold ved knudepunkter og busstoppesteder kan fremme kombinationsrejser.
- Indsats 23, 24: Realisering af flere af supercykelstierne forudsætter ny trafikstruktur i Midtbyen, Kongelunden og Sydbyen.
- Indsats 29: Nedlæggelse af gadeparkering vil i nogle dele af byen frigøre plads til at udvide eksisterende cykelstier.

BEMÆRKNINGER

- Den samlede effekt af supercykelstinet opnås ved en fuld udbygning.
- Mangeårig udrulning af supercykelstier på tværs af hele kommunen kræver varig deltagelse i det tværkommunale supercykelstisamarbejde og forudsætter desuden deltagelse fra relevante nabokommuner.
- Der skal afsøges mulighed for evt. statslig medfinansiering.

BESKRIVELSE

HVAD ER EN SUPERCYKELSTI?

En supercykelsti er en sammenhængende cykelrute af særligt høj kvalitet, som forbinder kommuner, bysamfund, koncentrationer af arbejdspladser, studiepladser og boliger og giver adgang til kollektive trafikknudepunkter.

På en supercykelsti får pendlere den hurtigste og mest direkte vej mellem interessepunkter med så få forhindringer som muligt og med plads til at holde sit eget tempo blandt andre cykelpendlere. Supercykelstierne skal med højt serviceniveau som god belægning, fremkommelighed og trafikikkerhed gøre cykelturen til og fra arbejde eller studier til en behagelig oplevelse for pendlere.

Et sammenhængende net af supercykelstier vil danne ryggraden i cykelinfrastrukturen og fremme cykelpendling over længere afstande og gøre det mere attraktivt at tage cyklen på hele eller dele af pendlerrejsen. På den måde kan supercykelstier gøre cyklen til et attraktivt alternativ til bilen både i forbindelse med pendling og andre turformål.

Denne indsats er et delelement i indsats 5 om et fuldt udbygget supercykelstinet, og den er et eksempel på, hvordan byrådet kan tage hul på etablering af supercykelstinet.

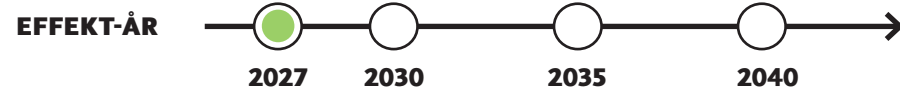
HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan træffe beslutning om første spadestik for et fuldt udbygget net af supercykelstier - etablering af Brabrandstien og Hornsletruten/Grenåruten, der har stort potentiale som pendlerkorridorer.

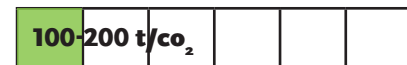
- **Brabrandstien:** En af de mest velkendte cykelstier af høj kvalitet. Brabrandstien forbinder mange bydele i Aarhus med Brabrand og Årslev, og den inderste del forbinder også til Stavtrup og Kolt-Hasselager. Ruten benyttes af mange forskellige cyklister og gående - både til transport og for at nyde naturen. Cykelstien forløber i naturskønne omgivelser langs Brabrand Sø og Aarhus Å og krydser skærende veje via broer og tunneller, så man kan komme hurtigt frem. Stigende vandmasser som konsekvens af store mængder nedbør har dog begrænset aarhusianernes mulighed for at benytte stien i store dele af vintermånederne på grund af oversvømmelse. For at kunne klassificere stien som en Supercykelsti kræves et klimatilpasningsprojekt, som gør den tilgængelig året rundt. Projektet omfatter derfor en hævnings af store dele af stien, så den også kan benyttes i vintermånederne på trods af udsigten til mere endnu nedbør og stigende grundvand.

- **Hornsletruten/Grenåruten:** Denne supercykelsti skal forløbe mellem Midtbyen og Hornslet via Risskovstien og Grenåvej. Den vil øge pendlermulighederne på cykel mellem Hornslet og Aarhus og bysamfundene beliggende undervejs (Egå, Skæring, Skødstrup-Løgten, osv.). Der er allerede gode cykelforhold langs store dele af strækningen. Opgraderinger vil give en mere sammenhængende rute. Det indebærer bl.a. en breddeudvidelse af Risskovstien, en ny cykelsti på Hørgårdsvej i Risskov og en række krydstiltag og mindre stiopgraderinger i Skødstrup-Løgten. Nord for kommunegrænsen er der allerede cykelsti hele vejen til Hornslet, så med disse opgraderinger kan der opnås en sammenhængende supercykelstiforbindelse mellem Aarhus og Hornslet.

EFFEKTURDERING*

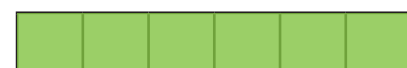


CO₂-REDUKTION



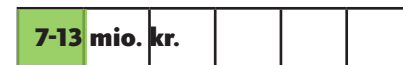
CO₂-effekten af udbygning af to supercykelstier alene er beskedent. CO₂-effekten kan øges med fortsat udbygning af hele cykelnettet og forbedrede cykelforhold, samtidig udbygning af den kollektive trafik og begrænsninger for biltrafikken.

BYKVALITET



Indsatsen vil forbedre bylivsknudepunkter og attraktive forbindelser lokalt såvel som på tværs af byen.

SUNDHEDSGEVINST***



KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Indsatsen vil give en massiv opgradering af mulighederne og kapaciteten for cyklisme i de to korridorer.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

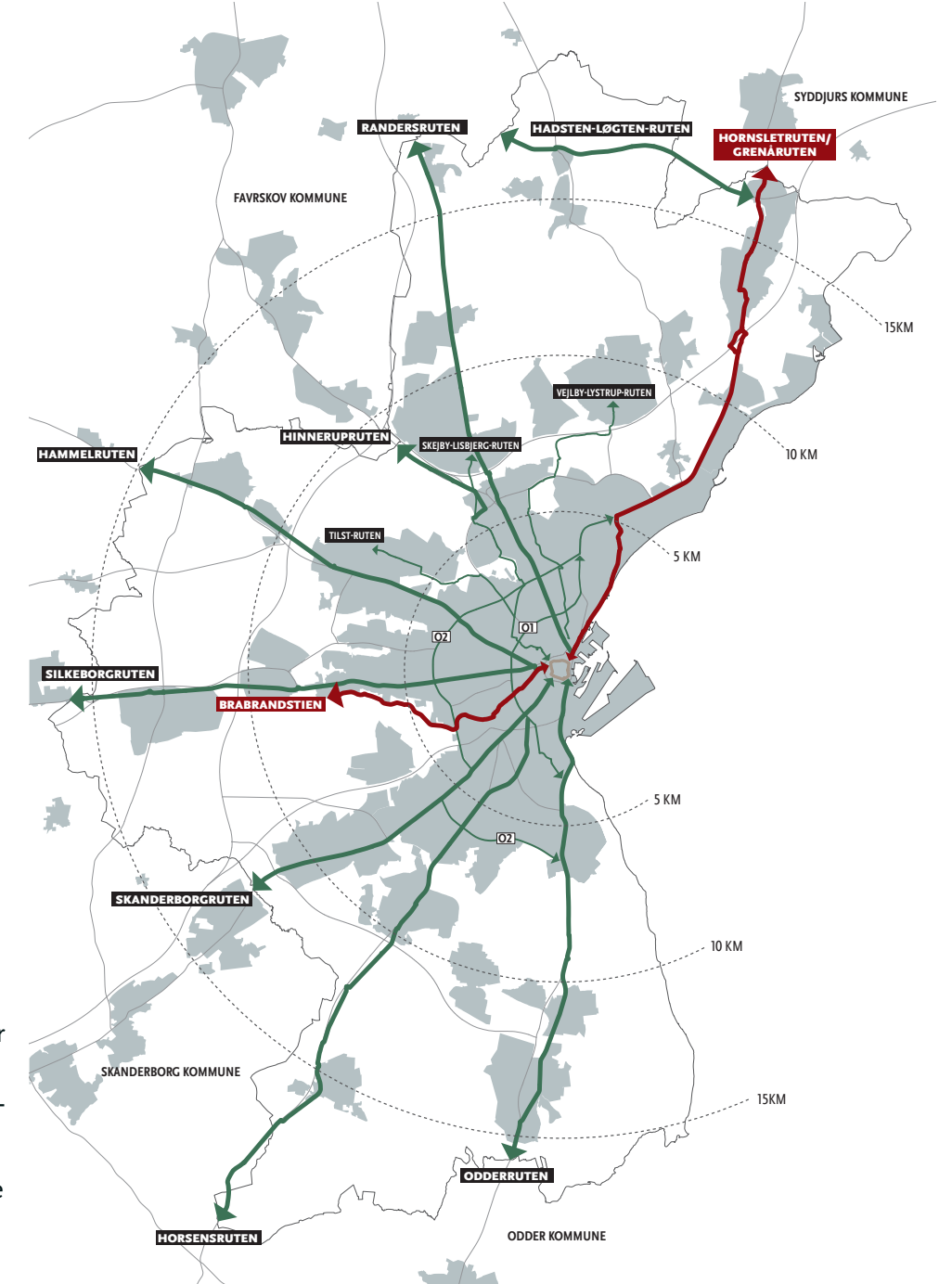
Fase 0 overslag: 55-95 mio. kr.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssummen.

0,4-0,9 mio. kr.

KORT



Etablering af to supercykelsti ruter - på kortet vist med rødt - Brabrand-ruten og Hornslet/Grenåruten.

De grønne ruter viser det samlede supercykelstinet (indsats 5).

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

Denne indsats er et delelement i indsats 5. De to supercykelstier er dermed en del af det fuldt udbyggede supercykelstinet.

- Indsats 2, 3, 15, 22: Restriktioner for biltrafikken vil gøre det mere attraktivt at cykle.
- Indsats 15-19: Supercykelstierne overlapper med udbygning af kollektiv trafik og bør ske i samspil for synergieffekter.
- Indsats 29: Nedlæggelse af gadeparkering vil i nogle dele af byen frigøre plads til at udvide eksisterende cykelstier.
- Indsats 34: Prioritering i signalanlæg reducerer cykelrejsetid.

BEMÆRKNINGER

- For Brabrandstien gælder, at klimatilpasningsprojektets endelige økonomi afhænger af, hvilket serviceniveau og hvilken vandstand projektet designes efter. En relativt dyr løsning vil kunne give et meget højt serviceniveau med meget lille sandsynlighed for fremtidige oversvømmelser, og et relativt billigt projekt vil forbedre serviceniveauet i mindre omfang med fortsat oversvømmelsesrisiko. Projektet skal tage hensyn til, at området er beliggende i Natura 2000-område. Af samme årsag er yderligere stibelysning formentlig ikke mulig.

BESKRIVELSE

HVAD ER HOVEDSTINETTET?

Hovedstinetet er det sammenhængende cykelstinet, der samler de vigtigste cykelforbindelser mellem bysamfundene i Aarhus Kommune.

For at det er attraktivt at cykle fra A til B, skal cyklisten opleve sammenhæng, og der må ikke være farlige eller utrygge strækninger, som kan afholde cyklisten fra at tage turen. I dag er der huller og mangelfulde strækninger i hovedstinetet i Aarhus Kommune.

Hovedstinetet består af to niveauer:

- Fremkommelighedsnettet (primærnettet) udgøres af længere, sammenhængende hovedfærdselsårer, som skaber mulighed for mellem- og langdistancecykling. Nettet består både af supercykelstierne, indfaldsveje, ringvejsforbindelserne og flere andre grønne cykelruter. Stierne skal bestå af dedikeret cyklistinfrastruktur som cykelstier langs med trafikerede veje, og der lægges vægt på et højt fremkommelighedsniveau.

- Områdeforbindelserne (sekundærnettet) er lokale forbindelsesled, som forbinder mindre byer, byområder og bydele. Her sikres den lokale tilgængelighed til boligområder, skole- og idrætsfaciliteter og kollektive trafikknudepunkter. Områdeforbindelserne forløber ad mindre trafikveje og fordelingsveje, og der tilstræbes mere trygge og sikre forhold afstemt med trafikmængden – nogle steder er det acceptabelt at cykle på kørebanen på en fartdæmpet strækning, andre steder kræves en cykelsti fysisk adskilt fra vejtrafikken.

Teknik og Miljø har identificeret mere end 100 km vejstrækning, hvor der mangler cykelstier, og der kan skabes mere sammenhæng.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan beslutte en komplet udbygning af hovedstinetet med et øget investeringsniveau.

Etablering af cykelløsninger på fremkommelighedsnettet omfatter fx strækninger som Vejlbj Centervej (Vejlby), Rosenvangs Allé (Højbjerg) og M.P. Bruuns Gade (Midtbyen), mens der ved udbygning af de mere lokale områdeforbindelser foretages forbedringer på strækninger som Sortemosevej (Hjortshøj/Skødstrup), Vilhelmsborgvej (Beder) og Harald Selmers Vej (Risskov).

Ved udbygning af hovedstinetet realiseres flere af de grønne cykelruter, som har indgået i kommunens cykelplanlægning i årtier. Det gælder fx de højklassede cykelforbindelser Cykelring O2, Hasselager-ruten, Nord/Syd-kilen og Route 66.

For at tilbyde en attraktiv cykeltur etableres cykelvenlige løsninger i kryds som fx signalprioritering, højresvingsshunts og lignende på fremkommelighedsnettet, og der etableres nye cykelfaciliteter i mere end 15 signalregulerede kryds.

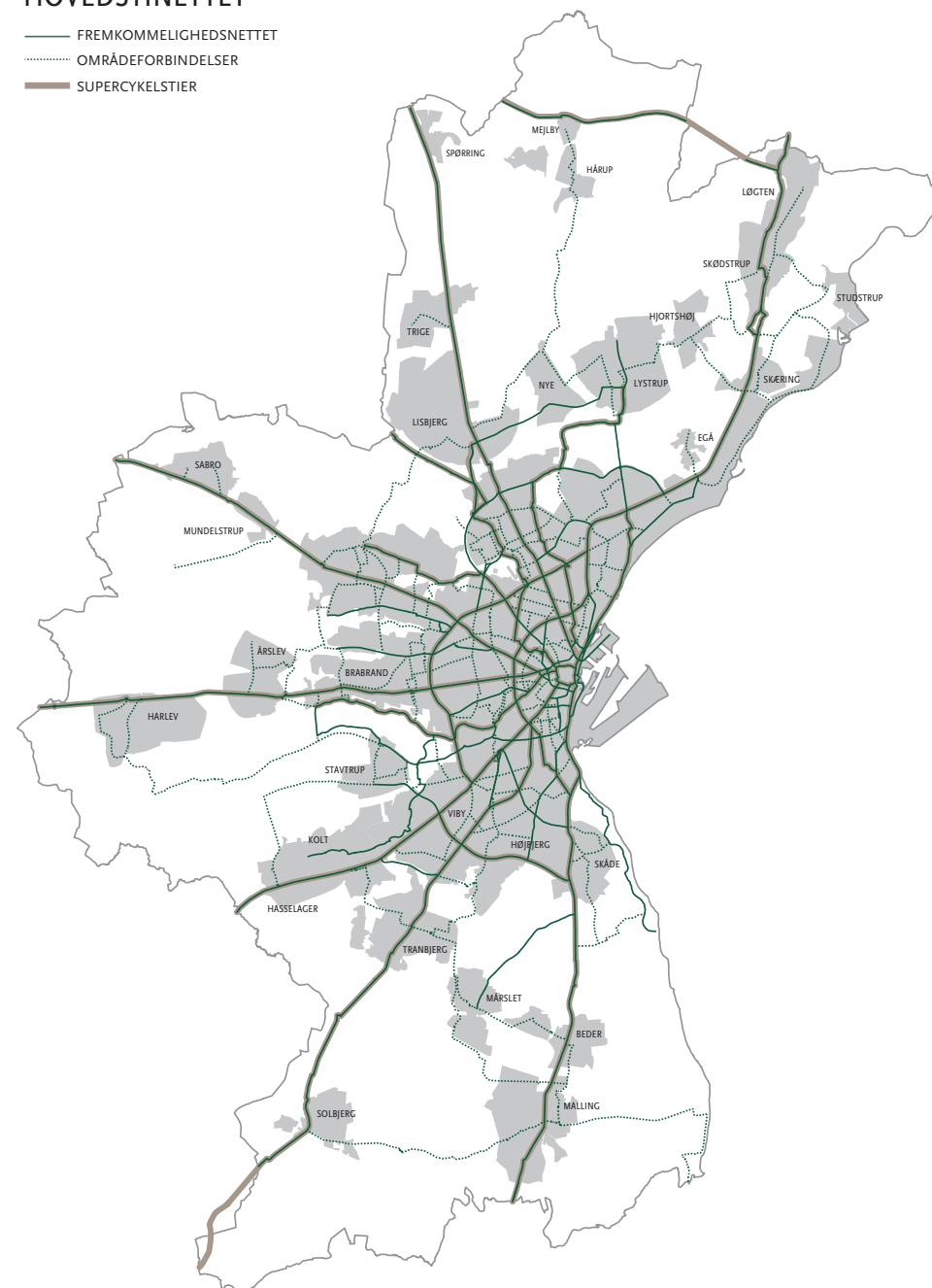
Med udgangspunkt i hovedstinetet realiseres et wayfindings-projekt inden for ringvejsnettet, hvor cyklisten i centrale kryds møder vejvisning, der fortæller om køretider og afstande til de forskellige bydele og knudepunkter.

Der etableres to nye parkér og cykel-terminaler. Parkér og cykel-terminaler giver mulighed for at kombinere bil og cykel på rejsen, og trafikanter kan fx cykle det sidste stykke ind til Aarhus Midtby, hvorved de undgår trængsel, sparer penge til parkering og samtidigt får motion.

KORT

HOVEDSTINETTET

- FREMKOMMELIGHEDSNETTET
- OMRÅDEFORBINDELSER
- SUPERCYKELSTIER



HOVEDSTINETTET

Hovedstinetet dækker hele kommunen og forbinder alle bydele og bysamfund med hinanden.

Supercykelstier er her vist som en del af hovedstinetet. Her angivet med grå.

EFFEKTURDERING**

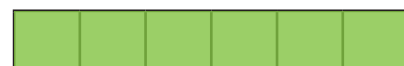


CO₂-REDUKTION



CO₂-effekten af udbygning af hovedstinetet alene er beskedent. CO₂-effekten kan øges med forsat udbygning af supercykelstier og cykelforhold generelt, samtidig udbygning af den kollektive trafik og begrænsninger for biltrafikken.

BYKVALITET



Indsatsen vil forbedre bylivsknudepunkter og attraktive forbindelser lokalt såvel som på tværs af byen.

SUNDHEDSGEVINST***



KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Indsatsen vil give en massiv opgradering af mulighederne og kapaciteten for cyklisme i hele kommunen.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Fase 0-overslag: 880-1.460 mio. kr. for det samlede hovedsti ekskl. supercykelstier (se særkilt anlægsoverslag i indsats 5).

En ny cykelsti koster gennemsnitligt 3-10 mio. kr. pr. km afhængigt af stitype og lokale forhold.

Anslået pris for parkér og cykel-terminaler: 2,5-4,2 mio. kr.

Projekterne for parkér og cykel-terminaler skal projektmodnes yderligere, for at kunne give mere præcise anlægsoverslag.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssummen.
8-14 mio. kr.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

Som en del af hovedstinetet er også supercykelstier. Supercykelstinetet er dog udskilt som egen indsats (indsats 5) og indgår derfor ikke i denne indsats økonomi.

- Indsats 2, 3, 15, 22: Restriktioner for biltrafikken vil gøre det mere attraktivt at cykle.
- Indsats 15, 16, 17, 18, 19: Supercykelstierne har et overlap med udbygning af kollektiv trafik - det bør ske i samspil, da det vil give synergieffekter.
- Indsats 29: Nedlæggelse af gadeparkering vil i nogle dele af byen frigøre plads til at udvide eksisterende cykelstier.
- Indsats 34: Prioritering i signalanlæg reducerer cykelrejsetid.

BEMÆRKNINGER

- Byrådet har med investeringsplan 2024-2033 afsat en pulje på 200 mio. til investeringer i cykling og gang. Teknik og Miljø forventer at ca. 170 mio. afsættes til cykelinfrastruktur, hvilket svarer til ca. 17 mio. kr. om året. For 15-20 mio. kr. kan man bygge 2-5 km cykelsti afhængigt af de lokale forhold.

BESKRIVELSE

HVORFOR OPGRADERING AF LOKALE STINET?

Lokalområdet er omdrejningspunkt for borgernes dagligdag. En aktiv og sund by handler på mange måder om at styrke de korte afstande. Det skal være muligt at nå de fleste af destinationerne i et lokalområde via et fodgænger- og cykelvenligt stisystem, så hverdagens aktiviteter med indkøb, idræt, biblioteks- og cafébesøg kan gennemføres til fods, på cykel eller med en anden aktiv transportform.

Korte afstande på gode forbindelser giver lyst til at gå eller cykle og styrker tilgængeligheden til hverdagens destinationer, samtidig med at det styrker tilhørsforholdet og et aktivt hverdagsliv.

De lokale forbindelser og smutveje er også vigtige for adgangen til de kollektive trafiktilbud og parkeringshuse. Bedre adgang til busstoppesteder og stationer giver flere passagerer, og gode forhold for gående mellem parkeringshuse og byens destinationer er grobund for en aktiv og fredeliggjort by.

I dag er de lokale stinet i bysamfundene og bydelene i Aarhus Kommune mange steder mangelfulde i forhold til at understøtte mere gang og cyklisme i hverdagen.

Ved at gøre det lettere at transportere sig til fods eller på cykel til og fra den kollektive trafik og byens parkeringshuse, får aarhusianere mulighed for at sammensætte mobiliteten på en ny måde. Dette er en vigtig forudsætning for at kunne præstere et sammenhængende mobilitetssystem i hele Aar-

hus Kommune, hvor indkøb, skole, fritidstilbud og pendling er godt forbundet.

Dette understøtter stærkere lokalsamfund og udvikling af 15 minutters byer i Aarhus (se mere til højre).

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan beslutte at afsætte flere midler til opgradering af lokale stinet i en årlig pulje. Puljen vil være et supplement til de årlige faste bevillinger til stianlæg og trafiksikkerhed.

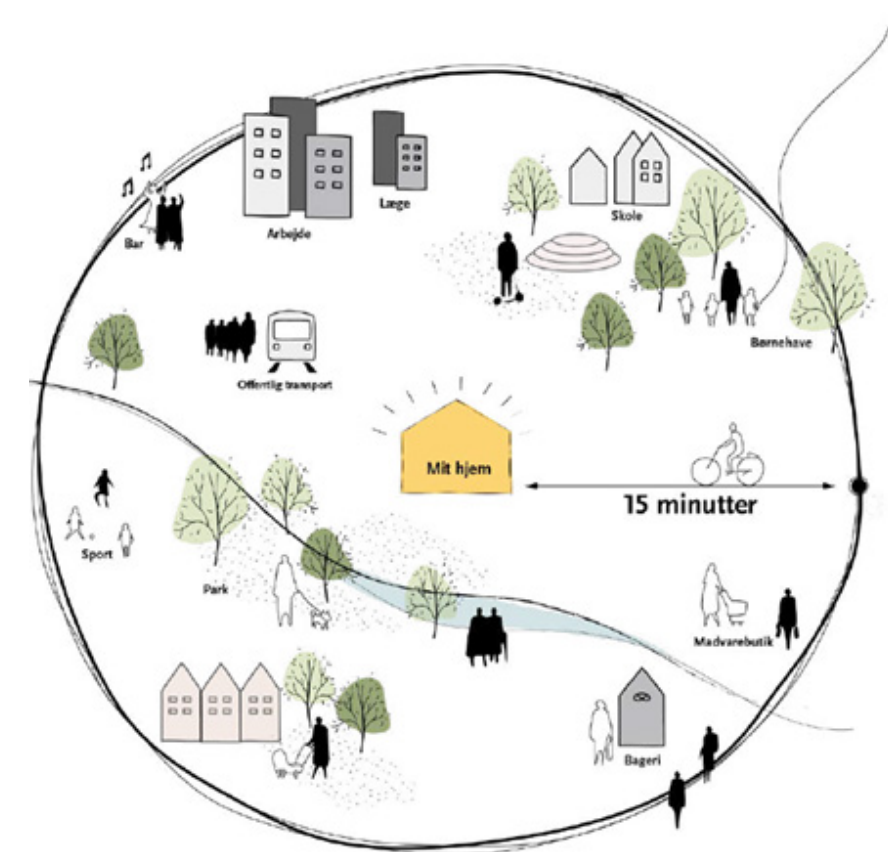
Teknik og Miljø kan gennemføre en kortlægning af hvert enkelt byområde, hvor mobilitetsudfordringer registreres, og eventuelle løsninger fremhæves. Analysen ser på tværs af skolevejsanalyser, cykelinitiativer og mobilitetsudfordringer med input fra fællesrådene.

Derudover kan Teknik og Miljø gennemføre analyser, der viser, hvordan det kan blive lettere at transportere sig til fods eller på cykel til og fra den kollektive trafik, til og fra byens parkeringshuse og internt i et byområde eller en bydel.

Der oplistes og rangeres tiltag, som kan forbedre mobilitetsudfordringerne. På baggrund heraf udmøntes de årlige afsatte stipuljemidler til konkrete forbedringsprojekter.

Tiltagene er mangeartede og består af bedre fortove i universelt design, adskillelse mellem gående og cyklende på lokale forbindelser, øgede krydsningsmuligheder på tværs af trafikerede veje samt bedre skiltning og kommunikation.

ILLUSTRATION



HVAD BETYDER "15 MINUTTERS BYEN"?

Den grundlæggende idé for "15 minutters byen" er gennem planlægning og design at sikre alle borgere adgang til dagligdagens funktioner inden for en radius af 15 minutter til fods eller på cykel. Det sker både gennem planlægning af en hensigtsmæssig bystruktur og placering af essentielle funktioner, men det sker også ved at indrette infrastrukturen til gående og cyklende optimalt i den eksisterende by.

EFFEKTURDERING**

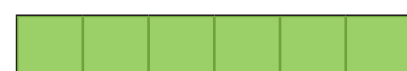


CO₂-REDUKTION



CO₂-effekten af stinetopgraderinger alene er beskeden, men den kan øges med restriktioner for biltrafikken.

BYKVALITET



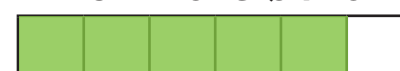
Forbedringer på lokale stinet vil øge kvaliteten af de byrum og forbindelser, som aarhusianerne færdes i til daglig.

SUNDHEDSGEVINST***



Der er meget store sundhedsgevinster forbundet med, at flere går og cykler mere på de korte ture i deres lokalmiljø.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Indsatsen vil øge mulighederne og kapaciteten for aktiv mobilitet i hele kommunen.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Fase 0 overslag: 80-130 mio. kr.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssummen.

0,7-1,2 mio. kr.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 11: Indsatsen har et overlap med, at der skabes bedre fodgængerforhold i udvalgte sammenhænge.
- Indsats 12: Indsatsen har et overlap med skolevejsanalyserne, men de nærværende stiftforbedringer vurderes at ramme bredere end skolevejsprojekterne og tiltagene på de anbefalede skoleruter.
- Indsats 15-21: Mange af forbedringerne sker for at øge adgangen til det kollektive trafiksystem.
- Indsats 22-24: Analyserne kan gennemføres med afsæt i nye mobilitetszoner, så et grundprincip inden for en zone er et sammenhængende stisystem.
- Indsats 30: De lokale stiftforbedringer kan i mange tilfælde tænkes sammen med grønne byrum.

BEMÆRKNINGER

- Udvikling og opgradering af lokale stinet er en langvarig proces, som vil tage mange år at gennemføre. Det er derfor vigtigt, at denne indsats ses i sammenhæng med den øvrige byvikling, der sker i den eksisterende by, og barmark byudvikling, så der også her bidrages til udviklingen af det lokale stinet og skabes betingelser for stærke og fysisk sammenhængende lokalsamfund og 15 minutters by.

BESKRIVELSE

HVORFOR MERE CYKELPARKERING I MIDTBYEN?

Enhver cykeltur starter og slutter med en parkeret cykel. For at få flere til at cykle skal det være let og tilgængeligt at nå frem til sin destination. Mange steder i byen ses rækker af tilfældigt parkerede cykler på torve, pladser og fortove til gene. Cyklerne parkeres uhensigtsmæssigt, fordi der ikke er ledige cykelstativer, eller fordi visse områder og veje ikke er dækket ind med cykelparkering.

Mere og bedre cykelparkering vil forbedre tilgængeligheden og sikkerheden for de gående. Cykelparkering, der er tilpasset byens rum og fremstår trygt og sikkert at anvende, vil bidrage positivt til den oplevede bykvalitet. Når torve og pladser friholdes for uhensigtsmæssigt parkerede cykler, er det til stor gavn for byrummet.

Der er i dag mere end 1.400 cykelstativer på offentligt areal inden for Allégade-ringen. Teknik og Miljø har i perioder registreret en overbenyttelse på op til 120%. Kapaciteten er opbrugt, og flere hundrede cykler parkeres op ad bygningsmure, lygtepæle, træer og på fortove.

På mange boligveje i Midtbyen parkeres cykler på offentligt areal langs bygningsfacaderne, selvom der opfordres til at sikre cykelparkering på egen grund i gården. Med udsigt til endnu flere cykler og ladcykler forventes denne problematik at vokse.

HVAD KAN BYRÅDET?

Der skal sikres balance mellem udbud og efterspørgsel. Der etableres løbende mere og bedre cykelparkering i byen, så de cyklende kan finde plads til at parkere den 2-hjulede eller 3-hjulede cykel, uden at det udgør en gene for brugen og oplevelsen af byrummet.

Byrådet kan vedtage, at cyklister tilbydes markant mere cykelparkering. Byrådet kan lave en principbeslutning om, at anvendelsesgraden for offentlig cykelparkering skal være lige så fordelagtig for cyklisterne, som den i dag er det for bilisterne. I dag er der næsten 5.000 parkeringsbåse til rådighed i P-huse i City, mens der er ca. 2.000 cykelparkeringspladser på offentligt areal inklusive parkering ved letbanen.

Byrådet kan beslutte at afsætte midler specifikt til cykelparkeringsløsninger, da cykelfaciliteter af høj kvalitet kan være en stor udgift i enkeltprojekter.

Til højre er opstillet en række tiltag som byrådet kan beslutte at iværksætte for at sikre bedre cykelparkering.

KORT



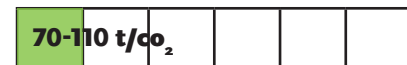
EKSEMPLER PÅ TILTAG FOR MERE CYKELPARKERING

1. 500 almindelige cykelstativer til 2-hjulede cykler i Midtbyen for at øge tilgængeligheden for cyklister. Stativerne placeres på strategisk udvalgte lokationer i tilknytning til gå- og cykelgadenettet med en diskret indpasning i byens rum. Flere cykelstativer skal sikre, at cykler ikke parkeres uden for stativ.
2. 200 cykelparkeringspladser til specialcykler som ladcykler og trailere omkring cykelgadenettet og ved etageboligområder som Ø-gadekvarteret, Trøjborg og Frederiksbjerg. Ved hjælp af steler og afstribning på belægningerne gøres plads til, at store cykler kan parkeres på dertil indrettede arealer uden at være i vejen for gående.
3. 100 cykelstativer med fastlåsningsmekanisme med og uden opladningsmuligheder på centrale lokaliteter i tilknytning til handeleggader, indkøbscentre og kollektive trafikknudepunkter. Med udsigt til flere ældre cykler med høj værdi efterspørges mere sikker cykelparkering, hvor cyklen kan låses fast og samtidig oplades.
4. Flere mindre cykelparkeringsanlæg á 10-20 stativer med overdækning ved grønne destinationer som Risskov, Åparken og Mindeparken. Ved mange af byens rekreative destinationer findes i dag ikke cykelparkering. Det fører til, at cykler stilles op af hegn, buske og træer. Mere cykelparkering ved rekreative destinationer vil gøre dem mere tilgængelige og fremme fritidscyklning og adgang til grønne områder.

EFFEKTVURDERING**



CO₂-REDUKTION



CO₂-effekten af mere cykelparkering alene er beskeden, men cykelparkering er en vigtig forudsætning for attraktive cykelforhold. CO₂-effekt kan øges med øvrige indsatser for cyklisme og begrænsninger for biltrafikken.

SUNDHEDSGEVINST***

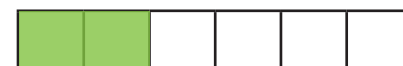


BYKVALITET



Mere organiseret cykelparkering påvirker kvaliteten af de byrum, som har uhensigtsmæssig cykelparkering.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Indsatsen vil øge kapaciteten for cyklisme i Midtbyen.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Fase 0 overslag: 15-25 mio. kr.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssummen.

0,1-0,3 mio. kr.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 5, 6: Sammenhæng med udbygning af supercykelstinet, forbedret cykelparkering ved busstop og parkér og cykel-terminal.
- Indsats 10: Sammenhæng med cykelparkering i og omkring Banegårds kvarteret, herunder cykelparkeringshuset.
- Indsats 11: Sammenhæng med indsats om forbedrede forgængerforhold.
- Indsats 22-24: Sammenhæng med nye mobilitetszoner.
- Indsats 29: Omdannelse af gadeparkering kan tilvejebringe mere cykelparkering i Midtbyen.
- Indsats 30: Transformation af trafik- og byrumsprojekter er en væsentlig forudsætning for, at mere cykelparkering ikke får negativ indflydelse på pladsen i og oplevelsen af byrummet.

BEMÆRKNINGER

- Opgradering af cykelparkering i byen er en langvarig proces, som løbende skal gennemføres, som byen udvikles. Det er derfor vigtigt, at denne indsats ses i sammenhæng med det øvrige byvikling, der sker i den eksisterende by, så der også her bidrages til udviklingen af cykelparkering og skabes velfungerende og attraktive cykelforhold i byen.

BESKRIVELSE

HVAD ER BANEGÅRDSKVARTERET?

Byrådet vedtog i december 2021 en helhedsplan for Banegårdskvarteret. Banegårdskvarteret er defineret som området mellem Frederiks Allé og Spanien samt Jægergårdsgade og Sønder Allé.

Helhedsplanen indrammer fremtidig byudvikling af Rutebilstationsgrunden og de tilstødende DSB Ejendomme-arealer, udviklingsprojekter ved Banegraven samt en eventuel fremtidig planlægning for arealerne ved Politigården. Helhedsplanen peger på en række større projekter og initiativer på mobilitetsområdet:

- Omdannelse af Banegårdspladsen
- Cykelparkeringshus ved Banegraven
- Stibro over Banegraven

Disse skal være med til at sikre, at Banegårdskvarteret bliver et effektivt mobilitetsknudepunkt med et højt serviceniveau i trygge og attraktive rammer. Området skal kunne håndtere mange mennesker og sikre smidig udveksling mellem den kollektive trafik, det nationale tognætnværk, gang, cykling, taxa, privat bilisme og samkørsel.

OMDANNELSE AF BANEGÅRDSPLADSEN

Med helhedsplanen har byrådet besluttet, at Banegårdspladsen skal lukkes for gennemkørende biltrafik, og at der skal gennemføres en arkitektkonkurrence om nyt pladsdesign.

Med indsatsen vedtages, at arkitektkonkurrencen planlægges i sammenhæng med beslutning om højklasset kollektiv trafik etape 2 og beslutningen om lukning for biltrafik.

Der er afsat 40 mio. kr. til projekter i Banegårdskvarteret, hvoraf byrådet har afsat 2 mio. kr. til konkurrencen. Konkurrencen forventes afholdt i 2025, og udførsel sker samtidig med evt. etablering af højklasset kollektiv trafik etape 2-projektet.

CYKELPARKERINGSHUS VED BANEGRAVEN

Som en del af Banegårdskvarteret er der planlagt et cykelparkeringshus med op til 2.000 overdækkede cykelparkeringspladser af høj kvalitet med blandt andet el-ladeinfrastruktur.

Projektets hovedmål er at styrke cyklens kombinationsmuligheder med andre trafikformer - især den kollektive trafik.

Parkeringshuset forventes opført i 2027. Byrådet har afsat 16 mio. kr. til projektet, men grundet prisudvikling m.m. er der behov for yderligere finansiering.

STIBRO OVER BANEGRAVEN

Projektet indeholder en ny stibro (gang og cykeltrafik), der forbinder på tværs af Banegraven mellem Halssti og Orla Lehmans Allé.

På broen laves nye trapper til de fremtidige lange peronner, der bliver etableret i forbindelse med Aarhus H-ombygningen, der skal stå færdig i 2027.

En stibro kan potentielt etableres efter Aarhus H-ombygningsprojektet er færdigt i 2027 og således være klar i 2030.

Der arbejdes p.t. på at få etableret fundamentet til et evt. senere broprojekt i samme ombæring som Banedanmarks ombygning af Aarhus H. Afhængigt af brøløsning vurderes en ny stibro at koste mellem 40 – 90 mio. kr. Projektet er endnu ufinansieret.

ILLUSTRATION



VISIONSPLAN FOR BANEGÅRDSKVARTERET

Udsnit fra Helhedsplan for Banegårdskvarteret fra 2021, som viser hele området og visionen for udviklingen.

Udover omdannelse af Banegårdspladsen, nyt cykelparkeringsanlæg og stibro over banegraven definerer Helhedsplanen for Banegårdskvarteret også de overordnede rammer for byudvikling på arealerne øst for Aarhus H og på Rutebilstationsgrunden (tidligere kaldt

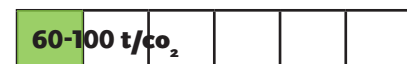
Perlekædeprojektet).

Der er ikke direkte sammenhæng mellem byudviklingsprojektet og de tre projekter i denne indsats, men projekterne har betydning for Banegårdskvarteret som et attraktivt og velfungerende mobilitetsknudepunkt og levende bymiljø i Aarhus.

EFFEKTURDERING**



CO₂-REDUKTION



SUNDHEDSGEVINST***



CO₂-effekten af udviklingsprojekter i Banegårdskvarteret alene vil være beskedent. CO₂-effekten kan øges med andre indsats, der forbedrer forholdene for aktiv mobilitet samt indsats med restriktioner for biltrafikken.

BYKVALITET



Indsatsen vil forbedre bykvaliteten i Banegårdskvarteret markant.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Indsatsen vil øge kapaciteten for aktiv mobilitet i Banegårdskvarteret.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Fase 0 overslag: 190-270 mio. kr.

- Banegårdspladsens prisoverslag vurderes til ca. 75 mio. kr. Byrådet tidligere afsat 40 mio. kr. til udvikling af Banegårdskvarteret, 2 mio. kr. heraf er afsat til arkitektkonkurrence for Banegårdspladsen.

- Cykelparkeringshusets prisoverslag vurderes til ca. 70 mio. kr. Byrådet har tidligere derudover afsat ca. 16 mio. kr. til cykelparkeringshuset. Derudover har Trafikstyrelsen givet tilsagn om medfinansiering på 24,5 mio. kr.
- Stibroens prisoverslag vurderes til ca. 40-90 mio. kr. Der er ikke afsat midler.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssummen. 1,7-2,5 mio. kr.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 1: Indsatsen har sammenhæng med projektet for højklasset kollektiv trafik etape 2, der skal forløbe via Banegårdspladsen.
- Indsats 23: Indsatsen har sammenhæng med ny trafikstruktur i Midtbyen og de eventuelle trafikale ændringer, der lægges op til.

BEMÆRKNINGER

- Helhedsplanen peger på at der skal etableres en ny busterminal som i forbindelse med byudvikling i Banegårdskvarteret. Dette projekt afventer afklaring af højklasset kollektiv trafik etape 2.
- Omdannelse af Banegårdspladsen samt tilstødende gader forudsætter, at der træffes en beslutning om teknologi på højklasset kollektiv trafik etape 2.
- Der er en generel sammenhæng med byudvikling af Godsbanearalerne i forhold til at sikre fremtidige forbindelser for bløde trafikanter mellem Godsbanen og Banegårdskvarteret.

BESKRIVELSE

HVORFOR ER DET VIGTIGT MED GODE FODGÆNGERFORHOLD?

Vi er alle fodgængere på et eller andet tidspunkt og ofte flere gange i løbet af en dag. Gang er limen, der får mobilitetssystemet til at hænge sammen og gør det muligt at komme gnidningsfrit fra A til B. Hvis det skal være attraktivt at færdes rundt i byen til fods, kræver det også, at byen er godt indrettet. Der skal være plads til oplevelser og ophold, og byen skal tilbyde spændende byrum og høj bykvalitet.

Det sunde valg skal være det lette valg, og de fysiske rammer skal understøtte, at både børn og voksne kan transportere sig til fods. Fundamentet for god mobilitet er, at man kan komme frem til de destinationer man ønsker. En fysisk aktiv hverdag styrker livskvaliteten og det fysiske helbred, ligesom fysisk aktivitet har positive effekter for den mentale sundhed.

Et øget fokus på forholdene for gående skal sikre integrerede løsninger, så fodgængerområder er attraktive, tilgængelige, fremkommelige, sikre, trygge og med mulighed for ophold.

Der er allerede igangsat et arbejde med at realisere to tilgængelige fodgængerruter mellem Banegårdspladsen, Dokk1 og Aarhus Ø. Med indsatsen udpeges flere tilgængelige fodgængerruter i Midtbyen. På en tilgæn-

gelighedsrute arbejdes bl.a. med universelt design, wayfinding, ophold og oplevelser, som sikrer alle lige adgang og deltagelse i det offentlige liv og rum.

Mange steder er vejkrøds designet på den kørende trafiks præmisser, hvilket besværliggør forholdene for de gående, som har svært ved at nå over vejen. For at sikre bedre forhold for fodgængere kan der arbejdes med at forbedre fremkommeligheden for gående i en række udvalgte kryds ved at øge grøntiden, så det er lettere at nå over vejen.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan træffe beslutning om bindende principper for fodgængervenlig planlægning, så forholdene for fodgængere er tilgængelige, fremkommelige, sikre og trygge.

Byrådet kan desuden beslutte at igangsætte arbejdet med at udpege 2-3 nye tilgængelige fodgængerruter, så Midtbyen på sigt kommer til at have et net af tilgængelighedsruter.

Byrådet kan ligeledes beslutte at igangsætte arbejdet med højere prioritering af fodgængere i Midtbyens signalregulerede kryds.

KORT



De to tilgængelighedsruter, der allerede er under udarbejdelse, forløber mellem Banegårdspladsen, DOKK1 og Aarhus Ø.

EFFEKTURDERING*

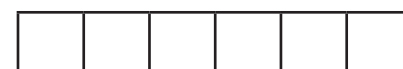


CO₂-REDUKTION



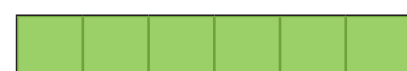
Ikke effektvurderet.

SUNDHEDSGEVINST***



Ikke effektvurderet.

BYKVALITET



Udmøntning af indsatsens principper og tiltag vil skabe øget bykvalitet.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Indsatsen vil øge mulighed og kapacitet for fodgængere.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Anlægsprisen for tilgængelighedsruter vil afhænge af en vurdering af den enkelte rute.

De tilgængelighedsruter, der er under udarbejdelse, vurderes at koste 1-3 mio. kr. per rute.

DRIFT

Der kan være mindre driftsomkostninger forbundet med nye tilgængelighedsruter, men formentlig vil driften hertil indgå som en del af de eksisterende driftsudgifter for arealerne.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 8: Tilgængelighedsruter i Midtbyen overlapper med opgradering af lokale stinet, som ligeledes omfatter adgang til stoppesteder og parkeringshuse.
- Indsats 23: Mobilitetszone og ny grøn trafikstruktur for Midtbyen er en forudsætning for, at der kan findes plads til at prioritere fodgængere.
- Indsats 29, 30: Arbejdet med byrum og omdannelse af parkeringsarealer bidrager til begrønning og byrumsforskønnelse, som er vigtigt for en tilgængelighedsrute.
- Indsats 34: Principper for grøn og intelligent trafikstyring er en forudsætning for, at gåendes vilkår forbedres ved kryds.

BEMÆRKNINGER

- Der er allerede igangsat et projekt for to tilgængelighedsruter i Midtbyen.
- Der er i den 10-årige investeringsplan allerede afsat midler til gang, idet der er reserveret 200 mio. kr. til gang og cykling samt 40 mio. kr. i tilgængelighedspuljen.

BESKRIVELSE

HVAD BETYDER FORBEDREDE SKOLEVEJE OG TRAFIKSIKKERHED FOR GRØN OMSTILLING?

Børn og unges transportvaner i skolealderen har stor betydning for deres fremtidige transportvaner. Generelt er børn og unge, der transporterer sig aktivt til skole, sundere og har bedre forudsætninger for indlæring og trivsel.

Der er allerede i dag stort fokus på at arbejde med at forbedre skoleveje og øge trafikikkerheden ved skolerne.

Alligevel er der på mange skoler en oplevelse af utryghed ved færdsel på skolevejene. Mange steder opleves trængsel på vejene omkring skolerne, og de mange biler er i sig selv utryghedsskabende. Det fører til en negativ spiral, hvor forældre er mere tilbøjelige til at køre deres børn i skole.

HVAD BLIVER GJORT I DAG?

I forbindelse med den 10-årige investeringsplan er der tidligere afsat 77 mio. kr. til sikre skoleveje. Disse midler anvendes allerede til en lang række analyser og anlæg, herunder:

- Skolevejsanalyser (kortlægning af adfærd omkring skolerne og de skoleveje, skolerne selv udpeger som utrygge).
- Opdatering af anbefalede skoleruter til hver skole.
- Udførelse af anlæg, der optimerer sikkerhed og tryghed på skoleruterne.

- Nudging og kampagner gennem udervisningsmateriale og tiltag der giver eleverne incitamenter til at transportere sig aktivt til og fra skole.
- Understøttelse af udarbejdelse af trafikpolitikker for skoler.

HVAD KAN BYRÅDET?

Med denne indsats kan byrådet fastsætte en ambitiøs målsætning om, at 85% af skoleeleverne skal være selvtransporterende og benytte aktiv transport i 2030. I dag er ca. 70% af skoleeleverne selvtransporterende.

For at indfri denne målsætning kan byrådet igangsætte yderligere understøttende indsatser:

- Etablering af hjertezoner ved alle skoler i kommunen.
- Pilotprojekt for gymnasier: Et pilotprojekt skal arbejde med gymnasieelevernes transportvaner ved at udvælge tre gymnasier i Aarhus i tre forskellige geografiske kontekster (midtby/forstad/opland) og gennemføre analyse af elevernes transportadfærd og herefter etablere relevante anlæg eller andre tiltag (eksempelvis skiltning, oplysningskampagner, samkørselstiltag).
- Kortlægning af trafikfarlige skoleveje i samarbejde med Østjyllands Politi med henblik på at forbedre trafikikkerhed.

ILLUSTRATION

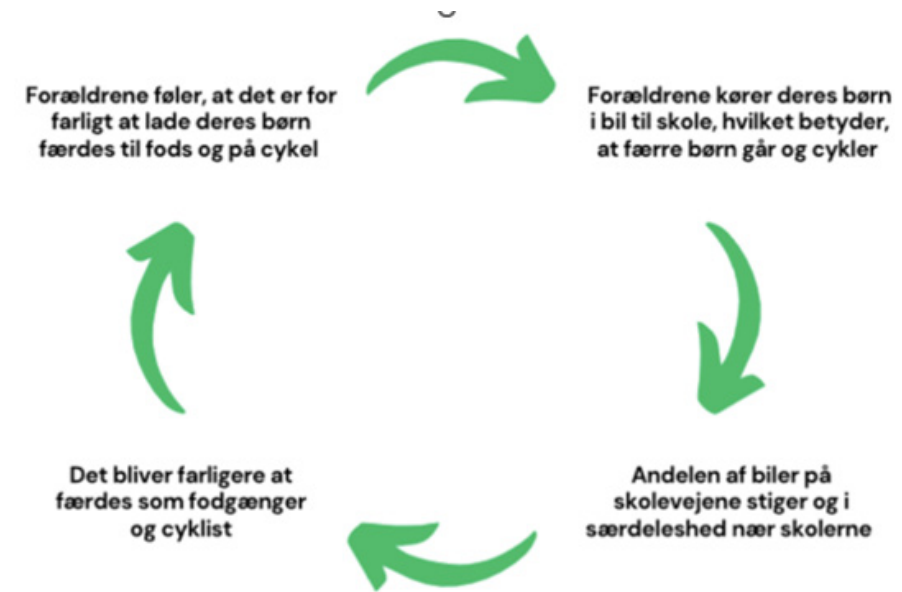
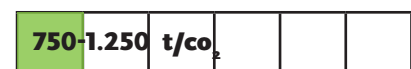


Illustration: Forældres opfattelse af skolebørns risiko ved at færdes i trafikken

EFFEKTURDERING*



CO₂-REDUKTION



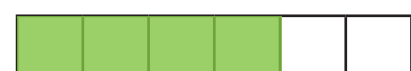
CO₂-effekten af indsatsen er beskednen. CO₂-effekten kan øges med begrænsninger for biltrafikken.

SUNDHEDSGEVINST***



Indsatsen styrker gang og cyklisme og har gode sundhedseffekter.

BYKVALITET



Indsatsen vil give mulighed for opgraderinger af byrum ved skoler.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Forbedrede skoleveje vil sikre øget kapacitet for cyklisme og gang.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Fase 0 overslag: 80-130 mio. kr.

Heraf er 50 mio. kr. afsat til nye anlægsprojekter i forbindelse med skolevejsanalysen og 8,6 mio.kr. afsat til etablering af hjertezoner ved alle skoler.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssummen.

0,7-1,2 mio. kr.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 13: Etablering af hjertezoner hænger sammen indsats 13 som udpeger 3 zoner, der kan være et pilotprojekt.
- Indsats 11 og 14: Principper vedrørende bedre fodgængerforhold og indsatser vedr. kommunikation/kampagne om cyklisme kan understøtte indsatsen for flere aktivt transporterende elever.

BEMÆRKNINGER

- Målsætningen gælder for skolerne som helhed, men på den enkelte skole gøres brug af differentierede målsætninger. Transportadfærden varierer mellem ind- og udskoling, og der er også stor forskel på transportvilkårene ved byskoler, forstadsskoler og oplandsskoler. Transportvilkår og afstand til skole afhænger også af skolesammenlægninger, skoledistrikter og lignende.
- Målsætningen på 85% vurderes at ligge på et ambitiøst niveau, men den giver stadig mulighed for, at nogle skoler kan ligge på 75-80%, mens mere bynære skoler vil kunne komme op over 90%.

BESKRIVELSE

HVAD ER EN HJERTEZONE?

Hjertezoner er zoner med tidsbegrænset indkørselsforbud i tidsrummet kl. 7.30-8.30 omkring skoler. Beboere i hjertezonen samt arbejdskørsel (taxi, hjemmehjælp, varelevering o.lign.) er undtaget fra forbuddet. Skolens personale kan også undtages. Hjertezoner kaldes også "tryghedszoner".

Tal fra en trivselsundersøgelse gennemført af magistratsafdelingen for Børn og Unge viser, at antallet af skoleelever, der transporterer sig aktivt til skole, er faldende. Denne udvikling har betydning for elevernes sundhed og koncentrationsevne, ligesom forøgelsen af biltransport har negativ betydning for klima og trængsel, såvel som det påvirker trygheden for de øvrige skolebørn.

Mange forældre føler, at skolevejene i Aarhus Kommune er utrygge. Mange biler på skolevejene og bilisters adfærd ved skolerne om morgenen bidrager til følelsen af utryghed. En reduktion i antallet af biler omkring skolerne kan give mere rolige og trygge ankomstforhold for de børn og forældre, der går og cykler til skole.

Formålet med indførelse af hjertezoner er at gøre nærområdet trafikalt trygt ved at begrænse biltrafikken betragteligt i morgenmyldretiden og dermed få flere skoleelever til at transportere sig aktivt til skole.

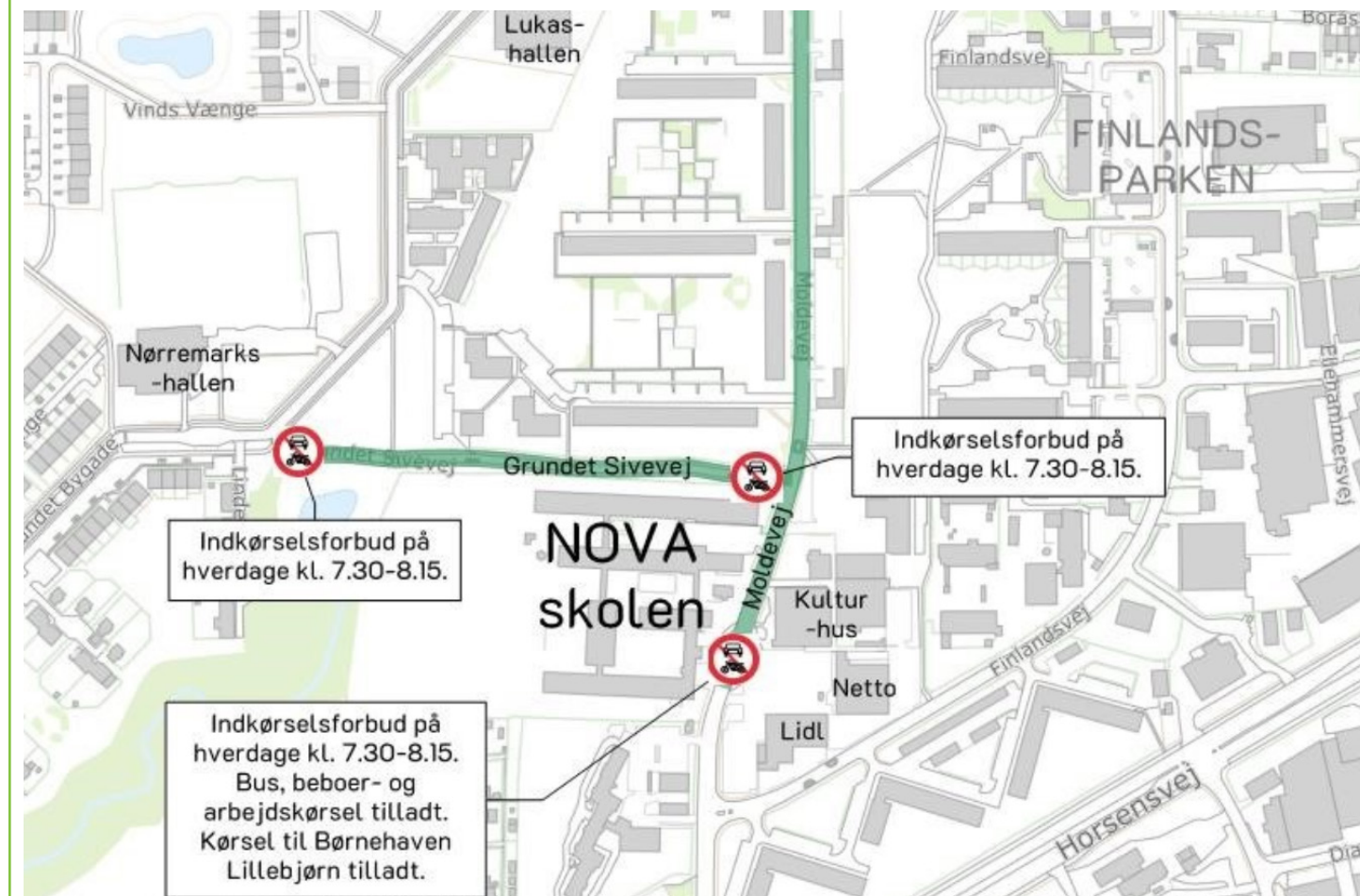
Der findes positive erfaringer med hjertezoner fra København, Odense og Aalborg.

HVAD KAN BYRÅDET?

Der er allerede afsat midler til at afprøve hjertezoner i forbindelse med Budgetforlig 2022. Med denne indsats kan byrådet beslutte at sætte endnu større fokus på hjertezoner ved at igangsætte yderligere pilotforsøg ved tre skoler i tre forskellige geografiske kontekster (midtby/forstad/opland).

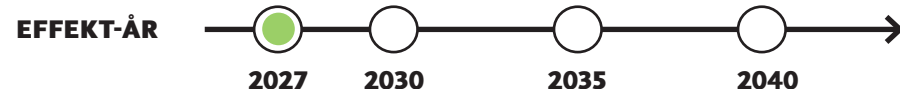
Disse pilotforsøg skal understøtte målsætningen om, at 85% af skoleeleverne skal være selvtransporterende og benytte aktiv transport i 2030, såfremt denne vedtages i forbindelse med indsats 12.

ILLUSTRATION



Eksempel på en hjertezone i Vejle Kommune med indkørselsforbud og undtagelser.

EFFEKTURDERING*

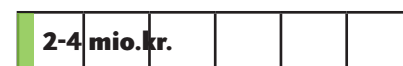


CO₂-REDUKTION



Hjertezoner i sig selv har en lille CO₂-effekt og sundhedsgevinst. Disse kan øges i sammenhæng med de resterende indsatser for sikre skoleveje.

SUNDHEDSGEVINST***

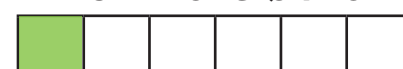


BYKVALITET



Indsatsen vil fredeliggøre byrum ved skoler.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Hjertezoner vil sikre en øget kapacitet for cyklisme og gang på meget lokalt niveau.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Fase 0 overslag: 1-2 mio. kr.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssummen.

0-0,1 mio. kr.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 12: Denne indsats er en del af indsatsen om at lave hjertezoner ved alle skoler, forbedrede skoleveje og trafikikkerhed.

BEMÆRKNINGER

- Der er afsat midler til at afprøve hjertezoner i Budgetforlig 2022.
- Indsatsen kræver et tæt samarbejde med skoler, fællesråd, beboere på berørte veje samt politiet.

BESKRIVELSE

HVORFOR UDLÅNE ELCYKLER TIL AARHUSIANERNE?

Det er for mange aarhusianerne en stor beslutning at købe en elcykel. Den store investering kan være en økonomisk barriere, og frygt for at få cyklen stjålet kan afholde mange fra at foretage købet. Med udlån af elcykler kan borgere gratis få stillet en elcykel til rådighed i en periode på 2-3 måneder. I låneperioden kan aarhusianerne benytte cyklen til hverdag og fritid efter eget behov og finde ud af, om det er en god løsning for dem. Formålet med udlån af elcykler er at understøtte aarhusianerne i at træffe bæredygtige transportvalg. På den måde kan kommunen som myndighed foranledige en hurtigere udvikling på cykelmarkedet og hjælpe aarhusianerne til nye transportvaner.

HVAD ER ERFARINGERNE?

En række kommuner har allerede positive erfaringer med gratis udlån af elcykler til borgere og har vist, at det kan føre til nye transportvaner. En lang testperiode kan have betydning for, at mange efterfølgende vælger at investere i en elcykel. Erfaringer fra andre kommuner viser, at 20-30% efterfølgende investerer i en ny cykel eller elcykel.

Erfaringer viser, at mange borgere i prøveperioden får ændret deres generelle opfattelse af, hvor langt man kan cykle i hverdagen. Mange finder ud af, at transporttid også kan være tid til afstresning, motion og oplevelser. Den største motivationsfaktor for de deltagende borgere i andre kommuner er en sundere og mere aktiv hverdag samt et styrket mentalt helbred.

HVAD ER POTENTIALET FOR AT FREMME ELCYKLER?

I 2018 havde 9% af cyklisterne i Aarhus Kommune en tohjulet elcykel. I 2022 var det steget til 24%. For ladcyklerne er der sket en stigning fra 4% til 11% i årene 2018-2022 (med/uden el). I Holland går udviklingen mod, at der indenfor få år vil blive solgt flere elcykler end almindelige cykler.

Elcyklister cykler oftere og længere og føler en stor grad af frihed med mulighed for at håndtere indkøb og fragte børn på en sikker og komfortabel måde. Elcyklen giver mulighed for at køre længere, og det bakkede terræn omkring Aarhus kan lettere overkommes uden ubehag. Udbredelse af elcykler har stort potentiale for at flytte mere transport til cyklen som en aktiv og sund transportform. Det gælder især afstande på 5-15 km til uddannelse og arbejde.

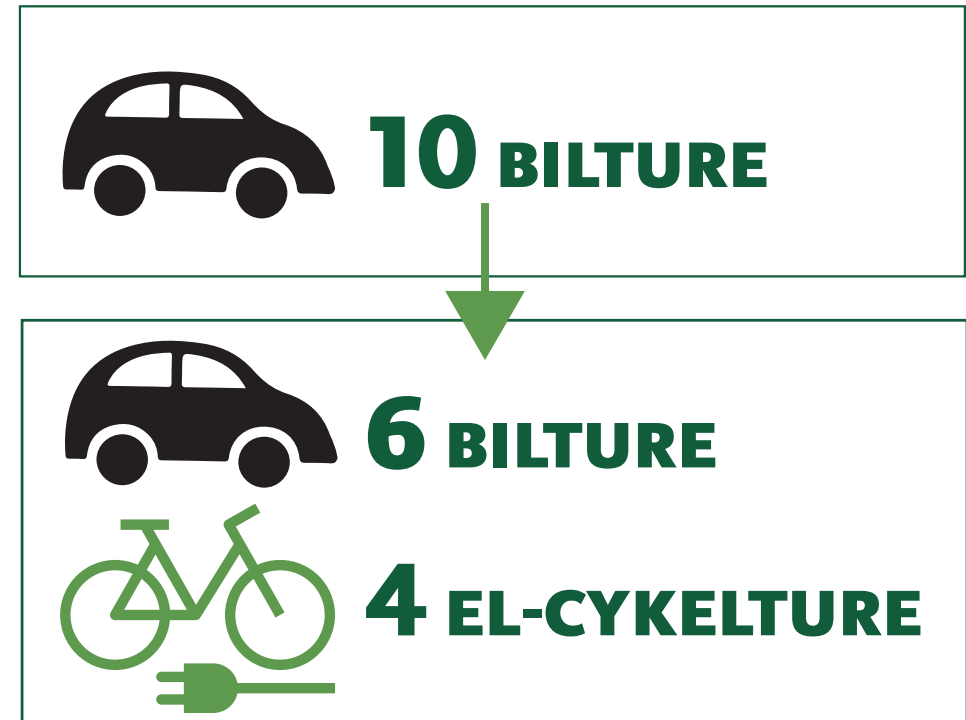
HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan vedtage, at gennemføre et storskalaprojekt med udlån af 100-300 elcykler for en periode på 2-5 år. Antal cykler og udlånsvarighed kan sammensættes på forskellige måder.

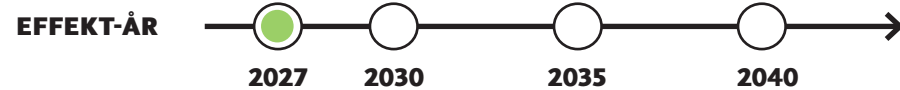
Elektrificering af cykelmarkedet er en igangværende udviklingstendens, som kommunen kan understøtte ved at stille cykler til rådighed for aarhusianerne. Private aktører, som fx cykelforhandlere, vil stå for håndtering, udlån og reparation i projektperioden. Som en del af projektet tilbagekøbes cyklerne efterfølgende af de private aktører, så cyklerne kan sælges videre på det private marked.

ILLUSTRATION

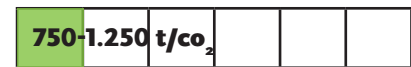
**NYE EL-CYKELEJERE FLYTTER
4 UD AF 10 BILTURE
OVER PÅ EL-CYKLEN**



EFFEKTURDERING**



CO₂-REDUKTION



CO₂-effekten af udlån af elcykler alene er beskednen. CO₂-effekten kan øges med andre understøttende tiltag samt begrænsninger for biltrafikken.

SUNDHEDSGEVINST***



BYKVALITET



Ingen eller marginal effekt.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Indsatsen vil øge potentialet for at flere bruger cyklen på længere afstande.

OMKOSTNINGER**

Denne indsats har ingen anlægsudgifter, men det skønnes, at udlån af 100 elcykler vil koste 2,5 mio. kr.

Den private aktør kan købe cyklerne efter projektperioden. Købsprisen stiger med længere projektperiode.

Der er mulighed for at tilpasse modellen, så der indgår mindre betaling fra borgeren som depositum.

Der er ingen skattemæssige konsekvenser for borgeren ved at låne en elcykel.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsatsen har ikke direkte relation til andre indsatser. Indsatsen kan dog kombineres med en del andre cykel- og adfærdsrelaterede aktiviteter på forskellig vis (udvalgte områder, udvalgte målgrupper, osv.)

BEMÆRKNINGER

- Et storskalaprojekt med udlån af cykler skal udbydes og udliciteres til private aktører. Der foregår p.t. opstart af samarbejde med en cykelforhandlerkæde om pilotprojekt for udlån af 10 elcykler i en 2-årig periode. Tidligere har Teknik og Miljø udført forsøgsprojekter med cykeludlån via Smart Mobilitet.
- Indsatsen vurderes ikke at være i strid med kommunalfuldmagtsreglerne, når formålet er at fremme sundhed og reducere klimapåvirkning. Det er dog et krav, at udlånet foregår til borgere i kommunen, da nærhedsprincippet i kommunalfuldmagtsreglerne ellers ikke vil være opfyldt.

BESKRIVELSE

Nøglen til at sikre et effektivt kollektivt trafiksystem, der kan tilbyde et reelt og attraktivt alternativ til bilen, er at gøre den kollektive trafik mere trængselsfri.

Trængselsfrihed eller øget busfremkommelighed har en række gevinster, herunder reduceret rejsetid, højere pålidelighed og rettidighed, som alle er centrale i at skabe attraktiv og konkurrencedygtig kollektiv trafik.

I dag sidder busserne i Aarhus fast i trængsel. Dette medførte i 2023 163 timers merkøretid hver dag. Det betyder, at passagerer oplever, at rejsen tager længere tid, og at man ofte ikke kan stole på køreplanen.

Der er flere virkemidler til at opnå trængselsfri kollektiv trafik. Det mest effektive og stabile virkemiddel er etablering af busbaner, hvor kun busserne kan køre. Derudover kan nævnes tiltag som krydsombygning med busprioritering (såkaldt gating), bussluser, ensretninger, fremrykkede stoppesteder og signalprioritering.

For at sikre vedvarende og pålidelig busfremkommelighedseffekt, som aarhusianerne kan stole på, kan man se på trængselsfrihed i korridorer. Hvis korridorer kombineres i et netværk, er det muligt at opnå høj effektivitet for flere buslinjer på tværs af hele kommunen.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan beslutte at etablere et trængselsfrit kollektiv trafiknet i hovedkorridorer, på indfaldsveje og ringforbin-

delse før 2030, der følger målbilledet, som er anbefalet af §17.4-udvalget for fremtidens højklasset kollektive trafik (se kort A).

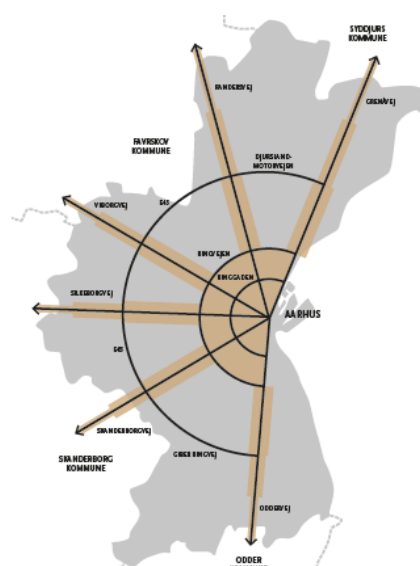
Det trængselsfrie net etableres ved at lave busbaner på indfaldsveje med 4 kørespor, mens der på strækninger med kun 2 kørespor benyttes andre busfremkommelighedstiltag, herunder signalprioritering for alle A-buslinjer. Se kort B med trængselsfrie strækninger i det nye net.

Der kan i sammenhæng med ovenstående etableres parker og rejs-anlæg ved de 4 indfaldsveje Grenåvej, Viborgvej, Skanderborgvej og Oddervej. Dette giver mulighed for omstigning fra bil til trængselsfri kollektiv trafik. Derudover opgraderes stoppesteder med mange påstigere med forbedret rejseinformation, wayfinding, venteforhold, cykelparkering mm.

For at udnytte det fulde potentiale i det trængselsfrie busnet, skal ruter for A-buslinjer tilpasses og antallet af afgange skal øges. Det vil give mere kapacitet og et højere og mere konkurrencedygtigt serviceniveau i forhold til bilen. Dette kan indbygges i ny kollektiv trafikplan, der skal træde i kraft i 2027 (se indsats 21).

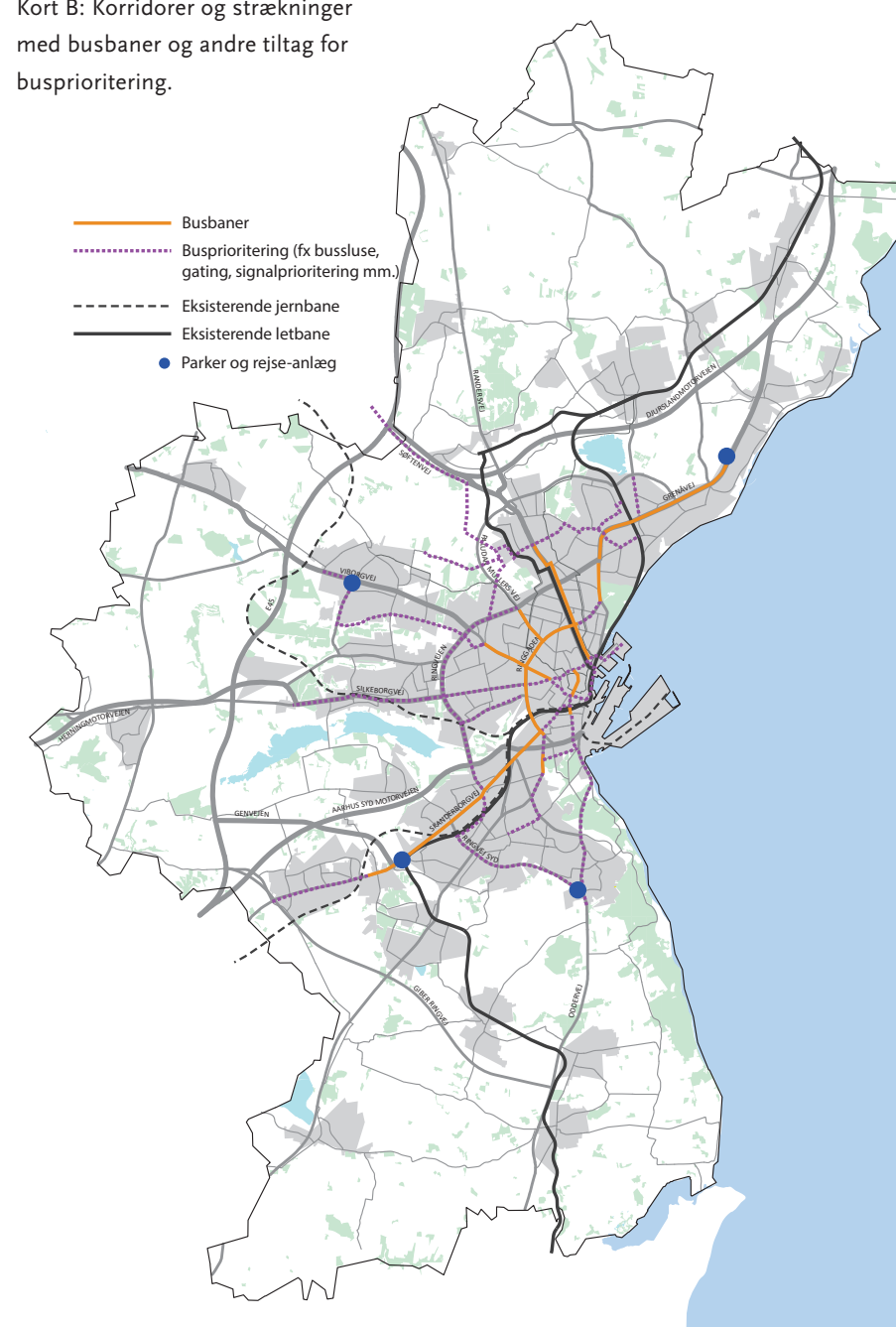
Byrådet har i 2022 fastsat et måltal for busfremkommelighed som betyder merkøretiden for A-busser skal minimum reduceres med 5,5 timer per dag hvert år i perioden 2023-2026. Denne indsats vil medvirke til målopfyldelse.

KORT / ILLUSTRATION



Kort A: Målbillede for udvikling af kollektiv trafik

Kort B: Korridorer og strækninger med busbaner og andre tiltag for busprioritering.



Aarhusianere ønsker flere busbaner

Der er i 2024 udført en spørgeundersøgelse om kollektiv trafik med 3.700 aarhusianere som viser:

86% er enige eller helt enige i at busserne bør prioriteres ved brug af busbaner, hvor der er trængsel. Selv blandt dem som ikke bruger den kollektive trafik er det 74%, som er enige eller helt enige i dette.

EFFEKTURDERING*



CO₂-REDUKTION



Flere vil bruge kollektiv transport, og busbaner vil sætte begrænsninger på biltrafikken.

BYKVALITET



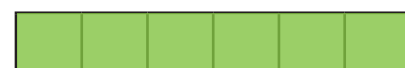
Begrænsninger af biltrafikken vil forbedre bymiljøet.

SUNDHEDSGEVINST***



Begrænsninger på biltrafikken vil gøre at flere cykler og går.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Indsatsen vil øge fremkommelighed og kapacitet for den kollektive trafik.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Fase 0 overslag: 560-850 mio. kr.

Der er i anlægsoverslag medregnet 25% til bygherreomkostninger, 40% usikkerheder og herefter er der lavet et spænd på ±25%.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssumring. 5-7,7 mio. kr.

Hvis det nuværende serviceniveau fastholdes vurderes de kollektiv trafik driftskonsekvenser til en samlet besparelse på 84 mio. kr. årligt i sparet køretid. Dertil forventes en merindtægt på 19 mio. kr. i øget passagerindtægter.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 21: Tilpasning af buslinjer og øget frekvens gennemføres med ny kollektiv trafikplan.
- Indsats 23: Hvor det ikke er muligt at inddrage kørespor, vil fremkommeligheden kunne forbedres væsentligt ved en kombination med ny trafikstruktur for Midtbyen.
- Indsats 22: Biltrafikken bør holdes på det overordnede vejnet ved at etablere mobilitetszoner langs indfaldsveje med busbaner.
- Indsats 8: Opgradering af stinet i forbindelse med stoppesteder øger attraktiv adgang til kollektiv trafik.

BEMÆRKNINGER

- Konvertering af eksisterende kørespor til busbaner påvirker fremkommelighed og kapacitet for biltrafikken markant.
- Etablering af et trængselsfrit busnet kan ske hurtigt og med relativt få omkostninger sammenlignet med BRT eller letbane.
- Det trængselsfrie busnet kan suppleres med højklasset kollektiv etape 2 og BRT på Ringvejen og kan senere opgraderes med yderligere etaper af BRT eller letbane.

BESKRIVELSE

HVORFOR TRÆNGSELSFRI KORRIDOR PÅ SKANDERBORGVEJ?

Skanderborgvej er den indfaldsvej med flest busser og passagerer (ca. 14.500 daglige passagerer), men samtidig den strækning i Aarhus, hvor busserne er næstmest forsinket på grund af trængsel (ca. 22 timer forsinkelse per dag), kun overgået af Ringvejen.

Denne indsats er et delelement i indsats 15, om et fuldt trængselsfrit kollektivt net, og et eksempel på hvordan byrådet kan tage hul på etablering nettet.

Nøglen til at sikre et effektivt kollektivt trafiksystem, der kan tilbyde et reelt og attraktivt alternativ til bilen, er at gøre den kollektive trafik mere trængselsfri.

Trængselsfrihed eller øget busfremkommelighed har en række gevinster, herunder reduceret rejsetid, højere pålidelighed og rettidighed, som alle er centrale i at skabe attraktiv og konkurrencedygtig kollektiv trafik.

I dag sidder busserne i Aarhus fast i trængsel. Dette medførte i 2023 163 timers merkøretid hver dag. Det betyder, at passagerer oplever, at rejsen tager længere tid, og at man ofte ikke kan stole på køreplanen.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan beslutte at iværksætte et forprojekt for etablering af en trængselsfri kollektiv trafikkorridor langs Skanderborgvej før 2027.

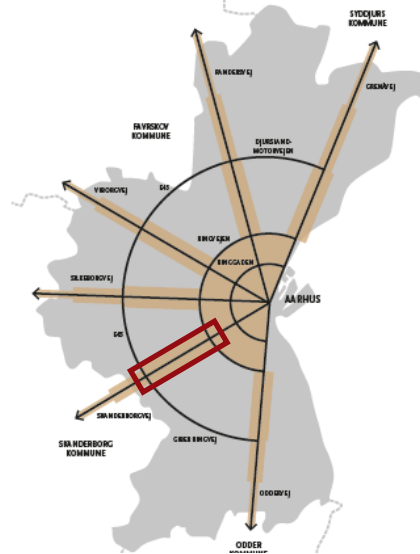
Projektet indebærer, at 2 af 4 kørespor på strækningen mellem Genvejen og Harald Jensens Plads konverteres til busbaner. Hvor det ikke er muligt på grund af eksisterende bygninger eller smalt vejudlæg, benyttes andre busfremkommelighedstiltag såsom signalprioritering. Flere kryds på strækningen ombygges.

Ved Genvejen etableres et parker og rejs-anlæg på minimum 200 pladser, og stoppesteder med mange passagerer i korridoren forbedres med øget rejseinformation, wayfinding, venteforhold, cykelparkering mm.

Langs korridoren på det tilstødende og lokale vejnet gennemføres tiltag, der følger principper for mobilitetszoner (se nærmere i indsats 22). Dette for at sikre, at biltrafikken ikke søger ud i boligområder for at skyde genvej.

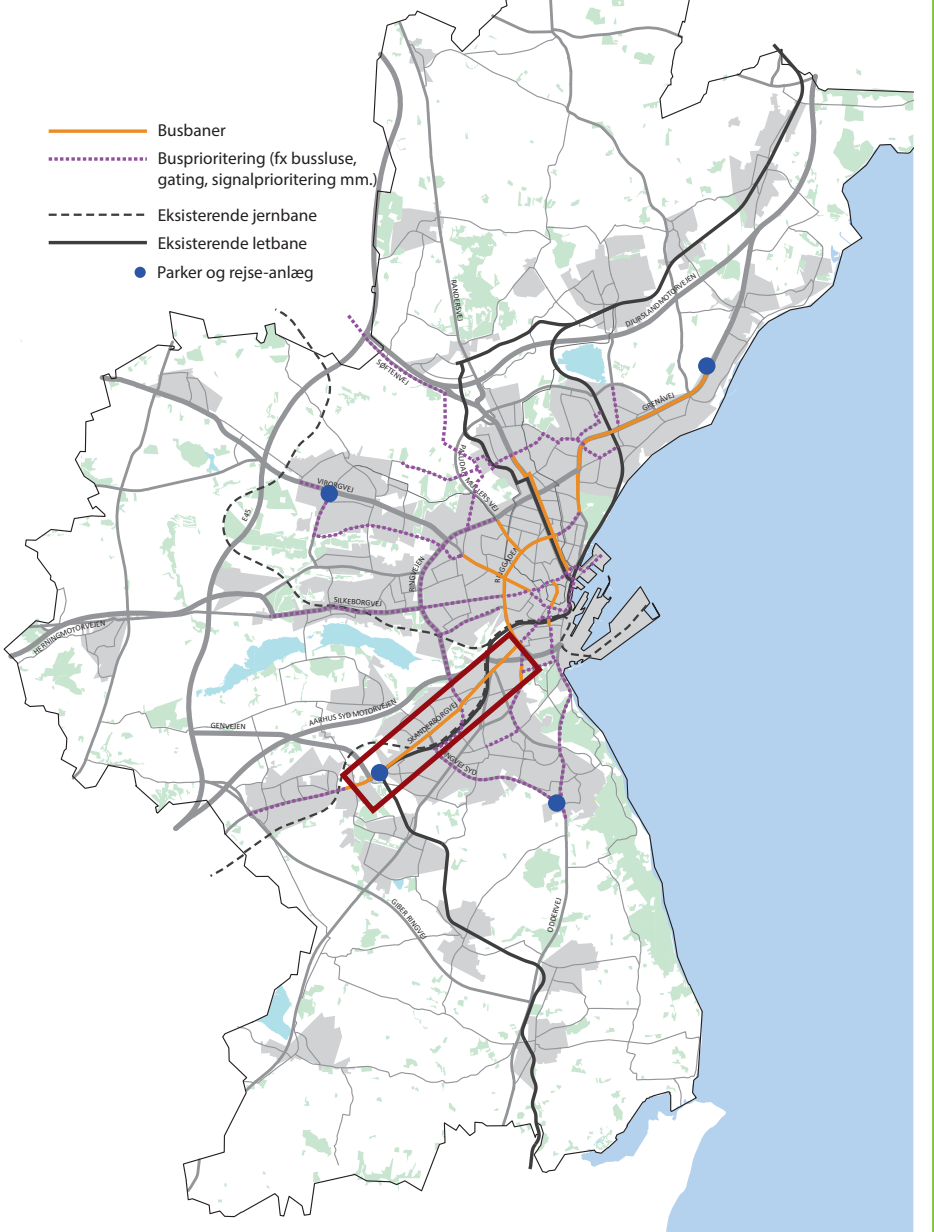
Endelig antal og ruter for buslinjer i korridoren, og antallet af afgang øges. Det vil give mere kapacitet og et højere og mere konkurrencedygtigt serviceniveau. Dette skal indbygges i ny kollektiv trafikplan, der skal træde i kraft i 2027.

KORT / ILLUSTRATION



Kort A: Målbillede for udvikling af kollektiv trafik samt udpegning af Skanderborgvej som korridor

Kort B: Skanderborgvej korridor

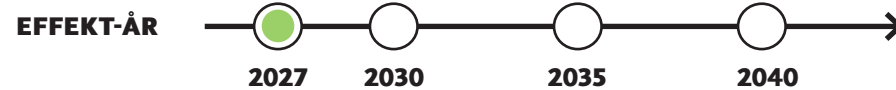


Aarhusianere ønsker flere busbaner

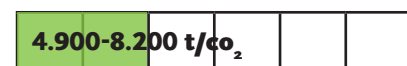
Der er i 2024 udført en spørgeundersøgelse om kollektiv trafik med 3.700 aarhusianere som viser:

86% er enige eller helt enige i at busserne bør prioriteres ved brug af busbaner, hvor der er trængsel. Selv blandt dem som ikke bruger den kollektive trafik er det 74%, som er enige eller helt enige i dette.

EFFEKTURDERING**

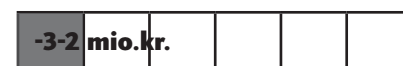


CO₂-REDUKTION



Flere vil bruge kollektiv transport i korridoren, og busbaner begrænser biltrafikken.

SUNDHEDSGEVINST***



Realiseres kun denne korridor forventes det at flytte cyklister og gående til kollektiv trafik.

BYKVALITET



Der er et stort potentiale for samtidig at opgradere byrum og bymiljøer. Dette kræver dog merinvesteringer.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Trængselsfri kollektiv transport i korridoren vil få øget køretid og kapacitet betydeligt.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Fase 0 overslag: 130-210 mio. kr.

Dette overslag vil kunne nedbringes markant såfremt man er villig til at gå på kompromis med løsningerne og fremkommeligheden.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssummen. 1,1-1,9 mio. kr.

Kollektiv trafik driftskonsekvenser vurderes til en samlet besparelse på 6 mio. kr. årligt i sparet køretid hvis det nuværende serviceniveau fastholdes.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Denne indsats har stærk sammenhæng med øvrige indsatser for udvikling af effektiv og attraktiv kollektiv trafik. Den er en del af et samlet trængselsfrit kollektivt trafiknet (indsats 15).
- Indsats 22: Denne indsats skal sammentænkes med trafikstrukturen for det overordnede vejnet og etablering af mobilitetszoner langs indfaldsveje med busbaner.
- Indsats 21: Eventuel tilpasning af buslinjer og øget frekvens i korridoren kan gennemføres med ny kollektiv trafikplan.

BEMÆRKNINGER

- Konvertering af eksisterende kørespor til busbaner påvirker fremkommelighed og kapacitet for biltrafikken markant.
- Etablering af en trængselsfri buskorridor på Skanderborgvej kan gennemføres relativt hurtigt og kan være en mulighed for at afprøve effekten af busbaner og et trængselsfrit kollektivt net i Aarhus.

BESKRIVELSE

HVORFOR INVESTERE YDERLIGERE I LETBANENS ETAPE 1?

Passagertallet for letbanens etape 1 er i stigning. I 2023 var der over 5,8 mio. passagerer. Målsætningen er 8-10 mio. passagerer i 2030.

For at nå det kræves en række investeringer, der kan sikre en øget frekvens og kapacitet. Derudover vil det kræve, at der fortsat byudvikles langs letbanen, hvorved flere borgere får nem adgang til højklasset kollektiv transport.

Med letbanen er der allerede foretaget en massiv investering i en højklasset kollektiv transportform i Aarhus, der både giver grøn og attraktiv mobilitet til byen, men som også binder forstæder, opland og regionen tættere sammen.

Skal man få det maksimale ud af denne investering, skal endnu flere bruge letbanen. Det er muligt med yderligere investeringer at opnå flere passagerer for en relativt begrænset udledning af CO2 i forbindelse med nyanlæg.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan beslutte, at letbanens frekvens og kapacitet skal øges frem mod 2030. Dette vurderes at være nødvendigt, hvis målsætningen om 8-10 mio. passagerer skal indfries.

Indsatsen består i følgende investeringer:

- nye ekstra togsæt
- nyt depot
- en række opgraderinger og tilpasninger af den eksisterende infrastruktur til nye, længere toge
- en ny krydsningsstation på Odderstrækningen

Ovenstående vil gøre det muligt i dagtimerne, at køre 5-minuttersdrift på den indre strækning i Aarhus samt 15-minuttersdrift til både Hornslet og Odder.

Byrådet kan derudover beslutte, at Klokhøjens parkér og rejs-anlæg udvides før 2030. Anlægget er i dag forberedt på en fordobling af de 100 parkingspladser. I takt med at letbanen forbedres, regulering af biltrafikken og udbygning af det kollektiv trafik-net, er det forventningen at efterspørgslen for parkér og rejs bliver større.

KORT / ILLUSTRATION

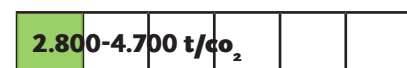


Letbanens etape 1 - eksisterende linjeføring og stationer med angivelse af Grenåbane og Odderbane. Placering af Klokhøj st. med parkér og rejs-anlæg er angivet med rød cirkel.

EFFEKTIVURDERING**

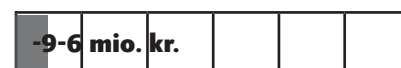


CO2-REDUKTION

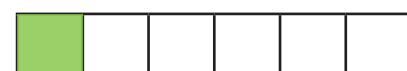


CO2-effekten af udvidelser på letbanens etape 1 alene er beskeden. CO2-effekten kan øges med andre understøttende tiltag samt en videre udbygning af hele det trængselsfrie og højklassede kollektive net (netværkseffekt).

SUNDHEDSGEVINST***

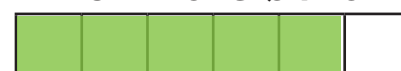


BYKVALITET



Letbanen kan understøtte byudvikling med høj bykvalitet.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Udvidelse vil øge frekvens og kapacitet på strækningen markant.

OMKOSTNINGER**

Den samlede investeringssum er vurderet til 1.011 mio. kr. (vurderet i 2024 i samarbejde med Aarhus Letbane og Midttrafik).

Udgiften skal deles ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland og forventes at kunne lånefinansieres.

Heraf forventes ca. 480 mio. kr. at gå til indkøb af nye toge og den resterende del til nye anlæg.

De årlige omkostninger (ydelse på lån, renter, øget anlægsdrifts-omkostninger, driftsludgifter og øget billetindtægter) for Aarhus Kommune er beløbet sig til 30,9 mio. kr.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Denne indsats hænger sammen med øvrige indsats for udvikling af effektiv og attraktiv kollektiv transport, herunder et trængselsfrit kollektivt trafiknet (Indsats 16), Højklasset kollektiv trafik etape 2 (Indsats 1), BRT på Ringvejen (Indsats 19) og et udbygget højklasset kollektivt trafiknet (indsats 20).
- Indsats 4: Indsatsens effekt forbedres hvis den kombineres med om stationsnær og transportorienteret byudvikling.
- Indsats 2,3: Restriktioner for biltrafikken vil også give denne indsats større CO2-effekt.

BEMÆRKNINGER

- Indkøb af nye toge tager tid. Såfremt passagermålsætning skal opnås i 2030, vurderer Teknik og Miljø, at det vil være nødvendigt at beslutte indkøb af toge i 2024.
- En forudsætning for indfrielse af målsætningen på 8-10 mio. passagerer i 2030 er der samtidig realiseres den planlagte byudvikling i korridoren, særligt Lisbjerg og Nye.
- Placering af flere bymæssige funktioner ved Klokhøj vil gøre det mere attraktivt og trygt at benytte anlægget.

BESKRIVELSE

HVAD ER EN BRT?

BRT står for Bus Rapid Transit og er en højklasset busløsning med høj fremkommelighed, kapacitet og kort rejsetid. For at sikre fremkommelighed, rettidighed og kort rejsetid etablerer man typisk dedikerede busbaner, signalprioritering og andre tiltag, der sikrer fremkommeligheden.

BRT betragtes som højklasset kollektiv trafik og sammenlignes ofte med letbane. Frem for normale busstoppesteder etableres der typisk højklasset stationer, ligesom ved en letbane, hvor der er attraktive ventefaciliteter, realtidsrejseinformation, gode cykelparkeringsforhold og tilgængelighed.

Brugerne vil i et BRT-system opleve et højt serviceniveau hvor frekvensen typisk er minimum 6 afgang i timen. Nogle BRT-systemer anvender ekstra lange BRT-busser med høj kapacitet (25 meter), men det afgørende for effektiviteten er selve infrastrukturen og serviceniveauet, og der findes også mange BRT-systemer, der bruger normale busser (18 meter).

Specielle store BRT-busser vil kræve investering i nye depot- og servicefaciliteter, mens 18 meter ledbusser, som bruges i Aarhus Kommune i dag kan håndteres i de eksisterende faciliteter.

HVAD KAN BYRÅDET?

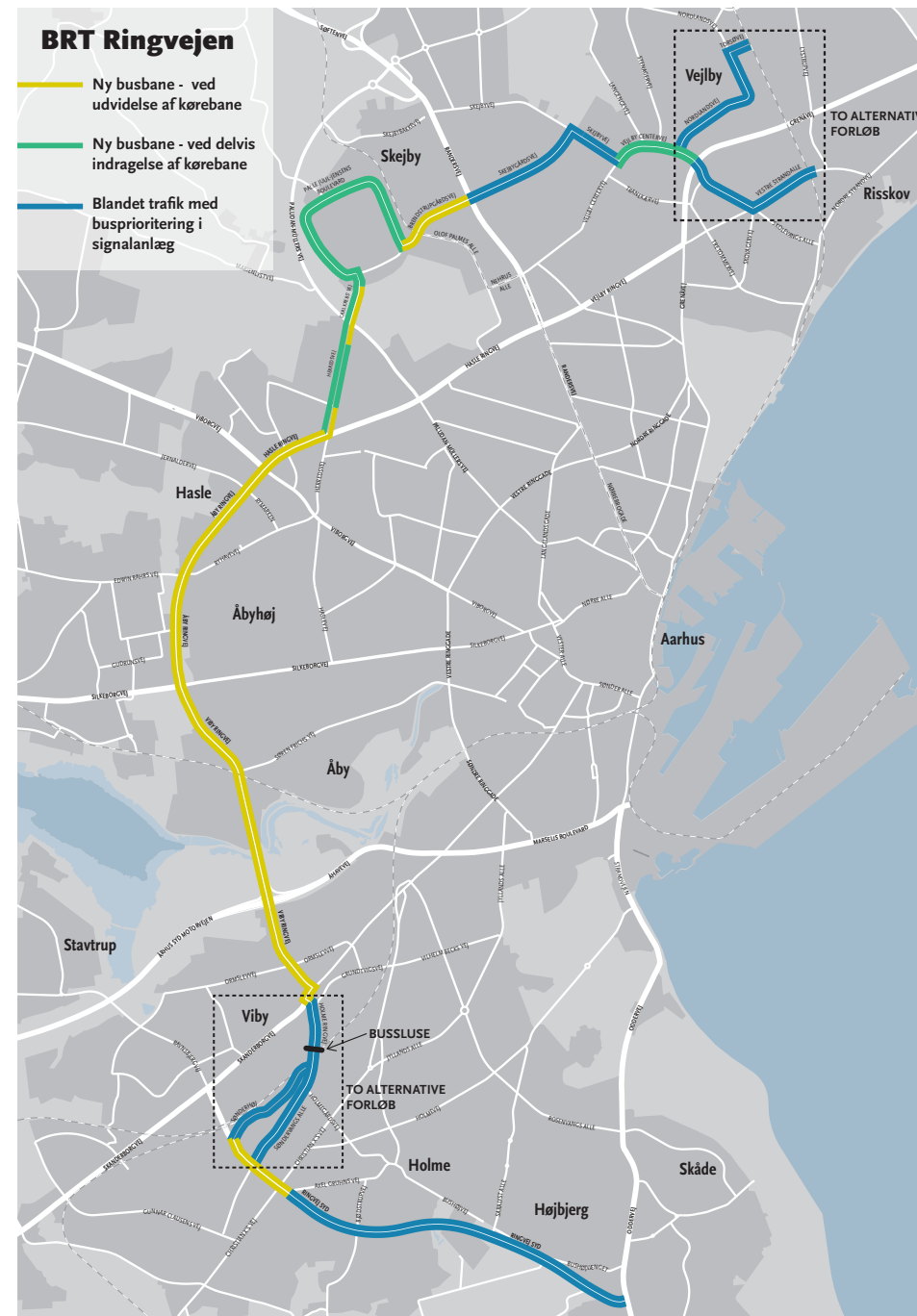
Byrådet har i 2023 bedt Teknik og Miljø udarbejde et projekt for et BRT-system på Ringvejen (som vist på kortet). Projektet forventes klar til politisk stillingtagen i 2025.

Projektet skal sikre højklasset og trængselsfri kollektiv trafik i ringvejskorridoren, hvor den kollektive trafik i dag kører med store forsinkelser på grund af trængsel (ca. 26 timer merkøretid om dagen). Projektet spiller en central rolle i at styrke det samlede kollektive net i Aarhus ved at forbinde den kollektive trafik på tværs af alle indfaldsveje og store destinationer som AUH, Viby Station og Mega Syd.

Byrådet kan beslutte at der skal igangsættes en anlægsopsparing til projektet da der på nuværende tidspunkt ikke er afsat tilstrækkelige finansiering.

Udover selve BRT-projektet kan byrådet træffe beslutning om, at der også skal etableres mobilitetsknudepunkter som skal sikre sammenhæng med det øvrige mobilitetssystem samt et nyt parker og rejs-anlæg ved Oddervej.

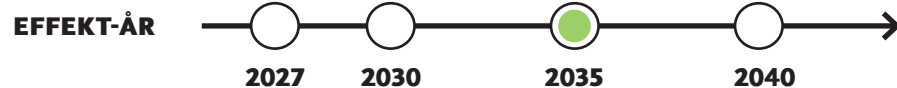
KORT



Linjeføring for BRT på Ringvejen samt angivelse af hvilke løsninger der undersøges på delstrækningerne.

På yderstrækninger (markeret med blå) er der på nuværende tidspunkt forskellige alternativer i spil og der udestår at træffe endelig beslutning om linjeføring.

EFFEKTURDERING**



CO₂-REDUKTION



CO₂-effekten af BRT på Ringvejen alene er beskedent. CO₂-effekten kan øges med restriktive tiltag for biltrafikken samtidigt, her kan det være relevant at undersøge inddragelse af kørespor på Ringvejen fremfor udbygning.

SUNDHEDSGEVINST***



BYKVALITET



Byrums kvalitet strækningen vil blive øget omkring stationsområder, særligt ved Viby Torv.

KAPACITET FOR GRØN MOBILTIET



Indsatsen vil øge frekvens og kapacitet på strækningen markant.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

1.215-1.485 mio. kr. (2022-pris)
Overslag baseret på projekt om BRT på Ringvejen.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssum-mering.
11-13,4 mio. kr.
Kollektiv trafik driftskonsekvenser vurderes til en samlet besparelse på 7-9 mio. kr. årligt i sparet køretid hvis det nuværende serviceniveau fastholdes.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Projektet har sammenhæng med indsatsen om et trængselsfrit kollektiv trafiknet (indsats 15) og flere etaper med højklasset kollektiv trafik (indsats 1, 17, 19).
- Projektet har sammenhæng med en ny kollektiv trafikplan (indsats 21).
- Hvis projektet kombineres indsats med 4, 8 og 11 sikres, at flere vil få bedre adgang til BRT'en og dette vil øge passagergrundlaget.

BEMÆRKNINGER

- BRT på Ringvejen har en lang realiseringshorisont. Der er i dag iværksat flere busfremkommelighedsprojekter på strækningen som forløberprojekter som skal sikre den nuværende linje 6A vil få bedre køretid.
- Byrådet har afsat 292 mio. kr. til projektet. Der mangler en betydelig restfinansiering.
- Projektets anlægsstørrelse vil give en betydelig belastning af anlægsloftet.

BESKRIVELSE

HVORFOR ET HØJKLASSET KOLLEKTIVT TRAFIKNET?

Letbanerådet, som består af Aarhus Kommune, syv andre østjyske kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik, har udarbejdet en fælles vision for udbygning af det højklassede kollektive trafiknet i Aarhus og Østjylland, der skal sikre sammenhæng og effektiv og grøn kollektiv mobilitet i hele regionen. Visionen hedder Samspil 2030.

Samspil 2030 udpeger opbygning af et netværk af højklassede kollektive trafiketaper i Aarhus. En del af disse etaper er Teknik og Miljø allerede ved undersøge med henblik på politisk stillingtagen. Nærmere bestemt den højklassede kollektive trafik etape 2 mellem Spanien og Brabrand (indsats 1), udvidelser på letbanens etape 1 (indsats 17) og BRT på Ringvejen (indsats 18).

Det eksisterende kollektive trafiknet, busser og letbane etape 1, skal udbygges, såfremt det skal kunne medvirke til grøn omstilling af transporten, markant flere passagerer i den kollektiv trafik og understøttelse af byvikling på lang sigt. Udvikling af et sammenhængende højklassede kollektivt trafiknet er den mest ambitiøse vision for den kollektive trafik i Aarhus Kommune.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan træffe en principbeslutning om udbygning af det højklassede kollektive trafiknet i Aarhus. På baggrund heraf vil Teknik og Miljø udarbejde en handlingsplan med oplæg til rækkefølge og forslag til igangsættelse af forundersøgelser for nye etaper.

Indeværende indsats indeholder de etaper, der sammen med indsats 1, 17 og 18 vil indfri en fuld udbygning af Samspil 2030 og visionen om et højklassede kollektivt trafiknet.

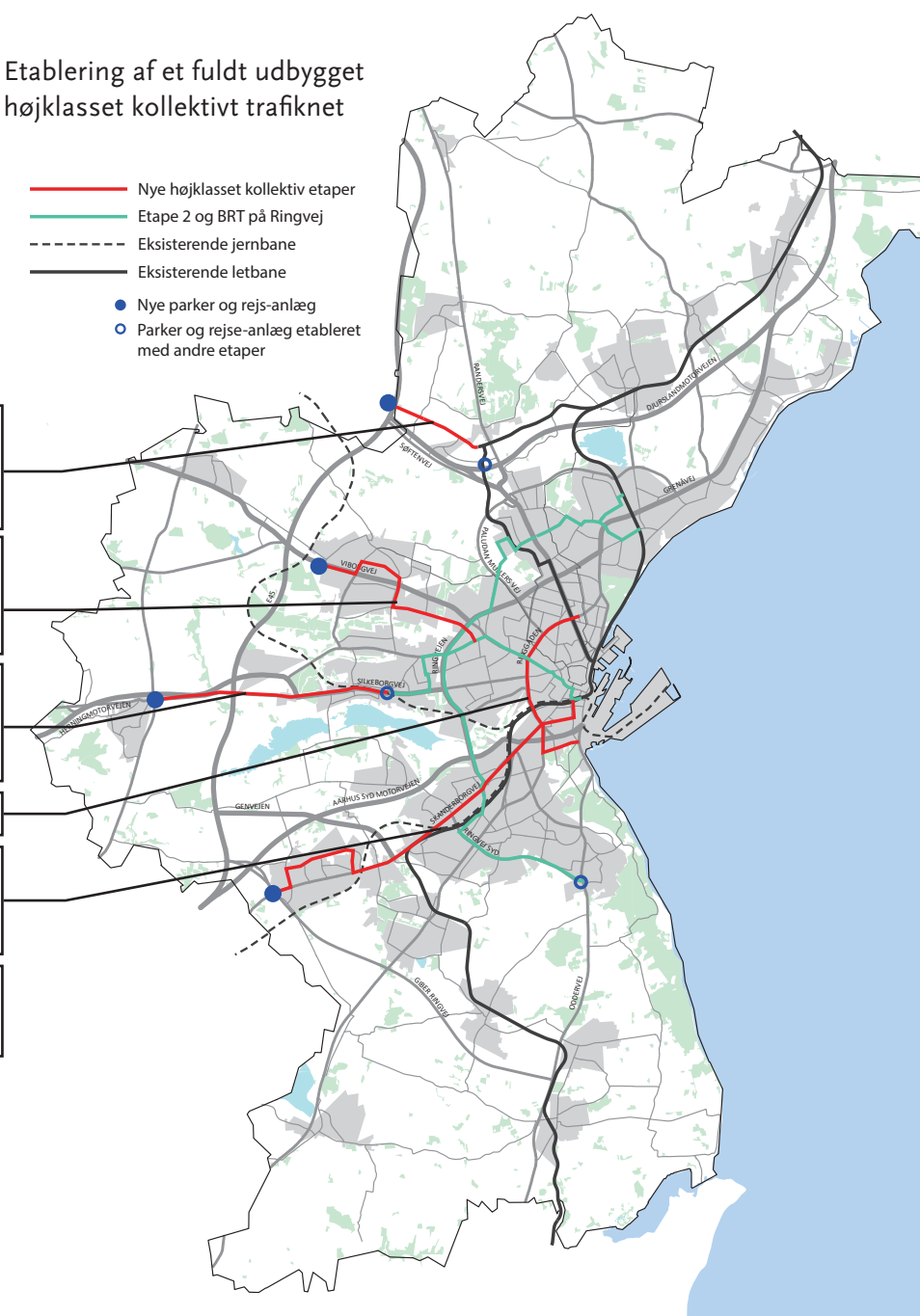
På illustrationen vises det samlede højklassede kollektive trafiknet, og hvilke deletaper denne indsats indeholder.

Udvikling af et højklassede kollektivt trafiknet kræver stor finansiering, og tiden, fra planlægningen sættes igang, til projekterne er klar til brug, er lang. Byrådet kan beslutte, hvornår det ønsker, et højklassede kollektivt trafiknet, eller dele heraf, skal være klar til brug og samtidig beslutte at sætte Teknik og Miljø i gang med at undersøge de næste etaper.

KORT

Etablering af et fuldt udbygget højklassede kollektivt trafiknet

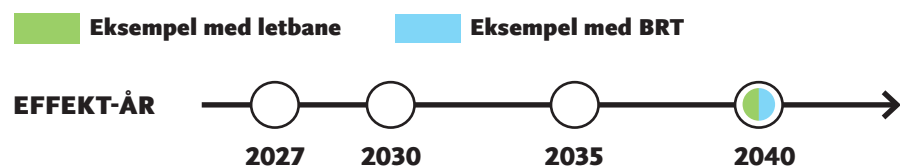
- Nye højklassede kollektiv etaper
- Etape 2 og BRT på Ringvej
- - - Eksisterende jernbane
- Eksisterende letbane
- Nye parker og rejs-anlæg
- Parker og rejs-anlæg etableret med andre etaper



Denne indsats indeholder:

- Forlængelse af eksisterende letbane etape 1 mod vest (Lisbjerg) og muligvis frem til E45
- Udvidelse af etape 2 med afgrening til Tilst som enten BRT eller letbane i eget tracé (forudsætter indsats 1)
- Udvidelse af etape 2 med afgrening til Harlev som enten BRT eller letbane i eget tracé (forudsætter indsats 1)
- BRT på Ringgaden
- Højklassede tracé mellem Aarhus H og Kolt/Hasselager som enten BRT eller letbane i eget tracé
- Parker og rejs-anlæg ved Giber Ringvej, Viborgvej, Silkeborgvej samt E45

EFFEKTURDERING**



CO ₂ -REDUKTION	SUNDHEDSGEVINST***
5.800-9.700 tons CO ₂	4-8 mio. kr.
3.900-6.400 tons CO ₂	2-5 mio. kr.

Der vil være en relativ beskedne CO₂-effekt af en udvikling af det højklassede kollektive net. CO₂-effekten kan øges med andre kollektive trafikprojekter (hvor netværkseffekt øges) samt indsats med øget restriktioner for biltrafikken.



Der er et stort potentiale for samtidig at opgradere byrum og bymiljøer. Dette kræver dog merinvesteringer.

Indsatsen vil markant øge kapacitet og fremkommelighed for grøn mobilitet.

OMKOSTNINGER**

- ANLÆG**
 Fase 0 overslag:
 • 4.825-7.400 mio. kr. med letbane
 • 2.360-3.320 mio. kr. med BRT

- DRIFT**
 De vedligeholdelsesmæssige omkostninger ved anlæg er anslået til:
 • 44-67 mio. kr. med letbane
 • 22-30 mio. kr. med BRT

- Kollektiv trafik driftskonsekvenser vurderes til:
 • 16 mio. kr. i øget driftsudgifter med letbane
 • 23 mio. kr. i driftsbesparelser med BRT

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Denne Indsats bygger ovenpå indsats for højklassede kollektiv trafik etape 2 mellem Spanien og Brabrand (indsats 1), BRT på Ringvejen (indsats 18) samt udvidelser på letbanens etape 1 (indsats 17). Det forudsættes således, at disse indsats også gennemføres.**
- Indsats 15: Det er hensigtsmæssigt at udbygge det eksisterende A-busnet med trængselsfrie korridorer før etablering af flere etaper af højklassede kollektiv trafik.
 - Effekten af et højklassede kollektivt trafiknet kan øges, hvis det samtidig samtænkes med restriktioner for biltrafikken, eksempelvis nulemissionszone (indsats 2) og roadpricing (indsats 3).

BEMÆRKNINGER

- Højklassede kollektive trafikprojekter har typisk meget lang tidshoriont. Fra planlægning til anlæggelse til ibrugtagning går det nemt over 10 år.
- Indsatsens finansieringsbehov gør det nødvendigt at af søge mulighed for statslig medfinansiering. Ved etablering af letbanens etape 1 medfinansierede staten ca. 50 % af anlægsomkostningerne.
- Der er igangsat et arbejde med at afdække mulighederne for en trængselsfri busløsning mellem Hinnerup og Aarhus N. Dette kan inddrages i en kommende opdatering af Samspil 2030

BESKRIVELSE

Overskuelighed og gennemskuelighed af zoneinddeling, prisstruktur og billetprodukter i den kollektive trafik har stor betydning for, om brugerne oplever det som en attraktiv mobilitetsløsning for dem i hverdagen.

- I 2023 og 2024 er billetpriserne samlet steget med 15,8 % for at modsvare det stigende udgiftsniveau.
- I forbindelse med Festugen i 2023 var den kollektive trafik en søndag gjort gratis. Dette medførte en stigning i brugere på 59 %, men også en betydelig merudgift.
- I en spørgeskemaundersøgelse af aarhusianernes holdning til kollektiv trafik fra 2024 svarede størstedelen at de tilfredse med den kollektive trafik, men samtidig svarede 93% også at billigere billetter har en betydning for om de bruger den kollektive trafik.
- Mangel af gennemskuelighed er en barriere for nye brugere i den kollektive trafik og 39 % af de adspurgte ikke-brugere af kollektiv trafik er i tvivl om zonestruktur og billetprodukter.
- Udover pris og billettyper, er de primære faktorer i at gøre den kollektive trafik attraktiv rejsehastighed, frekvens og pålidelighed. Dette understøttes også i spørgeundersøgelsen. Lav pris gør således ikke den kollektive trafik mere attraktiv hvis det sker på bekostning af f.eks. antallet af afgang.

HVAD KAN BYRÅDET?

Zonestruktur, takster og billetprodukter i Aarhus Kommune fastsættes af Midttrafik i et tværregionalt samarbejde.

Byrådet kan bede Teknik og Miljø om at rette henvendelse til Midttrafik med henblik på at udarbejde et oplæg til en justering af zonestruktur, billetpriser og billetprodukter som i højere grad er tilpasset brugernes behov og ønsker og Aarhus Kommunes målsætning om grøn omstilling.

Dette kan indeholde:

- Oplæg til gentænkning af zonestrukturen i Aarhus Kommune evt. med inspiration fra én-zone model som i Stockholm og så kollektiv trafik bliver mere attraktivt på længere rejser, hvor det typisk er bilen, der er alternativet.

På kortere strækninger kan taksten omvendt fungere som incitament til at cykle eller gå, hvis muligt.

- Oplæg til sænkning af billettakster for udvalgte brugergrupper, baseret på turlængder eller generelt.

- Oplæg til nye billettyper i Aarhus Kommune fx i samspil med fremtidige parkér og rejs-faciliteter (kendt fra fx Groningen i Holland), husstands-abonnementer på al kollektiv trafik (kendt fra Regio-card i Freiburg i Tyskland) samt arrangementskørselsordninger (som Aarhus Kommune og Midttrafik allerede laver forsøg med).

Med disse oplæg vil Teknik og Miljø i samarbejde med Midttrafik belyse evt. muligheder, passagerpotentialer og omkostninger forbundet hermed. Dette kan forelægges byrådet i løbet af 2025.

KORT / ILLUSTRATION

**Ønsker til fremtidens kollektive trafik
Åbne besvarelser**

”Forestil dig en fremtid hvor dobbelt så mange af aarhusianerne bruger den kollektive trafik end i dag. Hvad er den vigtigste forandring, som har gjort den kollektive trafik mere attraktiv?”

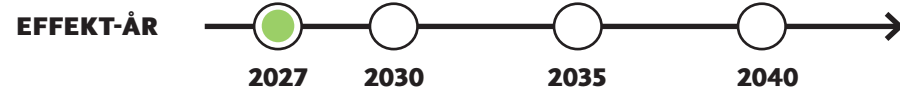
Til dette åbne spørgsmål har aarhusianerne nævnt mange af de samme ting, som de har prioriteret højest i de fast svarkategorier. Dog fylder bedre tilgængelighed mere samt generel besværliggørelse af at køre i bil i Aarhus Midtby. Top 5 svar er følgende:

- Billigere billetter (49%)
- Flere afgang (24%)
- Bedre tilgængelighed (12%)
- Kortere rejse- og ventetid (12%)
- Færre forsinkelser (11%)
- Generel besværliggørelse af at køre i bil i Midtbyen (8%)



Illustration fra undersøgelsen Borgerindsigter til den kollektive trafik i Aarhus udarbejdet af Urban Creators og Wilke på vegne Midttrafik og Aarhus Kommune

EFFEKTURDERING*



CO₂-REDUKTION

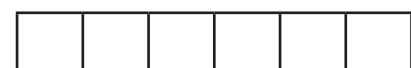


SUNDHEDSGEVINST***



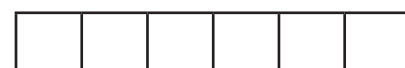
Effekter er ikke vurderet for denne indsats. Generelt vil forbedring af rammerne for den kollektive trafik betyde, at den vil blive mere attraktiv og konkurrencedygtig i forhold til bilen. Det vil derfor kunne bidrage til flere brugere i den kollektive trafik og dermed også potentielt CO₂-reduktioner, hvis brugerne kommer fra bil.

BYKVALITET



Ikke effektvurderet.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Ikke effektvurderet.

OMKOSTNINGER**

Der er ikke på nuværende tidspunkt opgjort evt. omkostninger forbundet med evt. ændringer af zonestruktur, billettakster eller billetprodukter.

I 2023 var der for ca. 320 mio. kr. billetindtægter i Aarhus kommune. Billetindtægterne udgør en stor del af den samlede økonomi i kollektiv trafikområdet.

Det skønnes, at såfremt man reducerer billetprisen, vil det øget antal nye kunder ikke kunne opveje tabte billetindtægter.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Generelt er denne indsats understøttende og kan medvirke til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv. Den kan derfor med fordel sammentænkes med indsats, der er rettet mod udvikling af den kollektive trafik som fx det trængselsfrie kollektive net (indsats 15) og ny kollektiv trafikplan (indsats 21).
- Indsats 15, 16, 18, 19: Indsats, der indeholder etablering af parkér og rejs-faciliteter, kan sammentænkes med udvikling af evt. billetprodukter, som kan give endnu større incitament til at vælge den kollektive trafik.

BEMÆRKNINGER

- Regeringen har nedsat et ekspertudvalg med fokus på udviklingen af den kollektive trafik. Kommissariatet for ekspertudvalget peger på, at de skal give anbefalinger for blandt andet takststruktur og organisering af den kollektive trafik samt pege på tiltag, der kan fremme brugen af den kollektive trafik generelt. Udvalget skal afrapportere deres anbefalinger ultimo 2024.

BESKRIVELSE

HVAD ER EN KOLLEKTIV TRAFIKPLAN?

Den kollektive trafikplan er den formelle plan, der regulerer serviceniveauet og prioriterer midlerne i den økonomiske ramme for den kollektive trafik. Helt konkret udpeger planen buslinjer, linjeføringer, busstop og antallet af afgange for busser og letbane. Planen skal sikre, at den afsatte økonomi omsættes til mest og bedst mulig kollektiv trafik ud fra de politiske principper og målsætninger, der er opstillet for området.

Den kollektive trafikplan skal også sørge for, at den kollektive trafik i videst muligt omfang sammentænkes med det samlede mobilitetssystem og dermed understøtter kommunens målsætninger inden for blandt andet grøn omstilling og byudvikling.

I 2011 vedtog byrådet en kollektiv trafikplan, der brød med det tidligere grundprincip om "geografisk fladedækning". I stedet overgik busbetjeningen til en struktur med prioritering af ressourcer og busbetjening i hovedkorridorer for at levere et mere konkurrencedygtigt og attraktivt transportalternativ til bilen. Med afsæt heri blev A-busnettet indført. I 2017 blev busnettet tilpasset letbanen. Set i forhold til passagertal er A-buslinjerne er de mest benyttede og effektive buslinjer i Aarhus og har generelt den højeste selvfiansieringsgrad.

I Budgetforliget 2023 bestilte byrådet en ny kollektiv trafikplan. For at skabe et vidensgrundlag for en ny kollektiv trafikplan er der i 2024 udført en større spørgeskemaundersøgelse blandt aarhusianerne om deres holdning til den kollektive trafik. Dele heraf er præsenteret i boksen til højre.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan fastsætte rammerne for den nye kollektive trafikplan. Dette indebærer både målsætninger for den fremtidige kollektive trafik, den økonomiske driftsramme, der er tilrådighed, samt de principper, som rutenettet og serviceniveauet skal prioriteres efter.

Såfremt den kollektive trafik skal kunne understøtte grøn omstilling, skal den både være mere attraktiv og have en større kapacitet. Der skal kunne være ca. dobbelt så mange passagerer i busser og letbane for at opfylde transportmiddelfordelingens vision for mobiliteten i Aarhus i 2030.

Hvis byrådet ønsker det, vil den nye kollektive trafikplan tage afsæt i, at rygraden forsat er det højfrekvente A-busnet, de regionale hovedlinjer og letbanen. Derudover vil fokus være på først og fremmest at optimere og styrke den kollektive trafik i hovedkorridorerne (indfaldsveje og ringforbindelser) og i områder, hvor der er et stort kundegrundlag, med et højt og konkurrencedygtigt serviceniveau.

I landområder og de mindre fritliggende bysamfund kan der undersøges nye løsninger med øget og forbedrede muligheder for flextrafik, plustur, kombinationsrejsemuligheder og samkørsel.

Til højre er opstillet et eksempel på et øget serviceniveau og en driftsramme for den kollektive trafik, der kan sikre mere attraktiv og højfrekvent bus- og letbanedrift med markant øget kapacitet.

En ny kollektiv trafikplan kan være klar til politisk fremlæggelse i 2026 og indfasning i sommeren 2027.

FAKTABOKS

SPØRGEUNDERSØGELSE AF AARHUSIANER- NES BRUG OG HOLDNING TIL KOLLEKTIV TRAFIK

Der er i 2024 udført en undersøgelse med 3.700 respondenter. Et udsnit af resultaterne er:

- 92% af aarhusianerne rejser med kollektiv transport mindst én gang om året.
- 90% af aarhusianerne synes, afstanden fra deres bopæl til det nærmeste stoppested er acceptabel.
- Ca. 44% af aarhusianerne rejser med kollektiv trafik minimum ugentligt.
- På spørgsmålet om, hvad der vil få én til at bruge den kollektive trafik mere, svarer 86 % færre forsinkelser og aflysninger, 80% svarer kortere rejsetid. Herefter svarer 71% flere afgange om aftenen, 68% flere afgange i weekenden og 66% flere afgange i myldretiden.

Top-5 over de vigtigste forandringer, som skal gøre den kollektive trafik mere attraktiv:

- Billigere billetter (93%)
- Færre forsinkelser (86%)
- Kortere rejse- og ventetid (80%)
- Flere afgange (68-71%)
- Kortere til stoppestedet (57%)

SCENARIO MED ØGET SERVICENIVEAU

Der er opstillet et scenarie der eksemplificerer en øgning i antallet af afgange på busnettet. Øgning af frekvens samt lavere køretid og pålidelighed i køreplan har stor betydning for oplevelsen af attraktiv kollektiv trafik.

A-busser
Frekvens hæves til 12 afgange i myldretiden, otte afgange i dagtimer og seks afgange i ydertimer.

Bybusser
Frekvens hæves til 4 afgange i myldretiden, 4 afgange i dagtimer og to afgange i ydertimer. Udvalgte linje hæves til 6 afgange i myldretiden og 4 afgange i dagtimer.

Hvis en sådan øgning af frekvens blev gennemført i dag, vurderes det, at det vil øge køreplantimer med ca. 54%, og groft omregnet vil det medføre merudgifter på 342 mio. kr. årligt.

Med frekvensforøgelse vurderes en passagertilvækst på 10,5 mio. passagerer og en merindtægt på 104 mio. kr.

Nettoøkonomiændringen forhold til i dag er merudgift på 239 mio. kr.

Hvis de øgede serviceniveau kombineres med indsatsen om et trængselsfrit net (indsats 16) vil merudgiften falde til 136 mio. kr. på grund af sparet køretid og flere passagerindtægter. Samlet set, inkl. køretidsforbedringer, vil det være muligt at skabe en massiv forbedring af serviceniveauet og en stor kapacitetsforøgelse og passagertallet vil stige samlet med 46%.

EFFEKTURDERING**



CO₂-REDUKTION

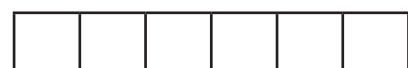


SUNDHEDSGEVINST***



Effekter er ikke vurderet for denne indsats. Generelt vil øgning af serviceniveau og den økonomiske ramme for den kollektive trafik betyde, at den vil blive mere attraktiv og konkurrencedygtig i forhold til bilen. Det vil bidrage til flere brugere i den kollektive trafik og potentielt CO₂-reduktioner, hvis brugerne kommer fra bil.

BYKVALITET



Ikke effektvurderet.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Frekvens og kapaciteten for den kollektive trafik kan markant øges hvis driftsrammen øges.

OMKOSTNINGER**

Udgiften til den kollektive trafik i Aarhus Kommune var i 2023 314 mio. kr.

Der var i 2023 en passagertilvækst på ca. 5% i Aarhus Letbane og 7% i de gule busser, i alt 33 mio. passagerer. Dette giver flere indtægter, men samtidig er det generelle udgiftsniveau også stigende.

En styrkelse af den kollektive trafik vil øge passagerindtægterne, men også give større driftsudgifter.

Til højre er vist et scenarie der eksemplificerer et øget serviceniveau og de driftsøkonomiske konsekvenser.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsat 15: Kombination af fokuseret og øget drift i hovedkorridorer og et trængselsfrie kollektiv trafik-net med samtidig regulering af biltrafikken vil gøre den kollektive trafik mere attraktiv og konkurrencedygtig.
- Indsat 20: En ny kollektiv trafikplan kan sammentænkes med nye billetprodukter, tilpassede zoner og takster.
- Indsat 31: Samkørsel og kollektiv trafik kan komplementere hinanden, og særligt i yderområder og mindre bysamfund er der et stort potentiale for at finde hybridmodeller i sammenhæng med flextrafik.

BEMÆRKNINGER

- En ny kollektiv trafikplan tager ca. 2,5 år at lave - fra opstart, til byrådsvedtagelse, til nye køreplaner, og til at borgerne oplever ændringer. Det betyder, at hvis planlægningen startes nu, kan ændringer implementeres i 2027.

BESKRIVELSE

Vejnettet er skelettet i mobilitetssystemet. Ved at indrette vejnettet anderledes er det muligt at komme tættere på en ny transportmid-delfordeling, fredeliggøres af bysamfund og kvarterer, samtidig med at der fastholdes en robust afvikling og fremkommelighed for biltrafikken på de store veje.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan vedtage nye styrende principper for indretning af vejnettet i Aarhus. På baggrund heraf vil Teknik og Miljø kunne udarbejde en handlingsplan for udrulning af principper samt lokale trafikstrukturplaner for de forskellige dele af Aarhus by som åbningstræk.

Eksempler for principper:

1) OPRYDNING AF VEJTYPER I VEJNETTET

Vejnettet er inddelt i forskellige vejtyper og har forskellige roller.

Trafikvejene består af tre vej kategorier, Overordnede trafikveje, herunder motorveje, store trafikveje og trafikveje. Trafikvejene er de veje som forbinder landsdele/regioner, store og små bysamfund samt bydele og bykvarterer og hvor der afvikles både lokal og gennemkørende trafik.

Den øvrige del af vejnettet består af fordelingsveje/lokalveje/bolig-veje i de enkelte byer og bykvarterer.

Indretningen af vejnettet og hastigheden på vejen modsvarer flere steder i kommunen ikke den faktiske brug af vejen. Det er derfor oplagt af gentænke indretningen og hastigheden på vejnettet. Se kortet til højre.

2) BILTRAFIKKEN SAMLES PÅ TRAFIKVEJE, MENS LOKALSAMFUND FREDLIGGØRES MED MOBILITETSZONER

Biltrafikken skal primært køre på de tre typer af trafikvejene, mens lokalvejene/fordelingsvejene afvikler lokaltrafik i bysamfund og bykvarterer.

En samling af biltrafikken på trafikvejene muliggør målrettet stø-jindsats, vandhåndteringstøetag og indsats i forhold til trafik-sikkerhed og fremkommelighed.

Etablering af *mobilitetszoner* i mellemrummene i trafikvejnettet gør det muligt at skabe trykke og rolige byer og bykvarterer. Hvor det er muligt at færdes, hvis man bor eller har ærinde i bykvarteret, men hvor gennemkørende biltrafik ikke kan færdes. Kun kollektiv trafik, cyklister og gående kan bevæge sig frit på tværs af mobilitetszonerne.

For hver mobilitetszone skal der foretages en vurdering af, hvilke trafikale reguleringer - ensretning, svingmuligheder, bussluser, signalstyring mv. - der kan understøtte den enkelte mobilitetszone.

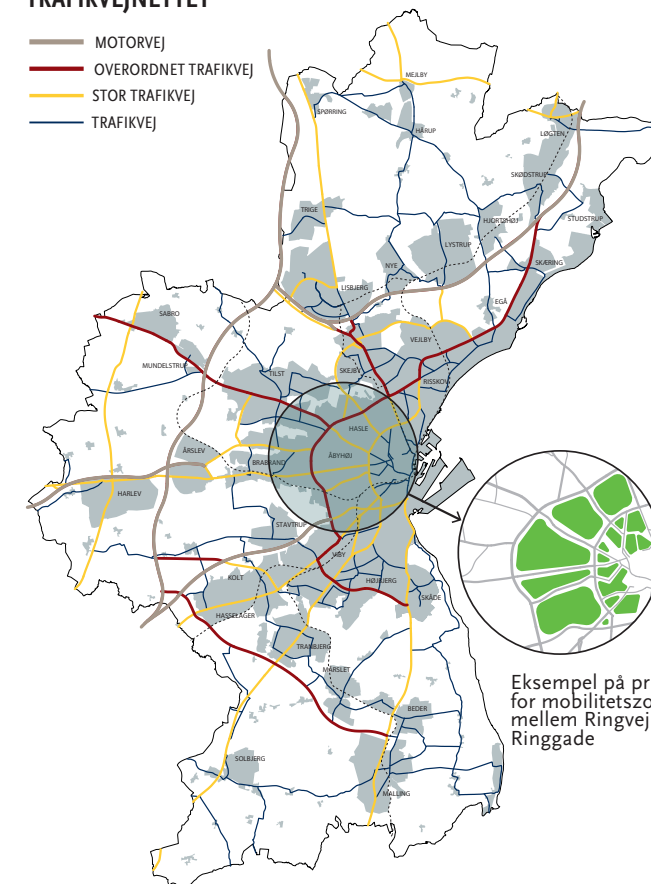
3) HASTIGHEDEN SÆTTES NED

For at sikre et roligere, mere trafikikkert og attraktivt miljø i byerne og bykvartererne kan hastigheden sænkes. En justering af hastigheden på trafikvejene inden for byzone til 60 og 50 km/t vil naboerne til vejene opleve mindre støjgener, trafikikkerheden vil blive bedre med færre alvorlige uheld og en mere glidende trafikafvikling, uden stor negativ effekt på rejsetiden. I mobilitetszonerne kan den tilladte hastighed reduceres til 40 og 30 km/t. Det vil skabe mere tryghed og gøre det mere attraktivt at færdes til fods og på cykel på korte ture.

KORT / ILLUSTRATION

TRAFIKVEJNETTET

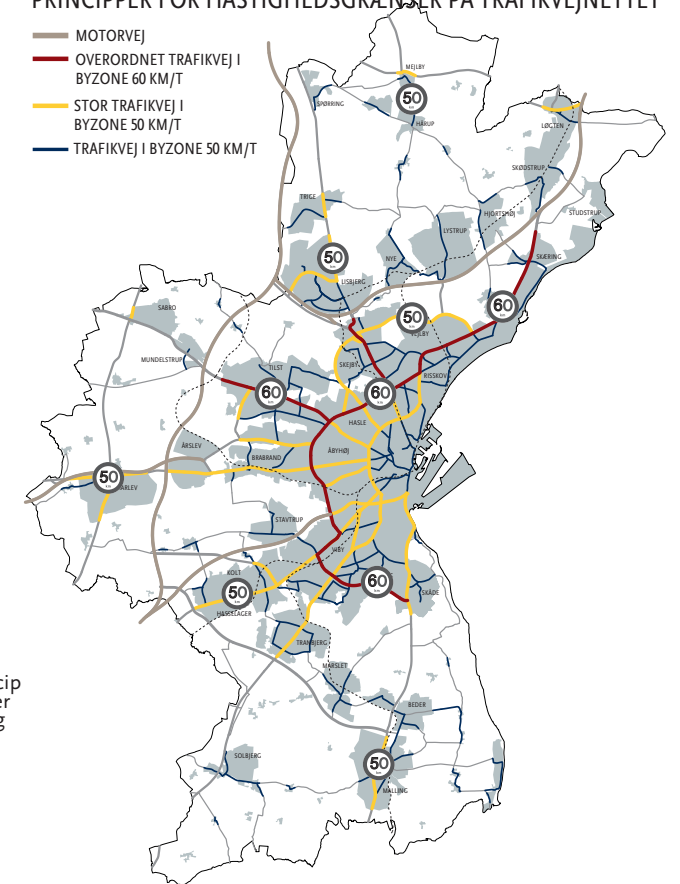
- MOTORVEJ
- OVERORDNET TRAFIKVEJ
- STOR TRAFIKVEJ
- TRAFIKVEJ



Eksempel på princip for mobilitetszoner mellem Ringvej og Ringgade

PRINCIPPER FOR HASTIGHEDSGRÆNSER PÅ TRAFIKVEJNETTET

- MOTORVEJ
- OVERORDNET TRAFIKVEJ I BYZONE 60 KM/T
- STOR TRAFIKVEJ I BYZONE 50 KM/T
- TRAFIKVEJ I BYZONE 50 KM/T



Eksempel til ny trafikstruktur samt principiel udpegning af vejtyper og mobilitetszoner.

Eksempel til hvordan nye hastighedsgrænser på vejnettet kan se ud med afsæt i ny trafikstruktur.

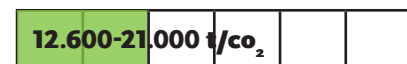
HVAD ER EN MOBILITETSZONE?

En mobilitetszone, er et afgrænset område, typisk en bydel eller et mindre lokalsamfund, hvor vejnettet indrettes sådan at det ikke er muligt at skyde genvej i bil. Indenfor mobilitetszonen er det muligt at komme rundt som beboer eller hvis man har ærinde.

EFFEKTURDERING*

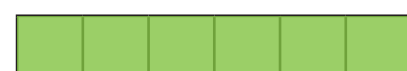


CO₂-REDUKTION



Effekten kan øges, hvis forholdene for kollektiv trafik, gang og cyklisme samtidig forbedres.

BYKVALITET



I de lokale bysamfund og bykvarterer vil vilkår for et sundt, trygt og roligere bymiljø blive forbedret.

SUNDHEDSGEVINST***



Mobilitetszoner vil gøre det mere attraktivt at bruge aktiv mobilitet og nedbringe støj og luftforurening.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Mobilitetszoner vil sikre en markant øget kapacitet for cyklisme og gang i lokalområder.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Fase 0 overslag: 640-1.320 mio. kr.

Heraf vil 785 mio. kr. gå til etablering af mobilitetszoner i hele Aarhus Kommune (ca. 65 i det sammenhængende Aarhus og 50 i omkringliggende bysamfund). Dette indeholder anlægsudgifter til evt. bussluser, ensretninger, krydsombygninger, tilpasninger på vejnet mv.

Ca. 270 mio. kr. vil gå til omstilling på hele vejnettet ved hastighedsændringer.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssummen.

5,8-12 mio. kr.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsatsen med en ny indretning af trafikvejnettet skal udarbejdes i tæt sammenhæng med strategi for citylogistik (indsats 25), ny kollektiv trafikplan (indsats 21) og den videre udbygning af cykelinfrastrukturen (indsats 5 og 7), det kollektive trafik net (1, 15, 18 og 19), parkeringsregulering (indsats 28 og 30) og ny grøn signalstyring (34).
- Etablering af de første mobilitetszoner i Midtbyen (indsats 23) og Kongelunden/Sydbyen (indsats 24) er oplagte åbningstræk.

BEMÆRKNINGER

- For at sænke hastigheden i byzone under 50 km/t uden brug af fysiske fartdæmpere (som bump og chikaner) skal der ske en lovændring. Aarhus har i dag etableret 20 40-km/t zoner i en forsøgsordning. Det forventes, at forsøget, når det er afsluttet, vil lede til lovgivningsændring.
- Ny lovgivning forventes fremlagt i efteråret 2024. Det er usikkert, hvornår lovgivningen vedtages, og hvad den præcist indeholder.

BESKRIVELSE

Denne indsats er et delelement i indsats 24 om nye principper for trafikstruktur, mobilitetszoner og hastighed i Aarhus og er et eksempel på, hvordan byrådet kan tage hul på omdannelse af vejnettet, og hvordan man kan færdes i byen.

HVAD ER EN MOBILITETSZONE?

Vejnettet er skelettet i mobilitetssystemet. Den overordnede trafik skal primært køre på trafikveje, mens lokalvejene forbeholdes ærindetrafik i de enkelte byer eller bykvarter.

Der etableres *mobilitetszoner* i mellemrummene i trafikvejnettet. I mobilitetszoner er det muligt at komme ind og rundt, hvis man har ærinde, men man kan ikke skyde genvej på tværs. Det betyder, at der for hver mobilitetszone skal foretages en vurdering af nødvendige trafikale regulerings-tiltag, såsom vejlukninger, ensretninger, begrænsninger af svingmuligheder i kryds, bussluser, signalstyring m.m.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan beslutte, at princippet om mobilitetszoner skal gennemføres i midtbyen, således at lokalområder mellem trafikveje forbeholdes ærinde- og beboertrafik, og gennemkørsel forhindres.

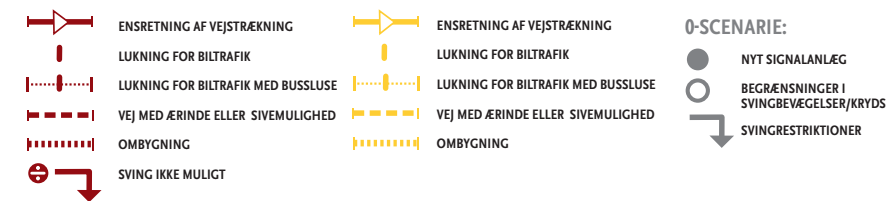
Dette vil fredeliggøre lokalområderne i midtbyen, og de trafikale ændringer, vil frigøre plads, som kan benyttes til andre formål.

Byrådet har allerede igangsat omdannelse af Vesterbro Torv, der både trafikalt og byrumsmæssigt vil forandre bybilledet og forbedre bykvaliteten.

Udover Vesterbro Torv indeholder indsatsen en pakke af tiltag, som regulerer trafikken og fungerer som en mobilitetszone i midtbyen (se kortet til højre).

Såfremt byrådet ønsker at Midtbyen etableres som en mobilitetszone uden mulighed for gennemkørende biltrafik, er det nødvendigt også at lukke kyststrækningen med en bussluse. På vejstrækningerne Spanien, M.P. Bruunsgade og Silkeborgvej er der mulighed for at lave bedre plads til cyklister/kollektiv trafik og/eller forskønnelse, mens biltrafikken opretholdes.

KORT



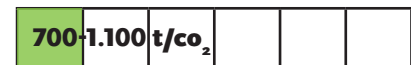
Ny trafikstruktur og mobilitetszone i Midtbyen. Allerede besluttede tiltag vist med gult.

- Byrådet tidligere truffet beslutning om en del af tiltagene i trafikstrukturen:
- Bussluse i Knudrigsgade er vedtaget af byrådet med ny busbetjening af Aarhus Ø i 2024.
 - Sammenlægning af Rådhusparken og Musikhusparken og lukning af Frederiks Allé er vedtaget af byrådet i 2024.
 - Forlængelsen af Søren Frichs Vej til Sonnesgade (gul) er en del af udviklingsplanen for Godsbanen, som byrådet har vedtaget.
 - Helhedsplanen for Banegårdskvarteret, som blev byrådsvedtaget i 2021, peger på en lukning af Banegårdspladsen for gennemkørende biltrafik og en ensretning af biltrafikken i Park Allé.
 - Ombygning af Vesterbro Torv blev besluttet af byrådet i 2023.

EFFEKTURDERING*

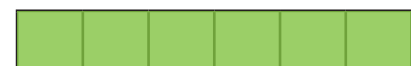


CO₂-REDUKTION



Effekten kan øges, hvis forholdene for kollektiv trafik, gang og cyklistme samtidig forbedres.

BYKVALITET



Indsatsen vil sikre et sundt, trygt og roligere bymiljø samt give mulighed for byrumsopgraderinger.

SUNDHEDSGEVINST***



Mobilitetszoner vil gøre det mere attraktivt at bruge aktiv mobilitet og nedbringe støj og luftforurening.

EFFEKTIV MOBILITET



Indsatsen vil sikre en markant øget kapacitet for kollektiv trafik, cyklistme og gang i midtbyen.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Fase 0 overslag: 270-450 mio. kr.

Anlægsoverslag indeholder byrumsforskønnende elementer som fx pladsdannelse, træer og inventar.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssummen.

2,5-4,1 mio. kr.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 1: Tiltagene i trafikstrukturen på Banegårdspladsen, i Park Allé, Vester Allé og Thorvaldsensgade er forudsætninger for en fremtidig BRT eller letbane gennem midtbyen.
- Indsats 15: Tiltagene er en del af udviklingen af et samlet trængselsfrit kollektivt net og vil skabe betydelig busfremkommelighed i midtbyen.
- Indsats 30: På mange lokaliteter vil det være muligt at bruge pladsen til at lave nye byrum og forskønnelse, såfremt der afsættes finansiering.

BEMÆRKNINGER

- Tiltagene i indsatsen vil stadig efterlade mulighed for, at man kan komme til og fra byens store parkeringshuse. Det vil samtidig være muligt at færdes i hele midtbyen i bil, men mange steder vil man skulle køre ad nye ruter. Det vil ikke længere være muligt at skyde genvej midtbyen.

BESKRIVELSE

Denne indsats er et delelement i indsats 24 om nye principper for trafikstruktur, mobilitetszoner og hastighed i Aarhus og er et eksempel på, hvordan byrådet kan tage hul på omdannelse af vejnettet, og hvordan man kan færdes i byen.

HVAD ER EN MOBILITETSZONE?

Vejnettet er skelettet i mobilitetssystemet. Den overordnede trafik skal primært køre på trafikveje, mens lokalvejene forbeholdes ærindetrafik i de enkelte byer eller bykvarter.

Der etableres *mobilitetszoner* i mellemrummene i trafikvejnettet. I mobilitetszoner er det muligt at komme ind og rundt, hvis man har ærinde, men man kan ikke skyde genvej på tværs. Det betyder, at der for hver mobilitetszone skal foretages en vurdering af nødvendige trafikale regulerings tiltag, såsom vejlukninger, ensretninger, begrænsninger af svingmuligheder i kryds, bussluser, signalstyring m.m.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan beslutte, at princippet om mobilitetszoner skal gennemføres i Kongelunden og sydbyen, således at lokalområder mellem trafikveje forbeholdes ærinde- og beboertrafik, og gennemkørsel forhindres.

Dette vil fredeliggøre lokalområderne i sydbyen og understøtte aktiv mobilitet og kollektiv trafik ved Kongelunden.

MOBILITETZONER I KONGELUNDEN

Byrådet har med vedtagelse af udviklingsplan for Kongelunden i 2023 sat retningen for et grønnere område med fokus på aktiv mobilitet.

Byrådet kan med denne indsats beslutte at gøre Kongelunden til en mobilitetszone, hvor der sikres gode forhold for gående og cyklister samt kollektiv trafik til og fra området. Dette kan gøres ved at lave vejlukninger i Kongelunden på Carl Niensens Vej og Kongevejen (se kortet).

Der kan etableres en busvendeplads ved Jyllands Allé/Observatoriestien for at sikre attraktiv kollektiv trafik til og fra Kongelunden.

ØVRIGE REGULERINGER I SYDBYEN

Den gennemkørende vejtrafik skal samles på de store trafikveje i sydbyen, og tilslutningerne fra boligområder reguleres.

Tiltagene i indsatsen er afstemt med den fremtidige omdannelse af Marselis Boulevard, en evt. kollektiv trafikkorridor på Skanderborgvej (indsats 16), en forbedret busfremkommelighed på Jyllands Allé, Skovbrynet og Holme Ringvej (indsats 15) samt BRT på Ringvejen (indsats 18).

Såfremt byrådet ønsker, at der skal arbejdes videre med indsatsen, vil Teknik og Miljø udarbejde en konkret handlingsplan, hvor løsningerne kvalitetssikres, og implementering klarlægges.

KORT

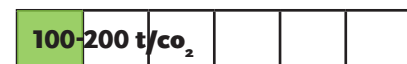


Ny trafikstruktur og nye mobilitetszoner i Kongelunden og Sydbyen.

EFFEKTURDERING*

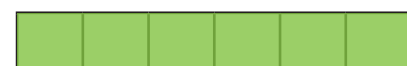


CO₂-REDUKTION



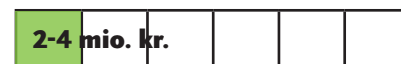
Effekten kan øges, hvis forholdene for kollektiv trafik, gang og cyklisme samtidig forbedres.

BYKVALITET



Indsatsen vil sikre et sundt, trygt og roligere bymiljø samt give mulighed for byrumsopgraderinger.

SUNDHEDSGEVINST***



Mobilitetszoner vil gøre det mere attraktivt at bruge aktiv mobilitet og samtidig nedbringe støj og luftforurening.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Indsatsen vil sikre en markant øget kapacitet for kollektiv trafik, cyklisme og gang i sydbyen.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Fase 0 overslag: 110-180 mio. kr.

Anlægsoverslag indeholder byrumsforskønnende elementer som fx pladsomdannelse, træer og inventar.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssummen. 1-1,7 mio. kr.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 15: Tiltagene er en del af udviklingen af et samlet trængselsfrit kollektivt net og en forudsætning for etablering af en ny trængselsfri korridor til og fra Kongelunden via Jyllands Allé og Skovbrynet.
- Indsats 16: Tiltagene med bussluse og regulering af vejtilslutninger langs Skanderborgvej er grundelementer i etablering af en trængselsfri buskorridor.
- Indsats 27: Forandringer, der gøre det mere besværligt at køre til og fra Kongelunden i bil, kan sammentænkes med nye parkeringsregulering og evt. udvidelse af beboerparkering i naboområderne.

BEMÆRKNINGER

- Til store begivenheder i Kongelunden må det forventes, at mange vil ankomme i bil. Der er begrænset parkeringskapacitet i indsatsen i Kongelunden, og der henvises til parkering ved Tangkrogen eller andre steder i Aarhus, hvorfra man kan gå eller tage den kollektive trafik, som forbedres, til og fra. Der bør samtidig sikres mere arrangementskørsel med kollektiv trafik til store begivenheder. Lokale brugere af området kan med fordel ankomme til fods eller på cykel, da forholdene forbedres.

BESKRIVELSE

HVAD ER CITYLOGISTIK?

Citylogistik handler om den måde transporten af varer og pakker inde i byer skal foregå på. Formålet er at få gjort varetransporten mere effektiv og grøn samt at skabe et mere trafik sikkert og attraktivt bymiljø.

HVAD KAN BYRÅDET?

Aarhus Byråd kan beslutte, at en ny samlet plan for citylogistik og tung trafik for Aarhus Kommune skal sætte ambitiøse rammer for fremtidens varelevering. Planen vil indeholde en vision, målsætninger og tiltag, herunder reguleringer, teknologisk innovation, incitamenter og infrastrukturtilpasning for området, som er udarbejdet med inddragelse af erhvervslivet og transportbranchen.

Byrådet kan beslutte, at Aarhus Kommune selv skal gå forrest. Aarhus Kommune er som virksomhed Aarhus' største indkøber med ca. 600 individuelle adresser, der modtager varer. Med den nuværende lovgivning er Aarhus Kommunes største mulighed for at påvirke omstillingen af citylogistik og tung transport gennem sin markedsindflydelse som virksomhed.

Byrådet kan beslutte at fragt forbundet med Aarhus Kommunes indkøb skal omstilles til nulemission og aktiv transport, og at al køb af erhvervs- og håndværkerydelser samt flekstrafik skal baseres på nulemission.

onskøretøjer senest i 2030.

Derudover kan byrådet med en ny plan sætte en klar retning for, hvordan og på hvilke vilkår varelevering skal foregå i den tætte by. I dag opstår der mange farlige eller ulovlige situationer i forbindelse med varelevering. Med en ny plan kan byrådet sætte rammerne for, hvordan varelevering indtænkes som et element i byplanlægningen/byrummet mest muligt æstetisk og inden for afgrænsede tidsperioder. Byrådet kan også sætte, justere og evt. stramme de begrænsninger og krav, der i dag er til vareleveringskøretøjer i Midtbyen.

Udover den daglige varelevering kan byrådet ønske, at en samlet plan for området også har fokus at sætte rammer for de store godsstrømme til/fra produktionsvirksomheder, bygge-logistik, Aarhus Havn mv. Dette kan omhandle minimering af transporten til og fra, overflytning til nulemissionskøretøjer og nedbringelse af "tom last"-transportkørsel.

Byrådet kan beslutte, at planen skal udarbejdes i en branchedialog, således at mange perspektiver bliver belyst og vurderet – herunder blandt andet prisdifferentiering mellem forskellige former for levering, billigere levering til pakkeboks/depotfunktion frem for til adresse mm.

Planen kan være klar til politisk fremlæggelse i 2025.

KORT / ILLUSTRATION



EFFEKTURDERING*

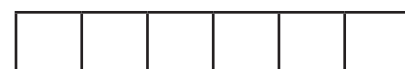


CO₂-REDUKTION

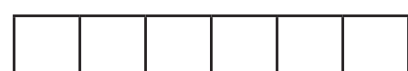


Denne indsats indeholder udarbejdelse af en ny plan for city logistik og tung trafik. Selve planen vil ikke i sig selv bidrage med effekter. Der er derfor ikke udført effektvurdering.

SUNDHEDSGEVINST***

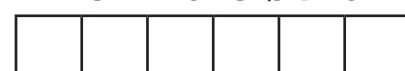


BYKVALITET



Ikke effektvurderet.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Ikke effektvurderet.

OMKOSTNINGER**

Indsatsen har principielt ingen anlægspris, da det er en planlægningsmæssig opgave.

Der kan dog være udgifter til interne timer og rådgiverbistand til udarbejdelse af planen.

Derudover kan der være ekstra udgifter forbundet med branchedialog, oplysningskampagner osv.

Implementering af den grønne transport undersøges nærmere i de enkelte udbud ift. potentielle gevinster og omkostninger over aftalens levetid for at sikre, at udbuddet samlet set ikke bliver fordyrende.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 22 og 23: Den nye overordnede vejtrafikstruktur i Aarhus skal sammentænkes med udpegning af ruter for tung transport og varelevering.
- Indsats 26 og 32: Den samlede plan for citylogistik og tung trafik har sammenhæng med indsatserne om hurtigere elektrificering af tung trafik og varelevering samt øget ladeinfrastruktur.
- Indsats 30: Integration af varelevering i byrummet kan koordineres med indsatsen for transformation af byens rum samt byrumsprojekter i Midtbyen, hvor pladsen er knap.

BEMÆRKNINGER

- Klimaalliancen har i 2023 formuleret en række anbefalinger, "Anbefalinger til grøn omstilling af den tunge transport i Aarhus Kommune", hvor der blandt andet peges på brug af nulemissionszoner, levering i ydertimer og omstilling til nulemissionskøretøjer for at gøre varelevering og tung trafik mere grøn.

BESKRIVELSE

HVAD ER ELEKTRIFICERING AF TUNG TRAFIK OG VARELEVERING?

Tung trafik i form af lastbiler, busser, skraldevogne med videre udfører mange nødvendige opgaver i byen, men fylder også meget og kan udfordre trafiksikkerhed og øge utryghed, støj- og luftforurening. I 2021 udledte den tunge trafik 120.000 tons CO₂.

Omstilling til elbiler er i stigning og i 2023 var 9% af bilflåden elbiler. Omstillingen inden for den tunge transport går langsommere. Dette er der mange mulige årsager til såsom f.eks. manglende udvikling af teknologi og økonomi.

Elektricitet forventes at blive det primære drivmiddel for tung transport og citylogistik i Aarhus Kommune. På kortere sigt er det dog mest sandsynligt, at varelevering i Midtbyen vil ske i mindre nulemissionskøretøjer fremfor store lastbiler.

HVAD KAN BYRÅDET?

Aarhus byråds vigtigste rolle er at gå i dialog med branchen og være tydelige omkring den fremtidige vision for området. Branchen har flere gange udtalt, at den er klar på omstilling, men at det er myndighederne, der skal sætte rammerne.

Kommunens muligheder for at påvirke området direkte er på nuværende tidspunkt begrænsede, og derfor er det vigtigt, at kommunen interessevaretager for at den nødvendige lovgivning implementeres nationalt.

De to stærkeste greb kommunen kan anvende er nulemissionszoner og grønne vejafgifter. Afhængigt af, hvilke muligheder eventuelle kommende lovændringer vil give, vil de i forskellig grad kunne medvirke til en hurtigere elektrificering af tung trafik samt skabe incitament for at reducere kørsel.

Indtil lovændringer er på plads, kan der arbejdes med pilotprojekter og implementering af positive incitamenter for nulemissionskøretøjer, og sammen med branchen behovet for og placering af ladeinfrastruktur vurderes. Dette drejer sig om:

- Levering i ydertimer for nulemissionskøretøjer (med støjsvagt udstyr).
- Forlængelse af pilotforsøg med øget vægtbegrænsning for nulemissionskøretøjer.
- Etablering af reserverede lastepladser for nulemissionskøretøjer.
- Analyse af og evt. pilotforsøg med øvrige mulige incitamenter såsom brug af busbaner, holdepladser, gennemkørsel ved busluser .

Vejledning og regulering i form af forbud, henvisninger og hastighedsbegrænsninger er nødvendig for at ændre trafikmønstret for den tunge trafik. Med en god blanding af pres og frivillighed kan der tages et stort skridt i retning af øget elektrificering af branchen.

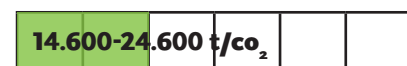
KORT / ILLUSTRATION

DER ER IKKE VEDLAGT ILLUSTRATION TIL DENNE INDSATS

EFFEKTURDERING**

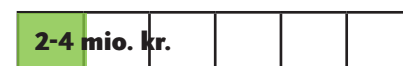


CO₂-REDUKTION

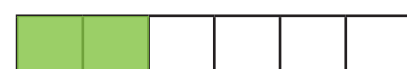


CO₂-effekten består primært i at flere vil transportere varere i mindre nulemissionskøretøjer fremfor store lastvogne. Derudover vurderes det, at en mindre del af varelevering og erhvervskørsel i den tætte by vil overflyttes til cykel.

SUNDHEDSGEVINST***

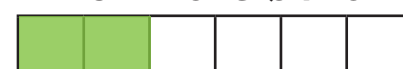


BYKVALITET



Færre store lastbiler i Midtbyen vil give et tryggere og mere attraktivt bymiljø.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Indsatsen skaber mere plads til grøn varelevering i Midtbyen.

OMKOSTNINGER**

Der skal etableres nye lastepladser, bomme og skiltning i forbindelse med indsatsen. Dette estimeres til 2-4 mio. kr. i anlægssum og 0,1-0,2 mio. kr. i årlig drift.

Derudover er det behov for ressourcer til udvikling og gennemførelse af dialog med branchen og gennemførelse af pilotordninger.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 2 og 3: Denne indsats skal sammentænkes med nulemissionszone og grønne vejafgifter, da de er vigtige håndtag til at øge den grønne omstilling i den tunge trafik og varelevering.
- Indsats 22, 23 og 24: Indsatserne omkring den nye grønne vejstruktur skal sammentænkes med den fremtidige tunge trafik og varelevering.
- Indsats 32: Ladeinfrastruktur til tung trafik og varelevering skal sammentænkes med indsatsen omkring øget ladeinfrastruktur for personbiltrafikken.

BEMÆRKNINGER

- Klimaalliancen har i 2023 formuleret en række anbefalinger, "Anbefalinger til grøn omstilling af den tunge transport i Aarhus Kommune", hvor der blandt andet peges på brug af nulemissionszoner, levering i ydertimer og omstilling til nulemissionskøretøjer for at gøre varelevering og tung trafik mere grøn.

BESKRIVELSE

HVAD ER PARKERINGSREGULERINGER?

Parkeringsreguleringer er regler og bestemmelser, der styrer parkering af køretøjer på offentlige veje. Parkeringsreguleringer er blandt andet priser for parkering, tidsbegrænsning, beboerparkeringsordninger, erhvervsparkeringsordninger, lastepladser og parkeringsforbud.

De overordnede regler og strategier fastsættes af Aarhus Byråd i forbindelse med vedtagelse af kommunens parkeringspolitik. Dog sker der løbende mindre parkeringsreguleringer i den daglige sagsbehandling som fx lokale parkeringsforbud osv.

Formålet med parkeringsreguleringer er – jf. kommunens parkeringspolitik - at styre trafikken og sikre, at der altid er ledige parkeringspladser til dem, der har brug for dem, samtidig med at flere bruger andre transportformer end bilen, som f.eks. cykler eller offentlig transport.

Samlet set kan parkeringsreguleringer medvirke til at bidrage til reduktionen af CO₂-udledning fra transportsektoren, idet det enten bliver besværligt og/eller dyrt at parkere. Dermed vælger bilisterne andre transportformer (kollektiv trafik, cykel m.m.) og de reducerer deres bilture. Det vil fremme brugen af miljøvenlige og aktive transportformer.

HVAD KAN BYRÅDET?

Kommunen er vejmyndighed for de offentlige vejarealer. Byrådet kan derfor beslutte, hvilke parkeringsregler der skal gælde for parkeringen i Aarhus.

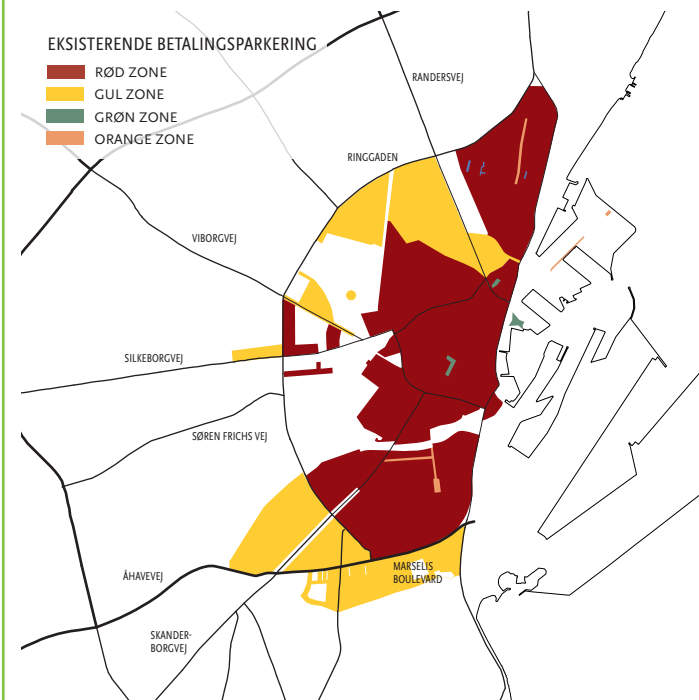
Byrådet kan fx beslutte, at stramninger af parkeringsregler skal ske som en del af en strategisk tilgang for at få flere til at benytte miljøvenlige og aktive transportformer og dermed reducere borgernes bilbrug.

Erfaringer fra Aarhus Kommune viser blandt andet, at beboerparkeringsordninger medfører større ændringer i parkeringsmønstre, og at udefrakommende parkanter vælger nye områder at parkere i for at undgå reguleringerne.

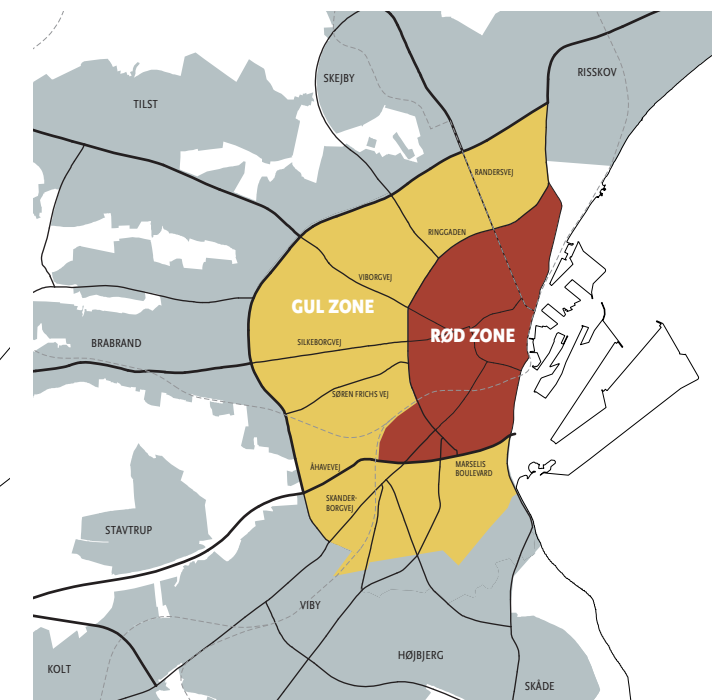
BEREGNINGSEKSEMPEL

For at give et indblik i den potentielle effekt af ændrede rammer og takster for betalingsparkering er der opstillet to eksempler med udvidede områder for betalingsparkering og beboerparkering samt øgede takster for betalingsparkering (se kort og tabel).

KORT / TABEL



Betalingsparkeringszoner i dag



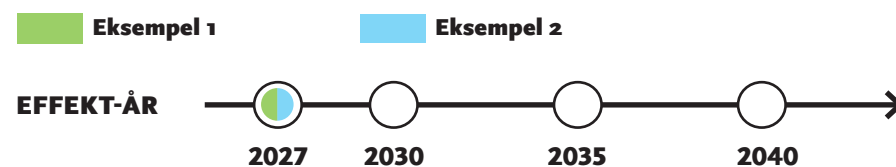
Eksempel på udvidet betalingsparkeringszoner

Rød zone		Pris i dag Kr./t	Eksempel 1 kr./t	Eksempel 2 kr./t
Hverdag	kl. 8-19	23	35	60
Hverdag	kl. 19-23	10	20	35
Lørdag	kl. 8-16	23	35	60
Lørdag	kl. 16-23	10	20	35
Søndag	(Gratis)	0	0	0
Gul zone	(første to timer gratis)			
Hverdag	kl. 8-19	23	35	60
Hverdag	kl. 19-23	10	20	35
Lørdag	kl. 8-16	23	35	60
Lørdag	kl. 16-23	10	20	35
Søndag	(Gratis)	0	0	0

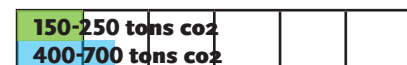
Tabellen viser parkeringstakster i dag og to eksempler på øgede takster.

Der er i effektiviteten af de to eksempler taget afsæt i en udvidelse af rød zone og en ny gul zone som vist på kortet. I eksemplet tænkes områderne inden for gul zone opdelt i beboerparkeringsområder med betalingsparkering som regulering.

EFFEKTURDERING**

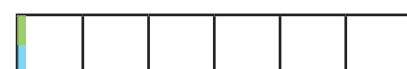


CO₂-REDUKTION



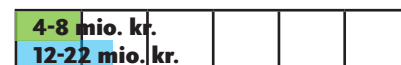
Øgede parkeringstakster alene vil have en beskedent effekt. CO₂-effekten kan øges med andre tiltag, som yderligere begrænser biltrafikken samt udbygger mulighederne for at transportere sig med grønne alternativer.

BYKVALITET

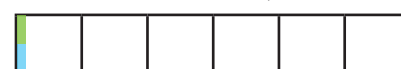


Ingen eller marginal effekt.

SUNDHEDSGEVINST***



KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Medvirker ikke til opbygning af kapacitet for grøn mobilitet.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Fase 0-overslag: 11-18 mio. kr. (etablering og ændring af parkeringszoner herunder ny skiltning)

DRIFT

0,1-0,2 mio. kr.

Såfremt taksten for betalingsparkering og beboerparkering øges, vil indtægterne også stige.

Det statslige loft for maksimale parkeringsindtægter Aarhus Kommune må inddrive forventes at være nået i dag (der afventes dog stadig at se den reelle effekt af de seneste prisjustering på parkeringsområdet).

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Skal man have fuld effekt og sikre yderligere overflytning fra bil til andre transportformer, skal indeværende indsats kombineres med indsatser, der samtidig sikrer det gode alternativer til bilen. Dette drejer sig fx om indsatser for aktiv mobilitet (indsats 5-14) og for kollektiv trafik (indsats 15-21).
- Indsats 29, 30: Parkeringsreguleringer har en stærk sammenhæng med evt. samtidig nedlæggelse og omdannelse af parkeringspladser. Dette bør tæt koordineres, så man opnår de ønskede effekter i regulering af biltrafikken samt udnytter den kommunale indtjeningsramme.

BEMÆRKNINGER

- Progressiv brug af takster – som i beregningseksemplerne – kan også øge cirkulation og brugen af hvert enkelt parkeringsplads. Dette skyldes, at man som bilist vil reducere parkeringstiden.
- Betalingsparkering kan medføre en reduktion i biltrafikken, men undersøgelser viser også, at biltrafikken over tid stiger igen.
- Beboerparkering og betalingsparkering medfører ændrede parkeringsmønstre, hvor bilister søger nye områder med gratis og fri parkering.

BESKRIVELSE

HVAD ER PARKERINGSNORMER?

Parkeringsnormer er vejledende regler, der angiver, hvor mange parkeringspladser der skal anlægges.

Normerne anvendes bl.a. i helheds- og lokalplanlægning, byggesagsbehandling, udstykningssager m.v.

Parkeringsnormer fastsættes for at sikre, at der er tilstrækkeligt mange parkeringspladser til rådighed for de mennesker, der bruger de pågældende faciliteter såsom butikker, boliger, kontorer, hospitaler osv.

Parkeringsnormerne tager udgangspunkt i byggeriets størrelse, anvendelse og beliggenhed.

Parkeringsnormer kan også anvendes som et middel til at begrænse biltrafikken i områder eller ved faciliteter. Adgangen til parkering tæt ved bolig påvirker både bilejerskab og transportadfærd - hvis man har nem adgang til parkering, er der både tilbøjelighed til mere bilejerskab og flere bilture - og man kan derfor påvirke biltrafikken ved at gøre det mindre attraktivt eller mere besværligt at køre til bestemte steder som nye boliger eller arbejdspladser ved at begrænse antallet af parkeringspladser.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan vælge at sætte Teknik og Miljø i gang med at udarbejde et nyt sæt grønne parkeringsnormer. Derudover kan byrådet vælge at sætte en strategisk retning for normerne.

En ramme kunne fx være, at normerne skal understøtte en grøn omstilling af transportsektoren samt medvirke til, at målsætningerne i transportmiddelfordelingen for lokalområdet i kommunen opfyldes.

Byrådet har med Aftalen for udsatte boligområder besluttet en højere p-norm i udsatte bydele for at understøtte tilflytningen af børnefamilier og derigennem udviklingen i områderne.

Byrådet kan vælge at iværksætte interessevaretagelse for en lovgivningsændring og opdatering af lovgivning således, at brug af en parkeringsfond i større grad kan anvendes i grøn planlægningen af mobilitetssystemet i Aarhus.

Et nyt sæt normer kan præsenteres for byrådet i løbet af 2025.

BEREGNINGSEKSEMPEL

For at få et indblik i den potentielle effekt af grønne parkeringsnormer er der her regnet på et scenarie, der tager afsæt i, at normerne skal bidrage til at opfylde målsætninger for transportmiddelfordelingen og grøn omstilling.

Derudover er der indarbejdet en "kollektiv trafik norm", hvor antallet af parkeringspladser reduceres, når der bygges i nærhed til det højfrekvente kollektive trafik-net.

Eksemplet er vist til højre.

KORT / TABEL

Eksisterende parkeringsnormer

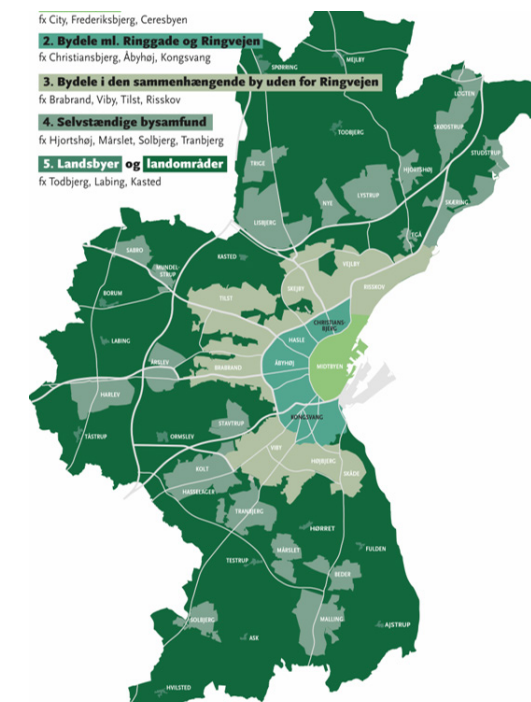
§ PARKERINGSKRAV - BILPARKERING (VEJLEDENDE)			
AARHUS - NORMER FOR BILPARKERING			
	ZONE I MAKS. NORM	ZONE II MIN. NORM	LETBANE NORM MIN. NORM <small>(Norm i forhold til bygget i en afstand op til 600 meter fra et Letbanestop)</small>
BOLIGER			
Åben-lav og tæt lav, uden fællesparkering	1½	2	1½
Åben-lav og tæt lav, med fællesparkering	1	1½	1
Etageboliger	½	1	½
Boliger mindre end 60 m ²	0,25	0,5	0,25
Boliger mindre end 40 m ²	0,125	0,1666	0,125
ERHVERV			
Kontor og liberale erhverv, Herunder lægehuse, privatklinikker, motionscentre	1 pr. 150 m ²	1 pr. 50 m ²	1 pr. 150 m ²
Lagerbygninger	1 pr. 300 m ²	1 pr. 200 m ²	1 pr. 300 m ²
Dagligvarebutikker	1 pr. 50 m ²	1 pr. 25 m ²	1 pr. 50 m ²
Udvalgsvarebutikker	1 pr. 100 m ²	1 pr. 50 m ²	1 pr. 100 m ²
Restauranter	1 pr. 100 m ²	1 pr. 50 m ²	1 pr. 100 m ²
Hoteller, Konferencecentre	0,25 pr. værelse	1 pr. værelse	0,50 pr. værelse
INSTITUTIONER M.M.			
Plejeboliger	1 pr. 8 norm	1 pr. 8 norm	1 pr. 8 norm
Bofællesskaber	1 pr. 4 norm	1 pr. 2 norm	1 pr. 4 norm
Vuggestuer/Barnehaver	1 pr. 10 norm	1 pr. 5 norm	1 pr. 10 norm
Folkeskoler, ungdomskubber	1 pr. 200 m ²	1 pr. 100 m ²	1 pr. 200 m ²
Voksne og videregående uddannelser	1 pr. 100 m ²	1 pr. 50 m ²	1 pr. 100 m ²

Eksempler på grønne normer

På tværs af alle 5 zoner fastsættes normer som maks-normer. Derudover sættes normerne i zoner til:

- Zone 1: Halvering af den gældende norm for zone I i dag
- Zone 2: Mellemting mellem zone 1 og zone 3
- Zone 3: Eksisterende midtbynorm for i dag
- Zone 4 og 5: Som eksisterende zone II krav, dog som maksimumsnorm

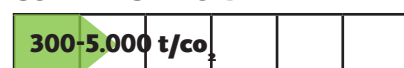
Der fastsættes derudover en ny "kollektiv trafik-norm": Indenfor alle højfrekvente kollektiv trafik-korridorer kan man i zone 2 – 5 benytte den nye zone 1 maksnormen (midtbynormen) hvis byggeriet er inden for 600 meter fra et mobilitetsknudepunkt (stoppested/station). Der tages afsæt i det fremtidige kollektive trafik-net samt letbane etape 1.



EFFEKTURDERING**



CO₂-REDUKTION

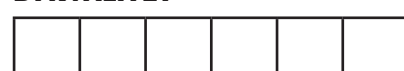


SUNDHEDSGEVINST



CO₂ og sundhedseffekten er langsigtet og vil stige, jo flere nye boliger og arbejdspladser, der bygges med reducerede parkeringsnormer. Derved mindskes en fremtidig transportadfærd, der baserer sig primært på privatbilisme gradvist.

BYKVALITET



Ikke effektvurderet.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Ingen eller marginal effekt.

OMKOSTNINGER**

Indsatsen har principielt ingen anlægspris, da det er en ren planlægningsmæssig øvelse.

Der kan dog være en udgift til interne timer til udarbejdelse af nye parkeringsnormer og/eller rådgiverbistand.

Parkeringspladser repræsenterer i dag stor værdi i grundsalg, såfremt der kan etableres færre parkeringspladser i forbindelse med nybyggeri vil salgsværdien falde. Dette kan også påvirke det forventet provenue i byudviklingsprojekter, som er kommunalt ejet.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 1, 4, 15, 16, 17, 18, 19: Der kan opnås større effekt ved at sammentænke grønne normer med stationsnær byudvikling (indsats 4) og adgang til trængselsfri kollektiv trafik (indsats 1, 15-19).
- Indsats 29: Effekten af lavere normer kan potentielt forstærkes ved samtidig nedlæggelse af offentlige gadeparkeringspladser.

BEMÆRKNINGER

- De nye normer får kun betydning for nybyggeri og omdannelser og vil således ikke ændre på eksisterende bygninger.

BESKRIVELSE

HVORFOR OMDANNE PARKERINGSPLADSER?

Gadeparkeringspladser i midtbyen optager et areal på ca. 135.000 kvm eller ca. 20 fodboldbaner. Det areal kan anvendes til andre formål som fx cykelparkering, begrønning, udeservering, klimatilpasning osv.

Når parkeringspladser omdannes til andre formål, kan det også føre til færre biler i byen eller fremme brugen af mere bæredygtige transportformer som offentlig transport, cykling og gang, da mulighederne for parkering bliver begrænset. Dette vil resultere i en reduktion af den samlede fossile kørsel og dermed CO₂-udledningen fra transportsektoren.

Samlet set kan nedlæggelse og omdannelse af parkeringspladser være med til at skabe mere levende, grønne og menneskevenlige bymiljøer.

Tidligere projekter har vist, hvordan denne omdannelse af parkeringspladser konkret kan se ud i Aarhus. Omdannelse af Bispetorvet og Fredens Torv viser, hvilke muligheder der er, når større sammenhængende byrum omdannes med plads til mennesker og bylivsaktiviteter. Projekter i mindre skala, som mobilitetspunkter i Øgaderne og fredeliggørelse af gader på Frederiksbjerg med anlæg af hundører, giver mulighed for prioritering af fodgængere, opholdsmulighed, begrønning og cykelparkering.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan beslutte at omdanne gadeparkeringspladser til andre formål. Kommunen har, som vejmyndighed for de offentlige vejarealer, beslutningskompetence for, hvorledes arealerne skal benyttes.

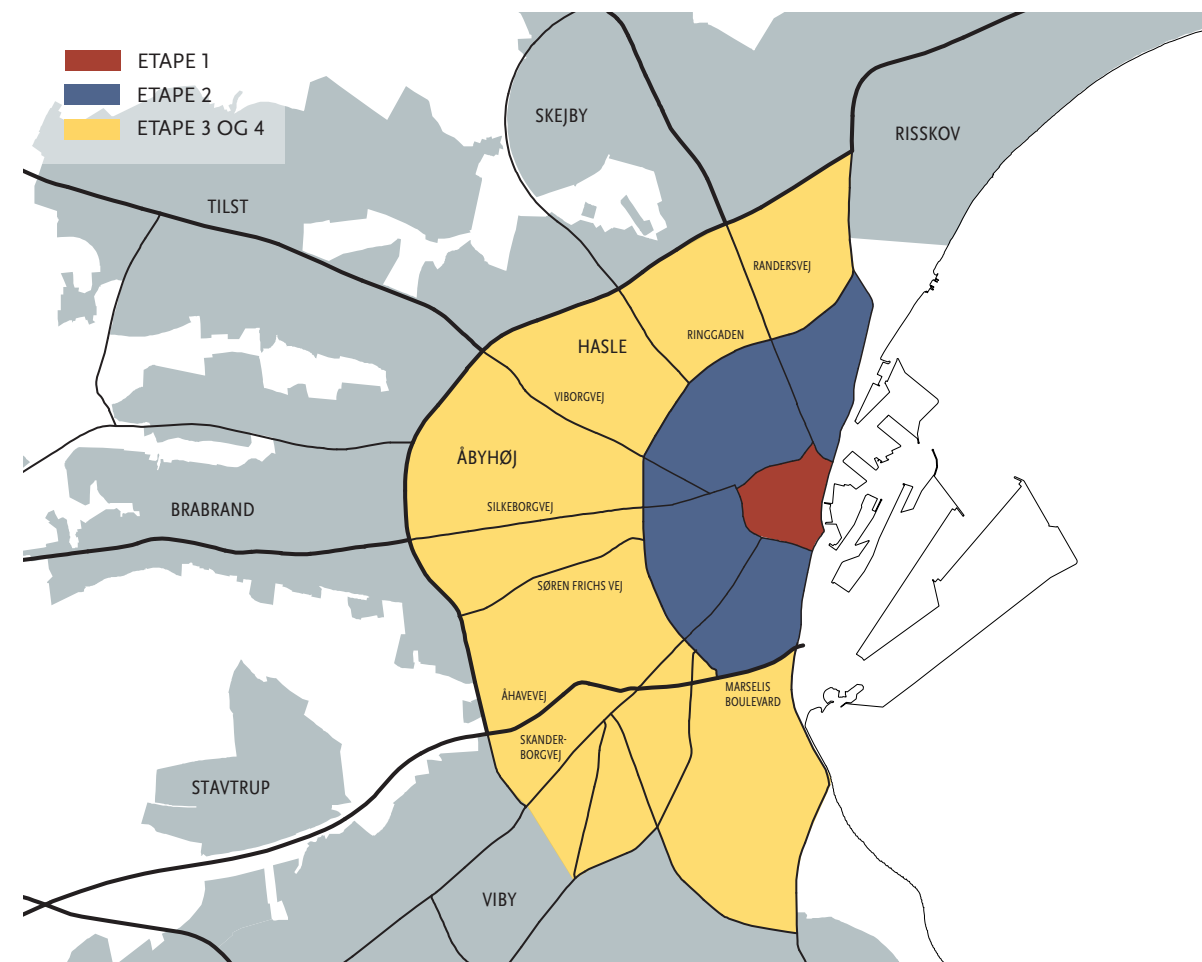
Byrådet kan beslutte helt at nedlægge offentlig gadeparkering – ligesom byrådet kan beslutte, at der skal være parkering, og på hvilke vilkår parkeringen skal stilles til rådighed.

Byrådet kan også beslutte, på hvilke vilkår gadeparkeringen skal omdannes, og om arealerne skal bruges til andre formål, og/eller om pladsen fx begrænses til kun at være for nul-emissionskøretøjer, køretøjer på gule plader, handikapkøretøjer eller lignende.

BEREGNINGSEKSEMPEL

For at give et indblik i den potentielle effekt af omdannelse af parkeringspladser er der opstillet eksempler for fire etaper, hvor parkeringspladser kan omdannes. I etape 1 omdannes alle offentlige gadeparkeringspladser indenfor Allégaderingen. Etaper derefter udvider gradvist området, til man i 2040 (etape 4) har omdannet alle gadeparkeringspladser inden for Ringvejen (se illustration).

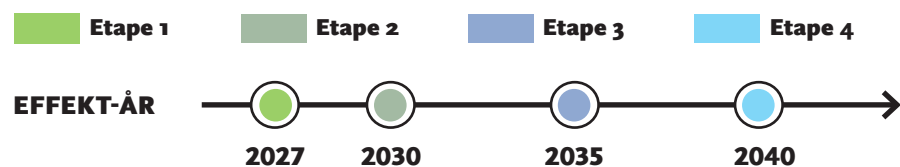
KORT



Der er opstillet 4 etaper som eksempel:

- Etape 1 (2027): Nedlæggelse af alle offentlige gadeparkeringspladser indenfor Allégade-ringen. I alt 550 offentlige p-pladser.
- Etape 2 (2030): Nedlæggelse af alle offentlige gadeparkeringspladser mellem Allégade-ringen og Ringgaden. I alt 11.275 offentlige p-pladser.
- Etape 3 (2035): Nedlæggelse af 50% offentlige gadeparkeringspladser mellem Ringgaden og Ringvejen-ringen. I alt 22.550 – 50% heraf er 11.275 offentlige p-pladser.
- Etape 4 (2040): Nedlæggelse af resterende 50% af offentlige gadeparkeringspladser mellem Ringgaden og Ringvejen-ringen. I alt 22.550 pladser – 50% her af er 11.275 offentlige p-pladser.

EFFEKTURDERING**



CO₂-REDUKTION

300-450 tons CO ₂				
5.100-8.600 tons CO ₂				
850-1.300 tons CO ₂				
550-900 tons CO ₂				

SAMLET 6.200-10.200 tons CO₂

CO₂-effekten af omdannelse af parkeringspladser er beskeden. CO₂-effekten kan øges med andre tiltag, som yderligere begrænser biltrafik.

SUNDHEDSGEVINST***

0,3-0,5 mio.kr.				
6-11 mio.kr.				
1-3 mio.kr.				
1-3 mio.kr.				

SAMLET 8,3-17,5 mio.kr.

BYKVALITET



Omdannelser kan styrke byrumskvaliteten, men det kræver investeringer.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Medvirker ikke til opbygning af kapacitet for grøn mobilitet.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

220-2.500 mio. kr.

Spændet angiver en pris fra nedlæggelse af en parkeringsplads med ren afmærkning (ca. 5.000-10.000 kr per plads) til fysisk omdannelse af parkeringsplads til eksempelvis grønt areal/hundører (ca. 100.000 kr. per plads).

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægs-sommen.

2-23 mio. kr. afhængigt af parkeringspladsernes nye formål.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 2: Omdannelse af parkeringspladser kan kombineres med nulemissionszoner, idet den indsats meget vil styre, hvilke typer køretøjer der må komme i området og derfor også behovet for parkeringsmuligheder.
- Indsats 22, 23, 24: Omdannelse af parkeringspladser skal samtænkes med den fremtidige trafikstruktur.
- Indsats 30: Såfremt parkeringspladser omdannes til byrum, begrønnes eller lignende, er der behov for finansiering, som indsatsen transformation og opgradering af byrum omhandler.

BEMÆRKNINGER

- Omdannelse af parkeringspladser, særligt i midtbyen, skal sammentænkes med behov og ønsker for parkeringspladser til handikapparkering, håndværkerparkering, delebiler, nulemissionskøretøjer m.v.
- Nedlægges betalingsparkeringer vil det dog medføre reducerede parkeringsindtægter, som i dag indgår som et bidrag i vejdriften. Hvis indtægterne skal opretholdes, skal betalingsparkering udvides og/eller takster på tilbageværende pladser sættes op.

MOBILITETSINDSATS 30: TRANSFORMATION OG OPGRADERING AF BY-, GADE- OG VEJRUM I INFRASTRUKTURPROJEKTER (NY PULJE)

FORELØBIG

BESKRIVELSE

HVORFOR NY PULJE TIL TRANSFORMATION OG OPGRADERING AF BY-, GADE- OG VEJRUM?

Når der foretages ændringer i by-, gade- og vejrummet i forbindelse med infrastrukturprojekter, er det relevant at afsætte midler til at sikre en høj byrumskvalitet.

En ny pulje kan sikre midler til at højne byrumskvaliteten i hele kommunen og dermed sikre en byrumsmæssig merværdi. Infrastrukturprojekter bør ikke kun realiseres med henblik på funktion og effektivitet, men også sikre et højt bundniveau i bykvalitet, der tager afsæt i de retninger og pejlemærker, der er udstukket i Politik for Arkitektur og Bykvalitet.

En højere byrumskvalitet med grønnere, smukkere og bedre by- og gaderum kan opnås som et resultat og en gevinst afledt af ændrede trafikale prioriteringer. Løftes byrumskvaliteten, kan det bidrage til en øget livskvalitet og forbedre byens oplevede attraktivitet for borgere, besøgende og erhvervsliv. Derudover vil det kunne understøtte bynatur og byliv og skabe mødesteder, der er stemningsfulde og indbyder til ophold, fysisk aktivitet og fællesskab.

Puljen kan f.eks. være med til at understøtte cykel og gang i byrummet og til at etablere flere bytræer og planter, som sikrer bedre bymiljø og mindsker CO₂-niveauet samt skaber mere skygge og lavere tempera-

turer i den tætte by. Herudover kan der samtænkes indsatser med klimatilpasning.

En del af puljen vil indledningsvist bidrage til at lave en by- og gaderumsplan, som illustrerer og beskriver principper for, hvordan der arbejdes med by- gade- og vejrumstransformationer, når der sker ændringer i forbindelse med infrastrukturprojekter.

Eksempler på anvendelse af puljen kan være i forbindelse med omdannelse af parkeringspladser, fredelig-gørelse af gader eller indsnævring af veje. Puljen vil dermed være med til at sikre, at den plads, der frigives i forbindelse med de trafikale omprioriteringer, bidrager med byrumsgvinster.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan beslutte at oprette en pulje på 10 mio. kr. om året til løbende transformation, begrønning og forskønnelse af by-, gade- og vejrum i forbindelse med nye infrastrukturprojekter.

Derudover kan byrådet beslutte at afsætte en del af puljen til at lave en by- og gaderumsplan, der udarbejdes af Teknik og Mijø i samarbejde med stadsarkitekten, og som fastsætter principperne for transformation og opgradering af by-, gade- og vejrum.

ILLUSTRATION

MARSTRANDSGADE 75% PARKERING FJERNET AKSONOMETRI

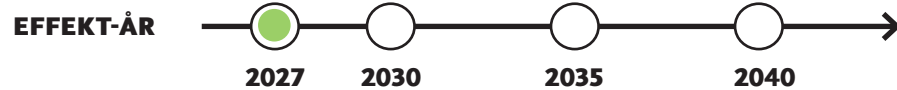


Et konkret eksempel på gadeomdannelse ved transformation af parkering er Marstrandsgade. Andre eksempler kan være omdannelse af arealer i forbindelse med trafiksanering eller andre trafikale ændringer så som Kridthøj Torv, Ingerslevs plads, Viby Torv, Rosenvangs Allé, Hjortshøj stationsområde eller udvalgte gade- og vejprojekter i forbindelse med etablering af mobilitetszoner.



Visualisering af før og efter en gaderumstransformation af Marstrandsgade, JAJA Architects

EFFEKTURDERING**



CO₂-REDUKTION



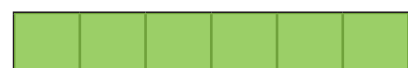
Ingen eller marginal effekt.

SUNDHEDSGEVINST***



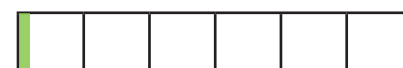
Ingen eller marginal effekt.

BYKVALITET



Indsatsen har potentiale til at sikre høj grad af bykvalitet, hvor midler fra puljen anvendes.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Ingen eller marginal effekt.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Der oprettes en pulje på 12,5 mio. kr. årligt.

Heraf afsættes 10 mio. kr. til anlægsprojekter.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssummering.

0,2 mio. kr.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 29: Når parkeringspladser omdannes, er der behov for fokus på, hvordan pladsen anvendes fremadrettet for at sikre bykvalitet.
- Indsats 22, 23, 24: Etablering af en ny trafikstruktur og mobilitetszoner kræver, at der sættes fokus på, hvordan ændringerne kan være med til at understøtte en fortsat attraktiv by og kommune.

BEMÆRKNINGER

- Puljen kan være et supplement til den grønne byrumspulje på 4 mio. årligt, som byrådet tidligere har vedtaget.
- For store infrastrukturprojekter som f.eks. højklasset kollektiv trafik etape 2, BRT på Ringvejen og omdannelsen af Marselis Boulevard bør byrumspuljen indtænkes som en selvstændig del af anlægsøkonomien, hvor puljen her understøtter de mindre omdannelsesprojekter.

BESKRIVELSE

HVAD ER SAMKØRSEL?

Samkørsel er at køre i samme bil som andre mennesker, der alligevel skal samme vej som dig. Når du samkører, kan du enten være den, der deler din bil med andre, eller den, der får et lift. Du kan gøre det organiseret via samkørselsplatforme, lave en personlig aftale med en kollega eller ven eller benytte nogle af de blafferstoppesteder, som netop er etableret i kommunen.

I dag sidder der kun lidt over én person i hver personbil i pendlingsøjemed og aldrig over 1,5 personer i gennemsnit pr. tur.

Transportministeriet har lavet en analyse af, hvad der skal til for at fremme samkørsel.

- Digitalt overblik og integration af kollektiv transport og samkørsel
- Muliggøre, at trafikselskaber kan tilbyde samkørsel
- Økonomiske incitamenter til samkørsel
- Fokus på medarbejdernes transportvaner
- Mere om viden om brugen af samkørselspladser
- Samkørselspladser og knudepunkter for persontransport sammentænkes

Disse principper er helt i tråd med målsætningerne i Aarhus Kommunes delemobilitetsstrategi.

Hverken byrådet eller andre aktører har på nuværende tidspunkt vidtstrakte muligheder for at sikre mere sam-

kørsel blandt borgerne.

HVAD KAN BYRÅDET?

Selvom der ikke er mange håndtag for kommunen at trække i, så kan byrådet beslutte, at der skal foretages interessevaretagelse for en lovændring af skattelovgivningen og taxalovgivningen, som giver mere fordelagtige vilkår for samkørsel. Derudover kan byrådet videreføre pilotforsøg med samkørsel i Aarhus Kommune, der skal afklare, hvor høje økonomiske incitamenter der fra kommunens side er nødvendige for, at det er attraktivt at lave samkørsel.

Byrådet kan derudover vælge at igangsætte:

- Forsat udrulning af samkørselsplatform for Aarhus Kommunes medarbejdere samt et øget samarbejde med Klimaalliancens medlemmer om implementering af samkørsel på virksomhederne.
- Digitalt overblik og integration af kollektiv trafik og samkørsel: udvikling af en "rejseplanlægger-app", som over for borgere kan synliggøre mulighederne for delemobilitet generelt.
- Interessevaretagelse for at trafikselskaber tilbyder samkørsel: samkørsel udbydes som supplement til den kollektive trafik.
- Styrke brugen af samkørselspladser/parkér og rejs-anlæg ift., at en udbyder kan skabe en effektiv tilbringertrafik hertil.

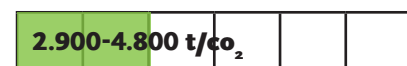
KORT / ILLUSTRATION

DER ER IKKE VEDLAGT ILLUSTRATION TIL DENNE INDSATS

EFFEKTURDERING**

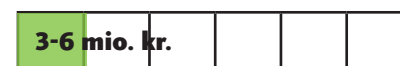


CO₂-REDUKTION

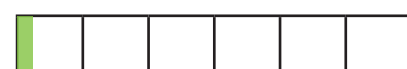


Indsatsen skal først og fremmest sikre de rette betingelser for samkørsel og på sigt skabe grundlag for at udnytte det store potentiale for CO₂-reduktion, der er ved at køre flere sammen.

SUNDHEDSGEVINST***



BYKVALITET



Ingen eller marginal effekt

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Indsatsen vil skabe grundlag for mere samkørsel og bedre udnyttelse af infrastrukturen

OMKOSTNINGER**

Afhængigt af, hvad og hvor meget byrådet ønsker igangsat, vil det være muligt at udarbejde en handlingsplan og samtidig afklare omkostninger med øget samkørsel.

Det må forventes, at der både er behov for midler til udvikling, interessevaretagelse og pilotforsøg.

I tidligere pilotforsøg har en samkørselstur kostet op til 25 kr. i kommunal tilskud.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsats 2, 3 og 27: Indsatsen kan sammentænkes med nulemissionszone, grønne vejafgifter og reguleringer af parkering, da især restriktioner for biltrafikken kan øge incitamentet for samkørsel.
- Indsats 21: Samkørsel kan sammentænkes med den kollektive trafik og kan indtænkes i den fremtidige kollektive trafikplan som en del af den palette af mobilitetstilbud, der sikre sammenhæng i mobilitetssystemet.

BEMÆRKNINGER

- Samkørsel har et stort potentiale, da de fleste bilture køres alene eller med få i bilen. En større udnyttelse af den ledige kapacitet vil skabe mindre trafik på vejene og dermed mindske CO₂-udledninger. Men i dag er det lovgivningsmæssige grundlag i Danmark ikke tilstrækkeligt til, at aarhusianerne af sig selv laver samkørsel uden kommunal subsidiering.

BESKRIVELSE

HVAD BETYDER LADEINFRASTRUKTUR FOR GRØN OMSTILLING?

Fortsat udbygning af elladeinfrastrukturen i Aarhus er vigtig for at gøre det attraktivt for flere at anskaffe og bruge elbil i hverdagen.

At øge ladeinfrastrukturen i Danmark er derfor en af flere faktorer, der påvirker at flere skifter til elbiler, da de ved, at de altid kan finde et sted at oplade deres køretøjer, når de har brug for det.

Lige nu er det nemmeste og billigste at have sin egen lader ved hjemmet. Men rigtig mange aarhusianere bor steder, hvor dette ikke er muligt. Derfor er lade-standere på offentligt ejede arealer på nuværende tidspunkt en del af det samlede udbud af ladeinfrastruktur i kommunen.

Med byrådets beslutning i 2018 om et CO2-neutralt bysamfund i 2030 satte man et mål om, at el skal være det foretrukne drivmiddel i Aarhus Kommune i 2030. Målsætningen er, at andelen af elbiler (personbiler) indregistreret i Aarhus skal være 40% i 2030, i dag udgør elbiler ca. 9 % af bilflåden.

HVAD KAN BYRÅDET?

Med byrådets vedtagelse af "Strategi for tank- og ladeinfrastruktur i Aarhus" i 2023 har byrådet sat retningen for området, hvor målet er en grøn by for alle, og hvor det er attraktivt at køre fossilfrit.

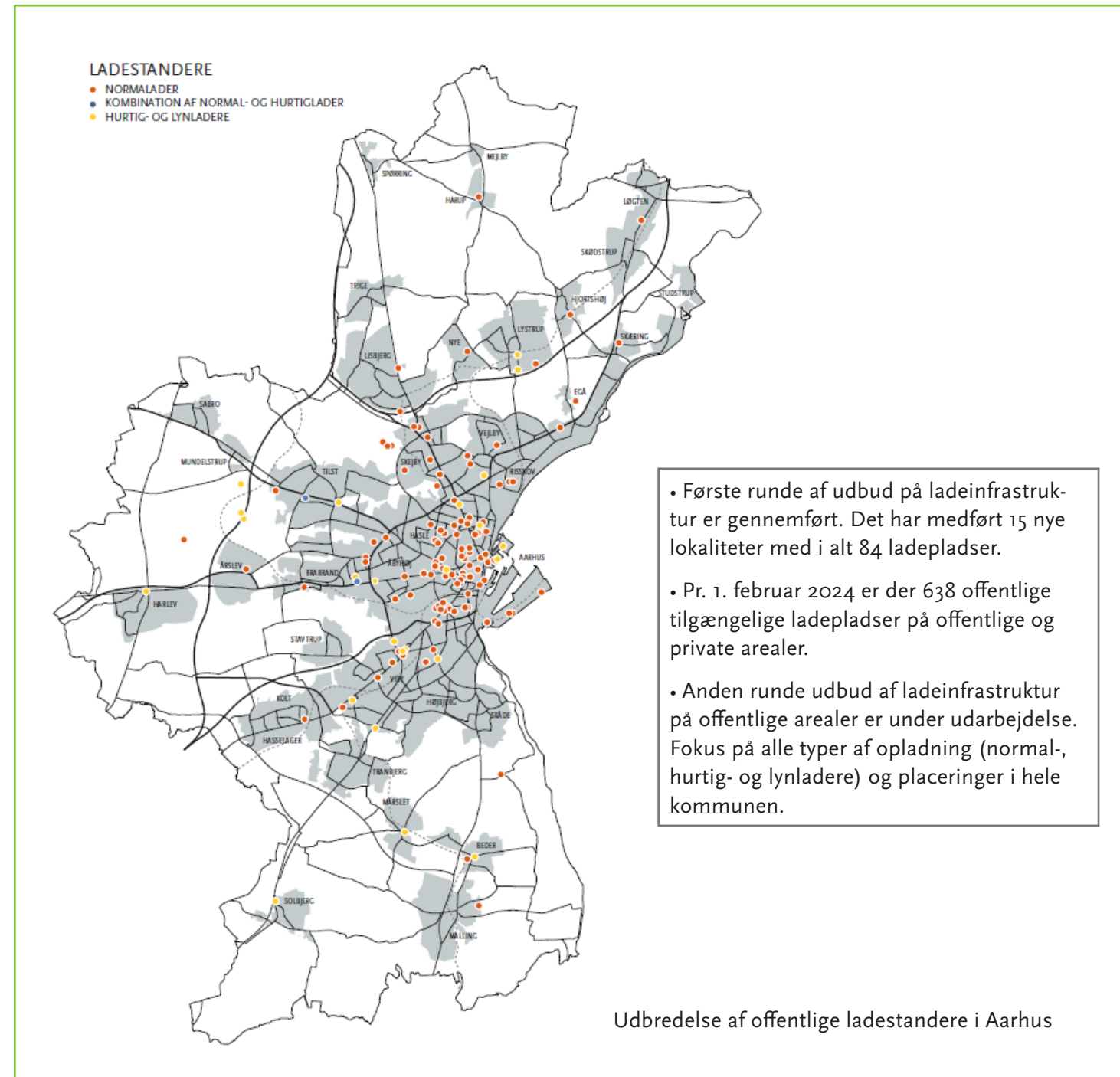
Strategien kommer med en målsætning om, at der skal være et offentligt tilgængeligt ladepunkt pr. 25 elbiler indregistreret i Aarhus Kommune. Det inkluderer alle offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige veje, kommunale arealer og private arealer.

Byrådet kan beslutte, at Teknik og Miljø skal øge indsatsen med etablering af ladeinfrastruktur. Dette indebærer flere og større af udbud af ladeinfrastruktur, at sikre muligheder for etablering af transformerstationer i bymiljøet samt at interessevaretage for øgede muligheder i lovgivningen.

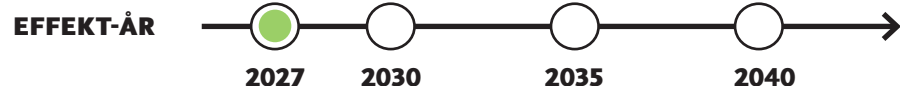
Derudover kan byrådet beslutte, at der fremad skal prioriteres etablering af flere hurtig- og lynladere, hvor man som elbilist får opladet hurtigt fremfor på normale ladere på gadeparkeringspladser.

Endelig kan byrådet beslutte, at der skal etableres flere ladestandere på rastepladser, pendlerpladser, parker og rejs-anlæg og i parkeringshuse.

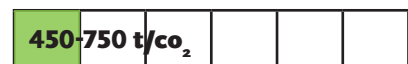
KORT



EFFEKTURDERING**



CO₂-REDUKTION



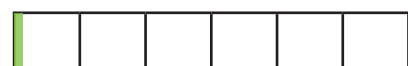
Flere ladestandere er en understøttende forudsætning for flere elbiler.

SUNDHEDSGEVINST***



Marginal effekt ved mindre luftforurening.

BYKVALITET



Det er vigtigt, at ladeinfrastrukturens æstetiske udtryk sammentænkes med byrummet.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Mere ladeinfrastruktur opbygger kapacitet for flere elbiler.

OMKOSTNINGER**

Indsatsen medfører som udgangspunkt ingen kommunale udgifter, da udgifter til ladeinfrastruktur afholdes af dem, der vinder udbuddet. Aarhus Kommune har dog mulighed for medfinansiering til og med 2024, hvis der ikke er markedsinteresse.

Der bruges interne timer på udarbejdelse af udbud m.m. (2-3 mio. kr. jf. indsatsoversblik).

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

• Indsats 29, 30: Det er oplagt at tænke opgradering af byrum i forbindelse med infrastrukturprojekter sammen med etablering af ny ladeinfrastruktur, og ligeledes tænke ny ladeinfrastruktur sammen med mulige omdannelser af parkeringspladser.

BEMÆRKNINGER

• Der er i dag lovgivning på området, som begrænser muligheder. Der er behov for interessevaretagelse for at forbedre muligheder for nemmere og mere smidig myndighedsbehandling og etablering af ladeinfrastruktur.
 • Elselskaber ønsker at fravige gæsteprincippet, når der er behov for etablering af transformerstationer, hurtig- og lynladere. Der er behov for at finde nye modeller for håndtering af dette.

BESKRIVELSE

HVORFOR PRINCIPPER FOR PRIORITERING AF GRØN MOBILITET I DRIFTEN?

Udarbejdelse af nye principper for prioritering af serviceniveauet for vintertjeneste, drift og klimatilpasning vil give mulighed for at prioritere kollektiv trafik, cykling og gang højere - både i normalsituationer samt i situationer med ekstremt vejr.

Indsatsen skal understøtte, at flere vælger kollektiv trafik, cykel og gang - også når vejret er dårligt - fordi fremkommeligheden sikres. Bedre forhold for kollektiv trafik, cykel og gang i vinterhalvåret vil øge sandsynligheden for, at man kan leve uafhængigt af bil hele året rundt.

Konkret vil de nye principper implementeres gennem udarbejdelse af et nyt vinterregulativ samt renholdsregulativ, som prioriterer udvalgte stier, cykelstier og strækninger for kollektiv trafik i højere grad end i dag. Det sikrer renholdelse, snerydning m.m. både i kryds og på udvalgte, prioriterede strækninger.

Principperne skal sikre et beredskab og et attraktivt serviceniveau, der både håndterer normalsituationer, men også kan håndtere ekstraordinære vejr-situationer med mere nedbør, som der kan forventes flere af i fremtiden.

Et eksempel på behov for prioritering af grøn mobilitet i driften er, at vand på stinettet i forbindelse med ekstremregn er et stigende problem, som giver store udfordringer for de aktive transportformers fremkommelighed.

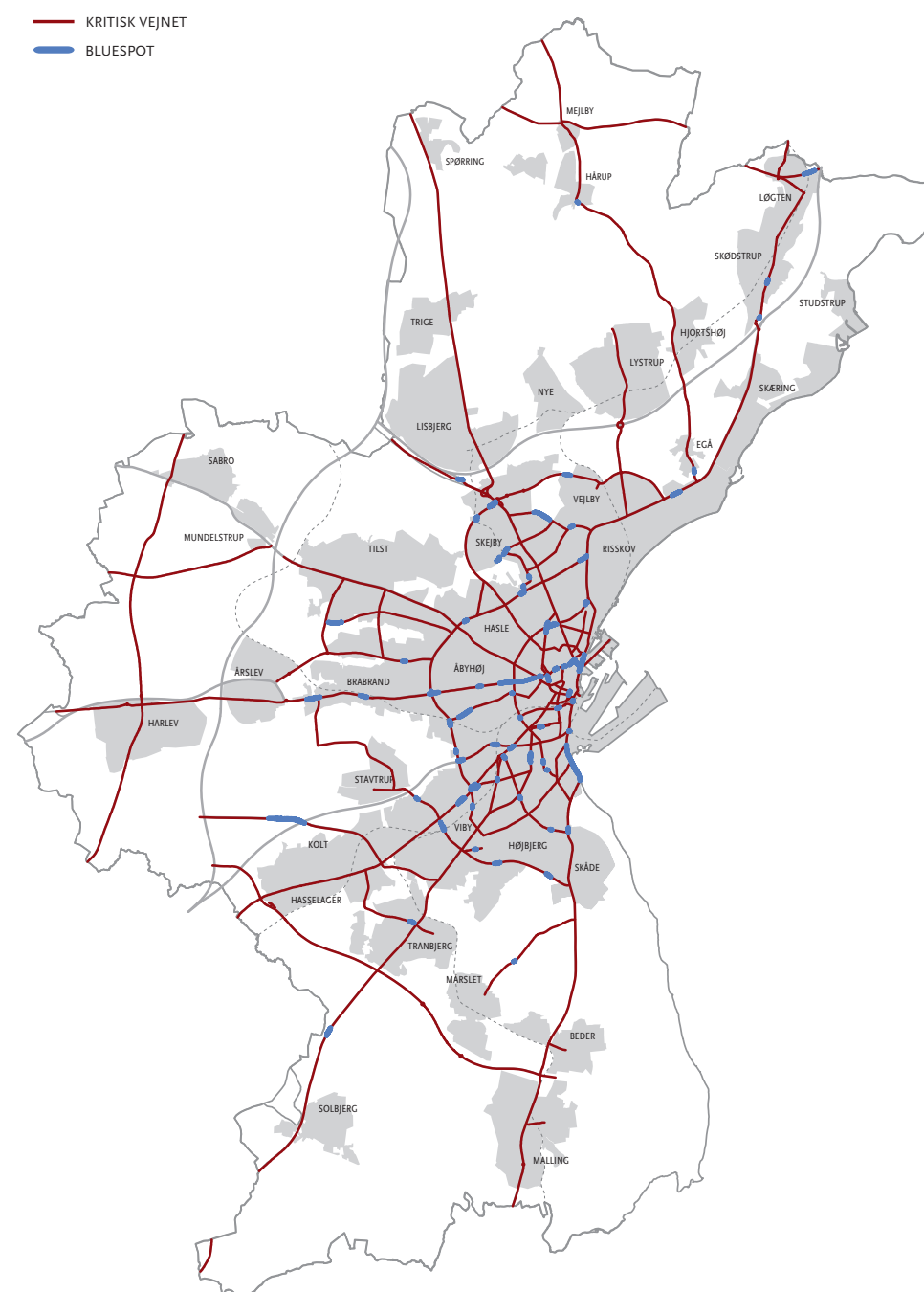
Teknik og Miljø igangsatte tilbage i 2014 projektet "Klimatilpasning af det kritiske vejnet", som havde til formål at kortlægge udfordringer med såkaldte bluespots på det kritiske vejnet (beredskabets redningsveje og øvrige større veje) i Aarhus Kommune, og i Budgetforlig 2020 blev der afsat midler til håndtering af diverse udpegninger, som sidenhen primært bliver udbedret i synergi med andre anlægsprojekter. En lignende proces anbefales for cykelnettet, som i stigende grad også kan opfattes som kritisk infrastruktur.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan beslutte at igangsætte arbejdet med udarbejdelse af nye principper for prioritering af grøn mobilitet i driften gennem nyt vinterregulativ og renholdsregulativ.

Byrådet kan ligeledes beslutte at igangsætte kortlægning af det kritiske stinet og bluespots, som kan anvendes til at foretage prioriteringer hos driften og give et overblik over behovet for anlægsinvesteringer til udbedring af udpegninger.

KORT



KRITISK VEJNET OG BLUESPOTS

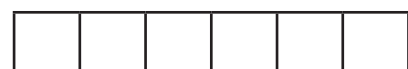
På samme vis som det arbejde og fokus der er for at forbedre og klimatilpasse vejinfrastrukturen, er det en mulighed at gøre det samme over den kritiske stiiinfrastruktur. Det vil sikre fremkommelighed for cykel og gang.

Kortet viser den nuværende kortlægning af bluespots i forhold til de kritiske vejnet.

EFFEKTURDERING*

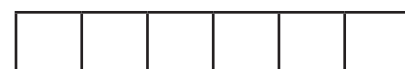


CO₂-REDUKTION



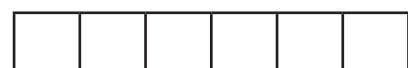
Ikke effektvurderet.

SUNDHEDSGEVINST***



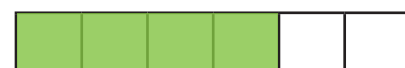
Ikke effektvurderet.

BYKVALITET



Ikke effektvurderet.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Højere prioritering af grønne mobilitetsformer vil sikre øget kapacitet og fremkommelighed.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Kortlægningen vil give et overblik over behov for anlægsinvesteringer.

DRIFT

Vedtagelse af nye principper for prioritering i driften gennem nye regulativer kan give anledning til øgede driftsudgifter, men dette kan først prissættes efter udarbejdelse af regulativerne.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsatsen har sammenhæng til alle indsatser vedrørende cykel, gang og kollektiv trafik, da en ændret prioritering i driften vil kunne påvirke disse indsatser.

BEMÆRKNINGER

- Principper og regulativer skal udarbejdes i tæt samarbejde med driften.
- Kortlægning af cykelnettet kan ske med afsæt i samme metode anvendt ved 'Klimatilpasning af det kritiske vejnet'. Metoden kan i stort omfang genanvendes, men det kræver flere justeringer og supplementer - herunder udpegningskriterier for bluespots.

BESKRIVELSE

HVORFOR GRØN OG INTELLIGENT TRAFIK- OG SIGNALSTYRING?

Ved at arbejde med grøn og intelligent trafik- og signalstyring er det muligt at indstille og justere, hvordan signalanlæg prioriterer og afvikler trafikken. Dette kan bruges som redskab til at styre fremkommeligheden. Intelligente Transport Systemer (ITS) bruges eksempelvis til at koordinere signalanlæg på udvalgte strækninger, så man oplever færre stop og dermed kortere rejsetid. ITS kan på den måde være en aktiv medspiller til at fremme grøn mobilitet.

Kombineret med GPS i busser er det f.eks. muligt at lave målrettet busprioritering i signalanlæg og derved forbedre fremkommeligheden for bustrafikken. Herudover kan der arbejdes med tiltag, der styrker fleksibilitet og serviceniveau i kryds for alle trafikanter. Tiltagene reducerer ventetiden for fodgængere og øger samtidig krydssets fleksibilitet ved f.eks. at reducere unødigt ventetid for rødt for øvrige trafikanter.

Disse tiltag kan understøttes af en trafikcentral med øget fokus på aktiv trafikledelse, dvs. løbende optimeringer og tilpasninger af signalanlæg for at sikre effektiv fremkommelighed.

DATADREVET MOBILITETSPLANLÆGNING I LOKALOMRÅDER

Det er relevant at arbejde med andre digitale værktøjer til at understøtte grøn mobilitet. Gennem datadrevet mobili-

tetsplanlægning kan der f.eks. arbejdes med en 15-minutters bymodel. Modellen bygges som en digital tvilling - dvs. en digital gengivelse af det mobilitetssystem, man ønsker. I dag benyttes trafikmodeller som beslutningsgrundlag, men der er behov for at arbejde mere scenariebaseret. En digital tvilling kan visualisere konkrete og letforståelige scenarier. Samtidig kan en digital tvilling anvendes som værktøj i borgerinddragelse, hvor borgerne inviteres til at deltage i planlægningsprocessen og give feedback på fremtidige initiativer.

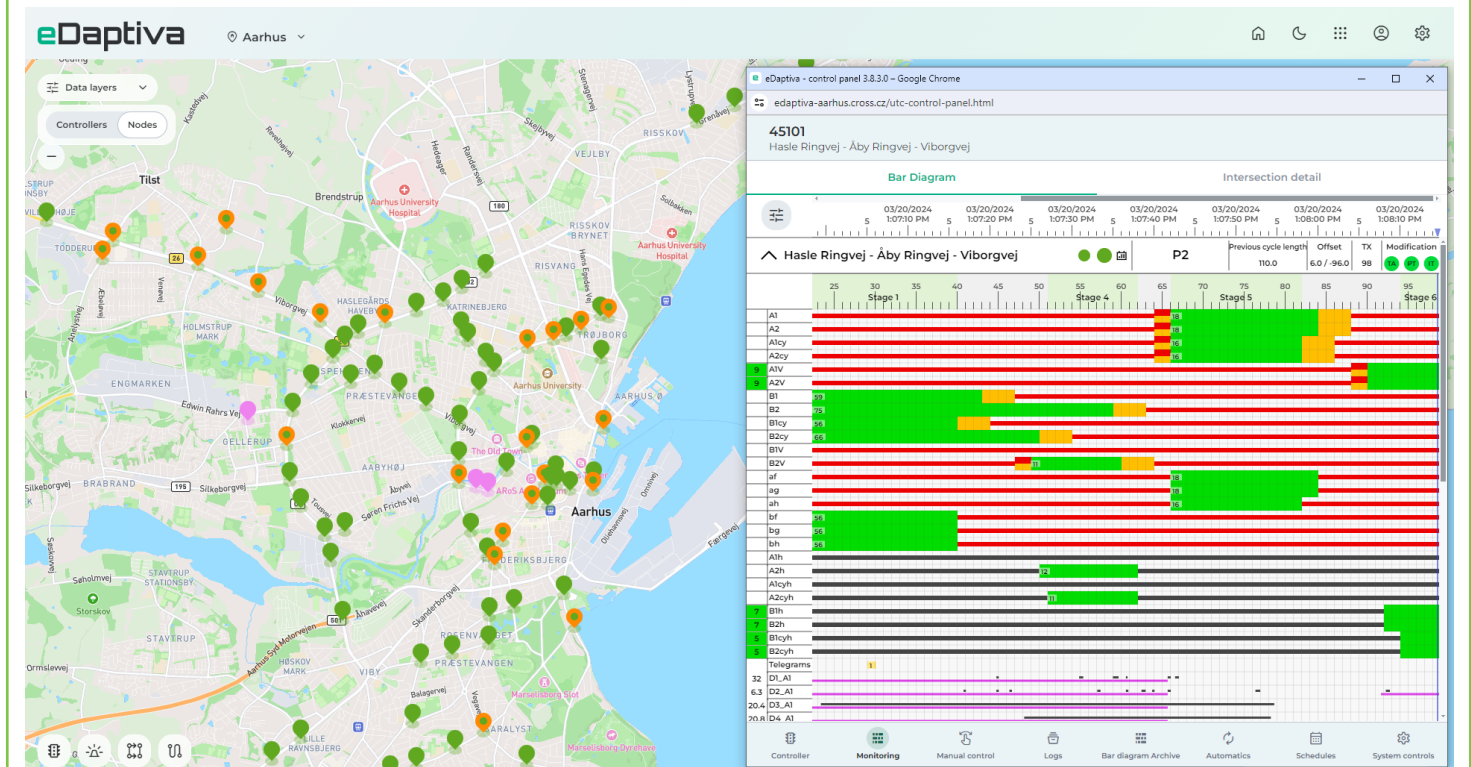
HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan beslutte at igangsætte arbejdet med en ny prioriteringsmodel for signalstyring. Med denne beslutning kan Teknik og Miljø udarbejde en handlingsplan, der fastsætter nye principper for signalstyring med højre prioritering af kollektiv trafik, cyklisme og gang. Herunder vil det blive belyst hvilke muligheder der er for at udvide trafikcentralen som et greb til at forbedre den trafiktekniske drift.

Byrådet kan herudover beslutte at igangsætte arbejdet med datadrevet mobilitetsplanlægning. Teknik og Miljø vil på baggrund af denne beslutning udarbejde en handlingsplan for arbejdet med en digital tvilling som beslutningsgrundlag for mobilitetsplanlægning.

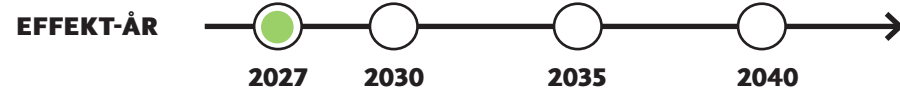
Handlingsplaner, konkrete projekter og finansieringsbehov kan forelægges for byrådet i 2025.

ILLUSTRATION



Eksempel på hvordan ITS bruges til at overvåge og styre signalanlæg.

EFFEKTURDERING**



CO₂-REDUKTION



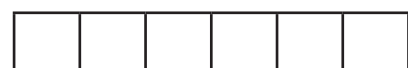
Ikke effektvurderet.

SUNDHEDSGEVINST***



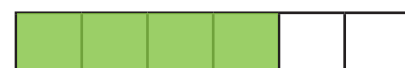
Ikke effektvurderet.

BYKVALITET



Ikke effektvurderet.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Signalstyring, der prioriterer grøn mobilitet, vil øge kapaciteten for kollektiv trafik, cyklisme og gang.

OMKOSTNINGER**

En handlingsplan for en ny prioriteringsmodel for signalstyring vil indeholde estimater af eventuelle anlægsprojekter samt omkostninger forbundet med udvikling af ITS og øget drift af trafikcentral.

En handlingsplan for arbejdet med datadrevet mobilitetsplanlægning vil ligeledes indeholde estimater for omkostninger forbundet med digitale værktøjer og udvikling.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsatsen har sammenhæng med mange andre indsatser, da en ændret prioritering i trafik- og signalstyring vil have betydning for øvrige indsatser. Dog er der særligt sammenhæng med etablering af et trængselsfrit kollektiv trafik-net (indsats 15) samt udbygning af supercykelstinet og hovedstinet (indsats 5, 7).
- Arbejdet med datadrevet mobilitetsplanlægning vil ligeledes kunne påvirke mange andre indsatser, alt efter hvordan det anvendes.

BEMÆRKNINGER

BESKRIVELSE

HVORFOR FOKUS PÅ NUDGING, LÆRING OG KENDSKAB?

Hvis mobilitetssystemet i Aarhus Kommune skal forandres, og aarhusianerne skal træffe andre og grønnere valg i forhold til deres transportmidler i hverdagen, er det nødvendigt ikke blot at tilvejebringe mulighederne, men også at sprede kendskab og viden herom.

Der er derfor behov for en særskilt indsats for at udvide kendskabet til mobilitetssystemet, de muligheder der er, hvordan man kan bruge transportalternativer, som fx samkørsel, cykelleje, delemobilitet eller den kollektive trafik.

Indsatsen skal have fokus på, hvordan læring og nudging kan anvendes til at skabe forståelse for de nye muligheder og udfordringer, som mobilitetssystemet vil give aarhusianerne. Dette kan ske i tæt samarbejde med udvikling af andre indsatser, der skal sikre grønnere adfærd blandt aarhusianerne.

Udover information og kommunikation til aarhusianerne i forbindelse med konkrete indsatser og kampagner vil der herudover være behov for særlige lærings- og kendskabsindsatser, som eksempelvis kunne indeholde:

- Nudging og/eller kampagner om nye regler/anbefalinger/mobilitetstilbud og services.

- Oplysning til aarhusianerne om deres nye muligheder lokalt og på kommuneniveau.
- Interne indsatser målrettet Aarhus Kommune som koncern med fokus på, at kommunen går forrest i forbindelse med nye tiltag.
- Udvikling af læringsforløb for bestemte målgrupper med henblik på at opnå kendskab om andre transportvaner fx undervisning af skolebørn om brug af den kollektive trafik.

HVAD KAN BYRÅDET?

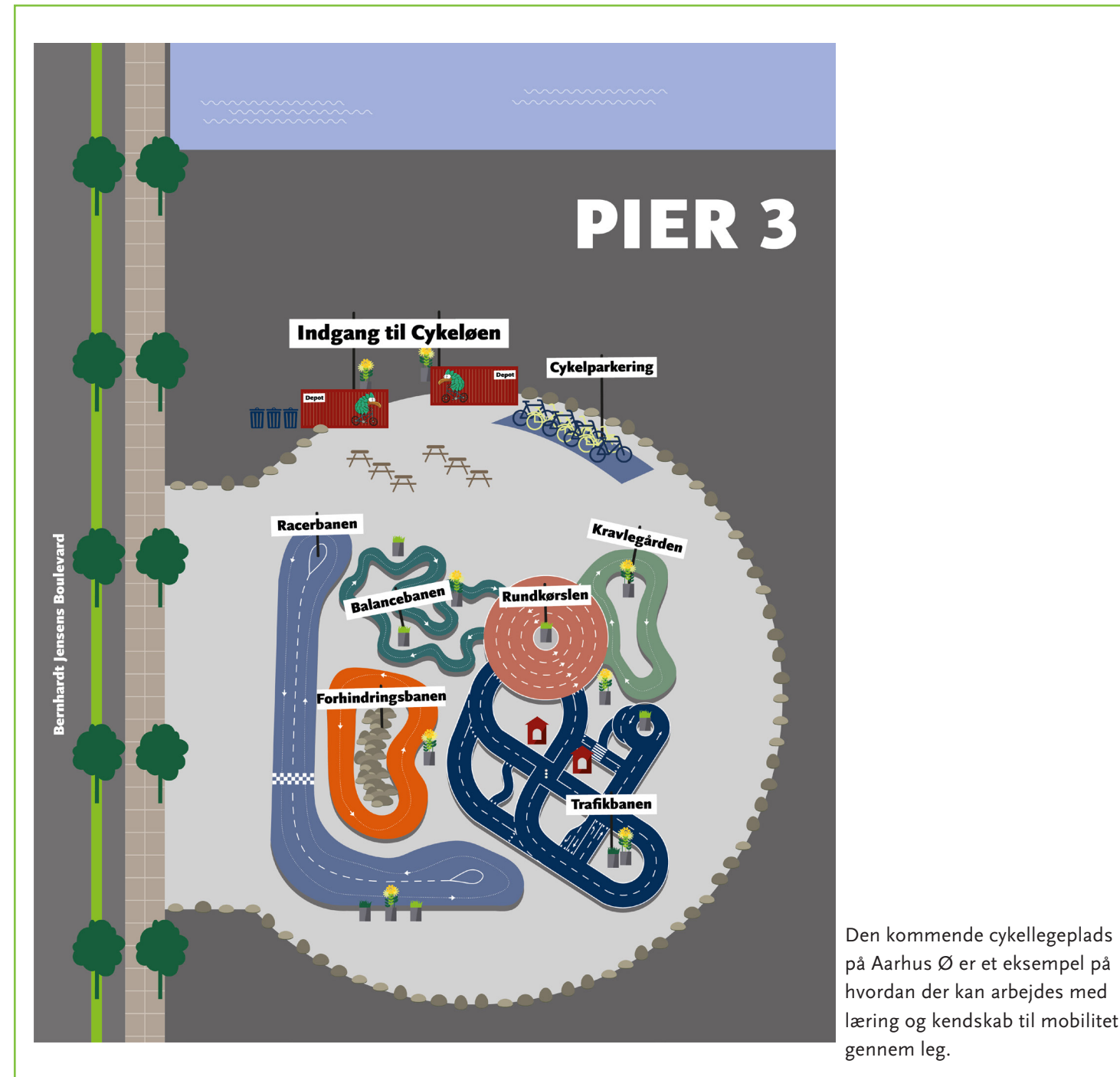
Byrådet kan træffe beslutning om, at nudging, læring og kendskab til et grønnere mobilitetssystem skal sikres gennem en særskilt og målrettet indsats.

Teknik og Miljø vil udarbejde en handlingsplan med oplæg til konkrete indsatser, kampagner og læringsforløb.

Dette vil ske i samarbejde med øvrige relevante magistratsafdelinger.

En fortløbende indsats for læring og kendskab til mobilitetssystemet og mobilitetsservices vil også blive sammentænkt med den generelle samfundsdialog, der skal ske i forbindelse med udmøntning af den grønne mobilitetsplan og udviklingen af mobilitetssystemet.

KORT

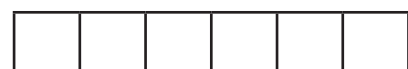


Den kommende cykellegeplads på Aarhus Ø er et eksempel på hvordan der kan arbejdes med læring og kendskab til mobilitet gennem leg.

EFFEKTURDERING*

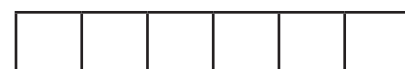


CO₂-REDUKTION



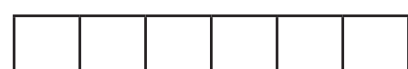
Ikke effektvurderet.

SUNDHEDSGEVINST***



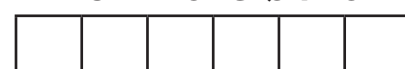
Ikke effektvurderet.

BYKVALITET



Ikke effektvurderet.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Ikke effektvurderet.

OMKOSTNINGER**

Indsatsen har principielt ingen anlægspris, men kræver midler til udvikling og udrulning af kampagner, kommunikation og samarbejder.

Udgift hertil vil blive klarlagt i forbindelse med handlingsplan for indsatsen.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsatsen har sammenhæng til alle andre indsatser, da den er med til at kommunikere indholdet.

BEMÆRKNINGER

- Udførelsen af indsatsen vil skulle ske i tæt samarbejde med de andre relevante magistratsafdelinger samt Kommunikation og Medborgerskab i Teknik og Miljø.
- Indsatsen vil ske i sammenhæng med udmøntning af den grønne mobilitetsplan og er central for at sikre kendskab og viden blandt aarhusianerne.