



INDSATSKATALOG

GRØN MOBILITETSPLAN

2025



En del af
løsningen

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune



INDSATS:

#1	LETBANENS ETAPE 2 MELLEM SPANIEN OG BRABRAND	8
#2	ØGET SERVICENIVEAU PÅ BUSLINJERNE 3A OG 4A	9
#3	UDVIDELSE AF LETBANENS ETAPE 1	10
#4	ELEVATORTÅRNE VED TORSØVEJ STATION	11
#5	EFFEKTIVT OG HØJFREKVENT BUSNET FØR 2030	12
#6	NY ØKONOMISK RAMME FOR DEN KOLLEKTIVE TRAFIK	13
#7	ARRANGEMENTSKØRSEL TIL IDRÆTS- OG KULTURARRANGEMENTER	14
#8	FORSØGSORDNING MED GRATIS KOLLEKTIV TRAFIK FRA MOBILITETSKNUDEPUNKTER MED PARKÉR OG REJS-FACILITETER	15
#9	UDBYGNING AF LADEINFRASTRUKTUR	16
#10	UDBYGNING AF HOVEDCYKELSTINETTET	17
#11	GRØN SIGNALSTYRING	18
#12	DIGITALE TVILLINGER	19
#13	UDLÅN AF ELCYKLER	20
#14	GRØN MOBILITET TIL KONGELUNDEN	21
#15	STATIONSNÆR BYUDVIKLING	22
#16	HJERTEZONER OG HASTIGHEDSNEDSÆTTELSE VED SKOLER	23
#17	FODGÆNGERRUTER	24
#18	VISION FOR FREMTIDENS HANDELSLIV I MIDTBYEN	25
#19	NYE SOMMERGADER	26
#20	NØRREPORTKRYDSET OG TRAFIKPLAN FOR AARHUS Ø	27
#21	ARKITEKTKONKURRENCER FOR BANEGÅRDSPLADSEN	28
#22	WAYFINDING TIL PARKERINGSANLÆG	29
#23	LADEKAPACITET OG PILOTFORSØG MED NULEMISSIONSKØRETØJER TIL TUNG TRAFIK	30
#24	INTERESSEVARETAGELSE	31
#25	TRAFIK-ØER	32
#26	HASTIGHEDSNEDSÆTTELSE I BOLIGKVARTERER	33
#27	NY VEJSTRUKTUR OG KAPACITETSFORØGELSE I UDVALGTE KRYDS	34
#28	AKTIVE BYRUM	35
#29	ETABLERING AF NULEMISSIONSZONE	36
#30	BYRUMSKVALITET OG TRYGHED LANGS LETBANENS ETAPE 1	37
#31	UNDERSØGELSE AF LETBANE-DOBBELTSPOR TIL HORNSLET	38
#32	BUSBANER PÅ RINGVEJEN	39
#33	NY KOLLEKTIV TRAFIKSTRUKTUR 2027	40
#34	NY ORGANISERING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK	41
#35	OPGRADERING AF ITS-TRAFIKCENTRAL	42
#36	MOBILITETSKNUDEPUNKTER MED PARKÉR OG REJS	43
#37	KLOKHØJEN - MERE ATTRAKTIVT MOBILITETSKNUDEPUNKT	44
#38	NY SAMKØRSELSPLATFORM FOR KOMMUNENS MEDARBEJDERE	45
#39	PARKERING VED EKSISTERENDE LETBANESTOP OG KNUDEPUNKTER	46
#40	TRANSPORTVANE- OG TRANSPORTADFÆRDS-UNDERSØGELSE	47
#41	TRAFIKSIKKERHED OG SIKRE CYKELRUTER	48
#42	FORBEDRET CYKLISTFREMKOMMELIGHED	49
#43	KLIMATILPASNING AF CYKEL- OG FODGÆNGERINFRASTRUKTUR	50
#44	BEDRE RAMMER FOR CYKELPARKERING	51
#45	UDLÅN AF CYKLER TIL PERSONALE I AARHUS KOMMUNE	52
#46	BYUDVIKLING OG PARKÉR OG REJS VED HOVMARKEN STATION	53
#47	PULJE TIL STIER	54
#48	TILGÆNGELIGHEDSRUTER I MIDTBYEN	55
#49	GRØNT PARKERINGSOPLÆG	56
#50	GRØNNE VEJAFGIFTER	57
#51	GRØNT MØDESTED I LYSTRUP	58
#52	OMDANNELSE AF FREDERIKS ALLÉ	59

INTRODUKTION TIL INDSATSKATALOG

Indsatskataloget indeholder beskrivelse af 52 indsatser, som bliver sat i gang med grøn mobilitetsplan. Indsatserne dækker over konkrete anlægsprojekter, serviceopgraderinger, analyser og forsøg.

De 52 indsatser udspringer fra Aftale om grøn mobilitetsplan (indstillingens bilag 1). Indsatserne er i indsatskataloget konkretiseret med resumé, tidshorisont og finansiering.

Indsatserne bliver koblet til de målsætninger for transportvalgsfordeling og CO₂, som er fastlagt med Aftale om grøn mobilitetsplan, ligesom der bliver redegjort for, hvilke øvrige mål de enkelte indsatser bidrager til.

De CO₂-reduktionseffekter, der er beskrevet for indsatserne, stammer fra de CO₂-vurderinger, der blev gennemført i forbindelse med Aftale om grøn mobilitetsplan fra august 2024.

Samfundsdialog

Der er i efteråret 2024 gennemført en samfundsdialog om den konkrete udmøntning af Aftale om grøn mobilitetsplan. På baggrund af de bidrag, der er kommet, er der udarbejdet et tillæg til aftalen (indstillingens bilag 2), som opsummerer de temaer, som Teknik og Miljø vil have fokus på i planlægning og implementering af indsatserne.

Alle bidrag er opsummeret i den samlede afrapportering for samfundsdialogen (indstillingens bilag 5). I beskrivelserne af indsatserne i dette indsatskatalog bliver der refereret til indstillingens bilag 5.

Der er desuden gennemført en offentlig høring af forslaget til Grøn Mobilitetsplan i foråret 2025. Alle indkomne høringssvar findes i et samlet bilag (indstillingens bilag 10a), ligesom der er indkommet en række høringssvar fra høring af Klimaplan 2025-2030, som vedrører Grøn Mobilitetsplan (indstillingens bilag 10b). Høringssvarene er inddelt i 15 temaer, som er gennemgået og kommenteret af Teknik og Miljø (indstillingens bilag 11).

Bidragene fra både samfundsdialogen og den offentlige høring bliver medtaget i den videre planlægning af indsatserne, ligesom Teknik og Miljø vil fortsætte samfundsdialog og inddragelse af borgere og interessenter i implementeringen af indsatserne, når det er relevant.

Herudover indgår en status på samfundsdialogen i den årlige opfølgning på grøn mobilitetsplan (indstillingens bilag 7).

Læsevejledning

Indsatserne er i det følgende inddelt efter årstal. Årstallet refererer til, hvornår der forventeligt vil ske en udmøntning af økonomiske midler til indsatsen, eller hvornår yderligere materiale forventes at kunne fremlægges for forligskredsen eller byrådet.

Indsatserne fordeler sig under de temaer, som findes i Aftale om grøn mobilitetsplan. I det følgende bliver temaerne, herunder de tilknyttede målsætninger, gengivet, som de står i Aftale om grøn mobilitetsplan.

Herefter følger et overblik over alle indsatser.



Et effektivt mobilitetssystem

Aarhusianerne skal nemt kunne komme ud, hjem og rundt i hele vores kommune. Derfor skal den kollektive trafik være et reelt alternativ til bilen og være rygrad i det fremtidige mobilitetssystem. I myldretiden skal letbane, BRT og A-buslinjer køre så ofte, at køreplaner bliver overflødige, og med så god fremkommelighed, at man sjældent oplever forsinkelser i den kollektive trafik. Det skal medvirke til, at aarhusianernes transportvalg i højere grad består af kollektiv transport.

Forligsparterne er således enige om, at antallet af passagerer i den kollektive trafik skal stige med 50 %, så aarhusianernes ture med kollektiv trafik går fra at udgøre 7 % i 2019 til 11 % i 2030 på kommuneniveau. Det svarer til 49 mio. passagerer i bus og letbane i 2035. Forligsparterne er enige om at følge op på udviklingen årligt. Mobilitetssystemet skal tilgodeses, at transportmulighederne vil variere, alt efter om man bor i det sammenhængende byområde Aarhus nær kollektiv trafik eller dér, hvor der er længere mellem husene, og hvor bilen er uundværlig. Derfor skal der planlægges yderligere for ladeinfrastruktur, så omstillingen fra fossile biler til el understøttes, ligesom den kollektive trafik skal gentænkes, så busserne suppleres med flextrafik, samkørsel og delemobilitet. Det skal binde hverdagens transport sammen - også i områder, der ikke betjenes af højfrekvent kollektiv trafik. Samtidig skal vores indfalds- og ringveje kunne håndtere trafikmængderne, der følger af, at vi bliver flere aarhusianere. Vi skal investere i digitale teknologier, som øger kapaciteten, sikrer overvågning af trafiksituationen og samtidig i realtid leder bilisterne til alternative ruter, parkér- og rejs-anlæg og samkørselsmuligheder.



Et trygt og cykelvenligt Aarhus

Cyklen skal være det foretrukne transportmiddel for flere aarhusianere og for alle generationer. Mange bruger allerede cyklen, når de skal til og fra arbejde, uddannelse, hente børn mv. Det gavner folkesundheden for både den enkelte og samfundet som helhed. Aarhus skal være en førende cykelby, hvor cykelvenlighed er en afgørende del af kommunens DNA.

Forligsparterne ønsker at skabe en cykelkultur, hvor den næste generation vokser op med cyklen som en naturlig del af deres livsstil. Derfor er det helt afgørende, at det føles trygt at færdes på cykel og til fods. Forligsparterne har således en ambition om, at cykeltrafikken skal stige og at 25 % af alle ture, der foretages i kommunen i 2030 foretages på cykel, hvilket svarer til en forøgelse på 50 % i forhold til i dag. Forligsparterne er enige om at igangsætte initiativer, der følger nedenfor. Herudover bidrager aftalens øvrige indsatser med eksempelvis ny trafikstruktur for midtbyen, statslig vejafgift, hastighedsnedsættelse, trafikøer mm. også til en mere cykelvenlig by.



Forbundne lokalmiljøer med plads til byliv

Det skal være trygt at gøre sine ærinder, bo og vokse op i Aarhus. Vi skal sikre sammenhængskraften i vores bysamfund ved, at aarhusianerne møder hinanden der, hvor de bor og handler og i de rekreative områder. Det tilfældige møde med naboen, børnenes leg på vendepladsen, et blomstrende butiksliv, kunst og kultur og de attraktive byrum er rammerne for disse møder. Men både midtbyen og mange boligområder har problemer med gennemkørende trafik og støj, der udfordrer bylivet.

Forligsparterne er enige om, at mobilitetssystemet skal understøtte fredelige nærmiljøer, hvor det er rart at bo og trygt at færdes til fods og på cykel – selv for de helt små trafikanter, som skal føle sig trygge i trafikken. I dag benytter 60-70 % af alle skoleelever cykel eller gang til skole. I 2030, er det målet, at 80 % af alle skolebørn er selvtransporterende og andelen af gang skal på kommuneniveau stige til 24 %.



En midtby i en storby

Visionsplanen for Aarhus Midtby fra 2021 rummer Aarhus Byråds ønsker for, hvordan Aarhus Midtby skal udvikle sig i fremtiden. Ikke alene den måde vi bor på, men også den måde vi ankommer, bevæger os og den måde vi bruger byen på.

Aarhus midtby skal være en populær destination, der rummer boliger, byliv, et rigt handelsliv og spændende kulturtilbud.

Forligspartierne ønsker en stærk midtby, hvor endnu flere har lyst til at besøge, færdes og bo i. Midtbyen skal være mere attraktiv at færdes i, og mere bynatur, flere grønne åndehuller med gadeliv, kunst og kultur vil understøtte en attraktiv midtbyatmosfære. Mobilitetssystemet skal sikre, at midtbyen er let at komme til og fra, og at det er nemt at komme omkring. Det gælder også ved varelevering, så de lokale butikker, der bl.a. er under pres fra stigende internethandel og digitale underholdningstilbud, understøttes. Til gengæld skal en større del af den gennemkørende trafik henvises til at anvende ringveje og indfaldsveje.



Aarhus understøtter regional vækst og udvikling

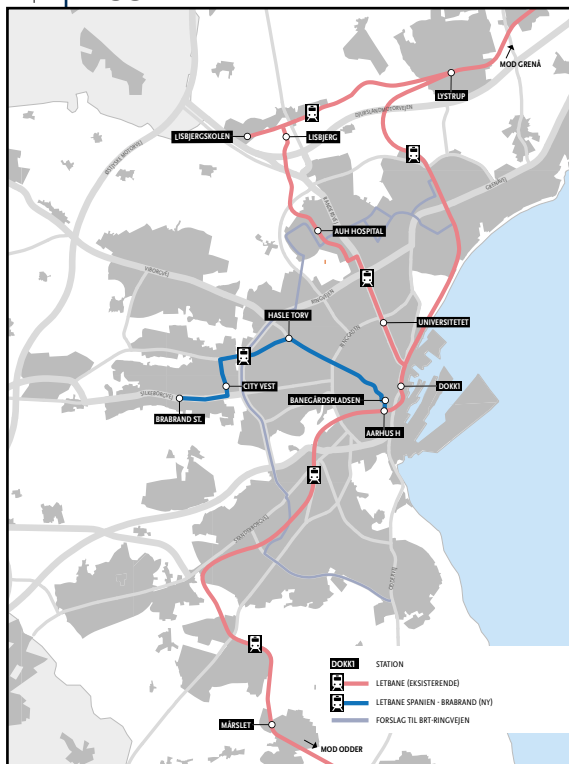
Aarhus er centrum i den østjyske region. Et område i vækst og udvikling, hvor flere søger job og slår sig ned. I dag er vi mere end 1 million indbyggere og en halv million arbejdspladser i hele Østjylland. Pendlere til de aarhusianske arbejdspladser fra eksempelvis Favrskov, Silkeborg, Herning eller Horsens i dagligdagen har både brug for bilen og kollektive trafiktilbud. Derfor skal et fremtidssikret mobilitetssystem bidrage til den forventede vækst og udvikling i pendling og varetransport, som sker både lokalt og på tværs af kommunegrænser. Og vi skal sikre et kollektivt trafiktilbud, som giver mening allerede der, hvor mange rejsende starter - nemlig ved deres hoveddør. Det kræver samarbejde med de andre østjyske kommuner og regionen, ligesom Folketinget har en central rolle i at tilvejebringe gode og effektive infrastrukturelle rammer, der forbinder os med hinanden og til resten af Danmark.

Medio 2025		Ultimo 2025	2026	2027
 Et effektivt mobilitetssystem				
#1. Letbanen etape 2 #2. Øget serviceniveau på buslinjer 3A og 4A #3. Udvidelse af letbane etape 1 #4. Elevatortårne ved Torsøvej Station #5. Effektivt og højfrekvent busnet før 2030 #6. Ny økonomisk ramme for den kollektive trafik #7. Arrangementskørsel til idræts- og kulturarrangementer #8. Forsøgsordning med gratis kollektiv trafik fra mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs-faciliteter #9. Udbygning af ladeinfrastruktur			#30. Byrums kvalitet og tryghed langs letbanens etape 1 #31. Undersøgelse af letbane dobbeltspor til Hornslet #32. Busbaner på Ringvejen #33. Ny kollektiv trafikstruktur 2027 #34. Ny organisering af den kollektive trafik #35. Opgradering af ITS trafikcentral #36. Mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs #37. Klokhøjen – mere attraktivt mobilitetsknudepunkt #39. Parkering ved eksisterende letbane-stop og knudepunkter #40. Transportvane- og transportadfærdsundersøgelse	#38. Ny samkørselsplatform for kommunens medarbejdere #50. Vejafgifter
 Et trygt og cykelvenligt Aarhus				
#10. Udbygning af hovedcykelstinet #11. Grøn signalstyring #12. Digitale tvillinger #13. Udlån af elcykler			#41. Trafiksikkerhed og sikre cykelruter #42. Forbedret cyklistfremkommelighed #43. Klimatilpasning af cykel- og fodgængerinfrastruktur #44. Bedre rammer for cykelparkering	#45. Udlån af cykler til personale i Aarhus Kommune
 Forbundne lokalmiljøer med plads til byliv				
#15. Stationsnær byudvikling #16. Hjertezoner og hastighedsnedsættelser ved skoler #17. Fodgænger-ruter #25. Trafikøer		#14. Grøn mobilitet til Kongelunden #26. Hastighedsnedsættelser i boligkvarterer #27. Ny vejstruktur og kapacitetsforøgelse i udvalgte kryds	#46. Byudvikling og parkér og rejs ved Hovmarken Station #47. Pulje til stier	#51. Grønt mødested i Lystrup
 En midtby i en storby				
#18. Vision for fremtidens handelsliv i Midtbyen #19. Nye sommergædegader #20. Nørreportkrydset og trafikplan for Aarhus Ø #21. Arkitektkonkurrencer for Banegårdspladsen #22. Wayfinding til parkeringsanlæg #23. Ladekapacitet og pilotforsøg med nul-emissionskøretøjer til tung trafik		#28. Aktive byrum #29. Etablering af nulemissionszone	#48. Tilgængelighedsruter i Midtbyen #49. Grønt parkeringsoplæg	#52. Omdannelse af Frederiks Allé (tidsplan ukendt)
 Aarhus understøtter regional vækst og udvikling				
#24. Interessevaretagelse				

INDSATSER

LETBANENS ETAPE 2 MELLEM SPANIEN OG BRABRAND

RESUMÉ



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

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

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

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

TYPE

- ☒ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2035

- Miljøkonsekvensrapport og lokalplan for etape 2 fremlægges i 2027
- Politisk beslutning om etape 2 i 2027
- Idriftsættelse, hvis projektet vedtages, forventes mellem 2030-2035

ØKONOMI

Opdatering af miljøkonsekvensvurdering og lokalplan skønnes at koste ca. 17 mio. kr.

Frem til 2034 opspares 813 mio. kr. til projektet (2034 priser). Der forventes statslig medfinansiering til projektet. Størrelsesorden er endnu ikke kendt. Anlægsoverslaget for etape 2 er 2,073 mia. kr. (2025 indeks).

ØVRIGT MATERIALE

Kort der viser etape 2-strækningen.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.1 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

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

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ


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

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

Der er afsat 8 mio.kr. til formålet.

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☒ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2028

- Idriftsættes til køreplansskiftet i august 2025 og vil, såfremt der ikke findes yderligere finansiering, løbe til 2028. Indsats #33 ny kollektiv trafikstruktur vil gentænke det kollektive trafiknet og service-niveau, og der kan ske ændringer på rute 3A og 4A fra 2027 og frem.

ØKONOMI

Der er med budgetaftale 2025 afsat 8 mio. kr. årligt i 2025-2028.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.4 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

- **Mål for transportvalgsfordeling**
Indsatsen bidrager til målet om at øge den kollektive trafikandel til 11 % i 2030.
- **Mål for CO₂-reduktion**
Ikke CO₂-vurderet særskilt. Men sammen med indsats #5 for det effektive og højfrekvente busnet og indsats #6 ny økonomisk ramme for den kollektive trafik er det vurderet, at reduktionspotentialet er mellem 25.200 - 42.100 tons CO₂ i 2030.
- **Øvrige mål**
Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:
 - 50 % flere passagerer i den kollektive trafik.
 - Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen og være rygrad i det fremtidige mobilitetssystem.
 - I myldretiden skal letbane, BRT og A-buslinjer køre så ofte, at køreplaner bliver overflødige.

RESUMÉ


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

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

Indsatsen består af følgende delprojekter:

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

TYPE

- ✓ Anlægsprojekt
- ✓ Serviceopgradering
- Analyse / Oplæg
- Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2030

- Byrådsindstilling for projektet i 2025.
- Indkøb af toge samt etablering af nye anlæg færdig i 2028.
- Fuld idriftsættelse 2029/2030.

ØKONOMI

Den samlede økonomi for indsatsen vurderes til 1,011 mia. kr., som deles med Region Midtjylland og lånefinansieres.

I budgetforlig 2025 er der afsat henholdsvis 5,2 mio. kr. i 2025, 10,3 mio. kr. i 2026 og 36,4 mio. kr. årligt fra 2027 og frem.

ØVRIGT MATERIALE

Kort, der viser linjeføringen for letbanens etape 1.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.2 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER
• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

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

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ


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

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

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

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

TYPE

- ☒ **Anlægsprojekt**
- ☐ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2026

- Projektet er overdraget til Aarhus Letbane i forbindelse med Anlægsprogrammet 2025. Projektet forventes færdig etableret i slutningen af 2026.

ØKONOMI

Indsatsen vurderes at koste 9,5 mio. kr. Indsatsen finansieres med 50 % gennem tilgængelighedspuljen og 50 % fra Region Midtjylland.

Midlerne udmøntes gennem Anlægsprogrammet 2025.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.2 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER
• Mål for transportvalgsfordeling

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

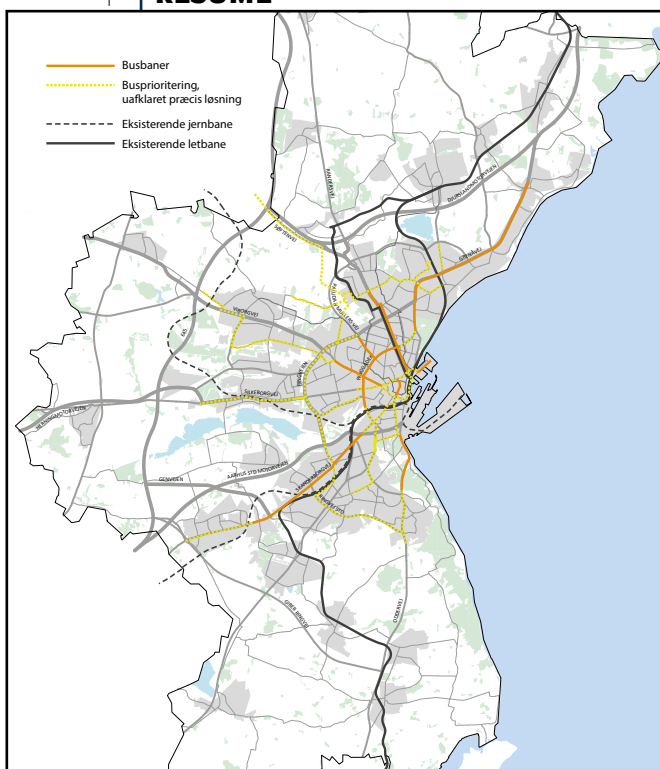
• Mål for CO₂-reduktion

Ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ


Indsatsen indholder etablering af et effektivt og højfrekvent busnet og er et grundelement, som skal indfri målsætningen om 50 % flere passagerer i den kollektive trafik og en kollektiv trafikandel på 11 % i 2030.

Der bliver gennemført en kortlægning af nye busfremkommelighedsprojekter med særligt fokus på korridorerne Skanderborgvej, Grenåvej, Viborgvej/Jernaldervej og Søren Frichs Vej. På baggrund heraf gennemføres projekter i 2025-2027 (trin 1).

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

Busfremkommelighedsprojekterne skal tilsammen indfri det politisk fastsatte måltal for busfremkommelighed (se bilag 4).

TYPE

- ☒ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT
2025 ► 2030

- Oplæg til nye busfremkommelighedsprojekter bliver fremlagt politisk i 2025 og gennemført i 2025-2027 (trin 1).
- Oplæg til yderligere busfremkommelighedsprojekter bliver fremlagt med den årlige opfølgning på grøn mobilitetsplan i 2026 og gennemført i 2028-2029 (trin 2).

ØKONOMI

Med budgetforlig 2025 er der mellem 2025-2027 afsat 50 mio. kr. til øget busfremkommelighed.

For perioden 2028-2034 er der i aftalen om grøn mobilitetsplan tilkendegivet yderligere 205 mio. kr. Dette skal endeligt vedtages i kommende budgetforhandlinger.

ØVRIGT MATERIALE

- Beskrivelse af den politisk fastsatte busfremkommelighedsmålsætning samt øvrige politiske rammevilkår.
- Oplæg til et trængselsfrit busnet i Aarhus.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.4 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER
• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

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

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ


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

Indsatsen indeholder:

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2027

- Budgetmodel bliver forelagt byrådet i 2025.
- Teknik og Miljø udarbejder driftsscenarioer forud for budget 2026, hvor driftsrammen skal forhandles.
- Tiltagene forventes implementeret i 2026.

ØKONOMI

Arbejdet med forslag til driftsscenarioer og ny budgetmodel håndteres indenfor eksisterende rammer.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.4 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER
• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

ARRANGEMENTSKØRSEL TIL IDRÆTS- OG KULTURARRANGEMENTER

RESUMÉ



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

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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☒ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2028

- Indsatsen bliver implementeret i perioden 2025-2028.
- Indsatsen bliver løbende evalueret, og den bliver afrapporteret til forligskredsen ved den årlige opfølgning på grøn mobilitetsplan.

ØKONOMI

Med budgetforlig 2025 afsættes der 1 mio. kr. i hvert af årene 2025-2028.

Disse udmøntes som servicemidler.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.5 og 3.2 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

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

RESUMÉ



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

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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☒ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☒ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2027

- Midttrafik forventer at have den tekniske løsning klar medio 2025.
- Forsøget kan herefter køre i 1,5-2 år og bliver evalueret i forbindelse med indsats #33 om ny kollektiv trafikstruktur.
- Status på forsøget bliver fremlagt ved den årlige opfølgning på grøn mobilitetsplan i 2027.

ØKONOMI

Der er i 2025 og 2026 afsat 3 mio. kr. til forsøg med gratis kollektiv trafik.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.9 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

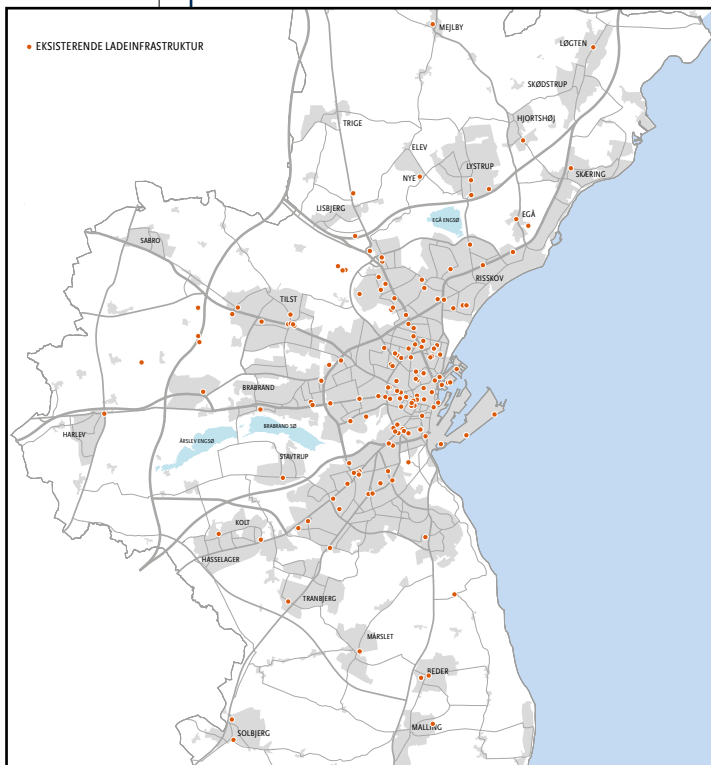
• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

UDBYGNING AF LADEINFRASTRUKTUR

RESUMÉ



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

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

Teknik og Miljø er igang med at afklare mulighederne for at udbyde kommunalt ejede erhvervsarealer til salg til ladeinfrastruktur på 5-10 lokationer.

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☒ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2028

- Kommunalt udbud af lokationer til ladestandere herunder lynladestationer i 2025.
- Teknik og Miljø fortsætter med at gennemføre miniudbud for at etablere ladestandere på offentlige vejarealer i 2025 og frem. Aarhus Ejendomme står for miniudbud til etablering af ladestandere på kommunale arealer.

ØKONOMI

Indtjening på miniudbud af ladeinfrastruktur på offentlige vejarealer skal geninvesteres i grøn mobilitet og grønne byrum. Der forventes en årlig indtjening på 0,5 mio. kr. i perioden 2025-2028.

Indtjeningen udmøntes i en pulje til mindre anlæg for grøn mobilitet og grønne byrum og drøftes ved den årlige opfølgning på grøn mobilitetsplan i 2028.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra
samfundsdialogen findes
i afsnit 1.11 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

- **Mål for transportvalgsfordeling**
Indsatsen bidrager til målet om at øge andelen af ture kørt med elbil til 20 % i 2030.
- **Mål for CO₂-reduktion**
Indsatsen vurderes til et reduktionspotentiale på 440-740 tons CO₂ i 2030.
- **Øvrige mål**
Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:
 - 37 % af alle biler i Aarhus i 2030 vil være elbiler.
 - Et offentligt ladepunkt pr. 25 elbiler.

UDBYGNING AF HOVEDCYKELSTINETTET

RESUMÉ

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

På følgende strækninger etableres cykelstier eller eksisterende cykelstier opgraderes:

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

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

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

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



TYPE

- ☒ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2029

- I 2024-2027 etableres allerede besluttede projekter.
- Finansierede projekter etableres i 2025-2029.

ØKONOMI

Der afsættes 26 mio. til cykelinfrastruktur på Nydamsvej, Silkeborgvej og Kærbyvej i perioden 2025-2029. Finansiering af strækningen Lisbjerg-Nye henvises til byudviklingsøkonomi Lisbjerg. Herudover afsættes 3,8 mio. kr. gennem puljen for forbedret cyklistfremkommelighed til supercykelsti Odderruten.

ØVRIGT MATERIALE

- Kort over ruter der opgraderes
- Kort over hovedcykelstinettet

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 2.2 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

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

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

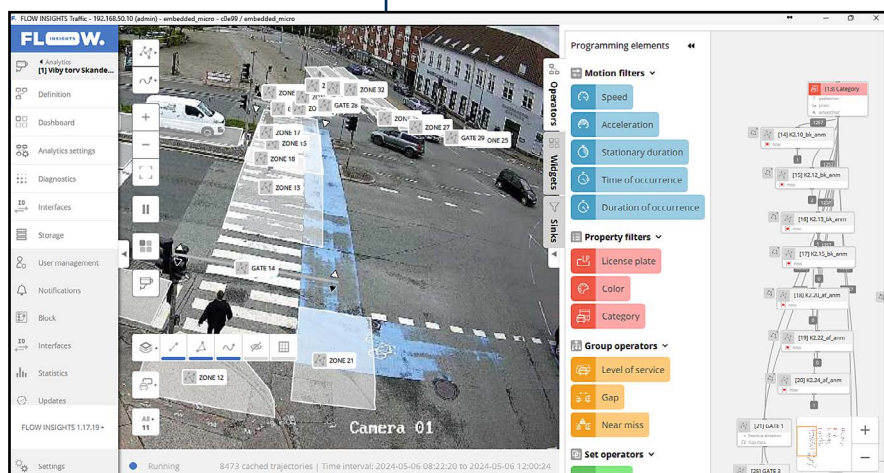
- Cykeltrafikken skal stige, så der foretages 50 % flere ture i 2030.
- Cyklen skal være det foretrukne transportmiddel for flere aarhusianere og for alle generationer.
- Aarhus skal være en førende cykelby, hvor cykelvenlighed er en afgørende del af kommunens DNA.

RESUMÉ

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

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

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



TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☒ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025

- Implementering af nye prioriteter for signalstyring på udvalgte projekter i 2025.
- Løbende erfaringsopsamling og status ved den årlige opfølgning på grøn mobilitetsplan.

ØKONOMI

Indsatsen finansieres indenfor eksisterende økonomi.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 2.5 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

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

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

DIGITALE TVILLINGER

RESUMÉ

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

datadreven borgerinddragelse og politiske beslutningsprocesser af komplekse projekter og problemstillinger.

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



TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2028

- I 2025 bliver der udarbejdet principper for arbejdet med digitale tvillinger.
- I 2025-2028 bliver digitale tvillinger udviklet og afprøvet gennem forskellige forsøg.
- Evaluering af forsøg bliver fremlagt ved den årlige opfølgning på grøn mobilitetsplan i 2028.

ØKONOMI

Der bliver afsat i alt 400.000 kr. i perioden 2025-2028.

Midlerne bliver anvendt til udviklingsarbejdet samt til at udvikle og afprøve digitale tvillinger. Yderligere vil der undervejs kunne ansøges om eksterne midler til at understøtte samarbejdsprojekter med universiteter og private virksomheder.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 2.5 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• **Mål for transportvalgsfordeling**

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

• **Mål for CO₂-reduktion**

Ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• **Øvrige mål**

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

- Optimering og udvikling af mobilitetssystemet gennem kunstig intelligens.

UDLÅN AF ELCYKLER

RESUMÉ



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

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

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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☒ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2026

- Pilotprojekt bliver igangsat i 2025.
- Status bliver fremlagt ved den årlige opfølgning på grøn mobilitetsplan i 2026.

ØKONOMI

Der afsættes 1,5 mio. kr. til projektet i 2025. Disse udmøntes som service-midler.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 2.6 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

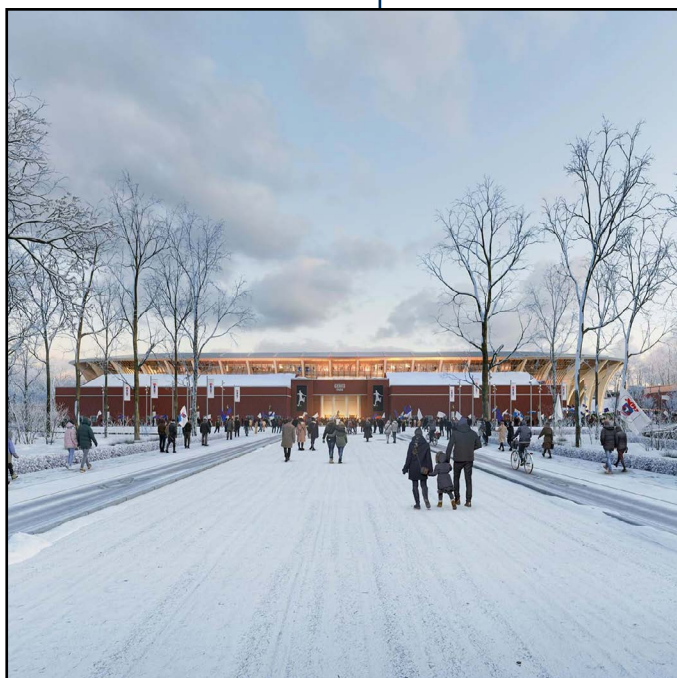
vurderet til en reduktion på 770-1.300 tons CO₂ i 2030.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ



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

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

TYPE

- ☒ Anlægsprojekt
- ☒ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2027

- Detailprojektering og anlæg af busvendeplads samt koordinering med atletikstadion i 2026.
- Etablering af trafik-ø i 2026.
- De enkelte tiltag skal ses i sammenhæng med og koordineres med andre projekter i Kongelunden og vil blive løbende etableret fra 2026 og frem.

ØKONOMI

Der afsættes 5 mio. kr. til etablering af trafik-ø samt 5 mio. kr. til etablering af busvendeplads.

Udmøntning af midler forskydes til 2026 for at sikre koordinering med de andre projekter i Kongelunden.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 2.6 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

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

• Øvrige mål

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

Den understøtter også følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ



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

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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2030

- Stationsnær og transportorienteret byudvikling indgår som bærende princip i Kommuneplan 2025.
- Fremtidig byudvikling i Aarhus kobles tæt til den højklassede kollektive trafik herunder letbanen og busnettet.

ØKONOMI

Indsatsen finansieres indenfor eksisterende økonomi.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 2.6 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

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

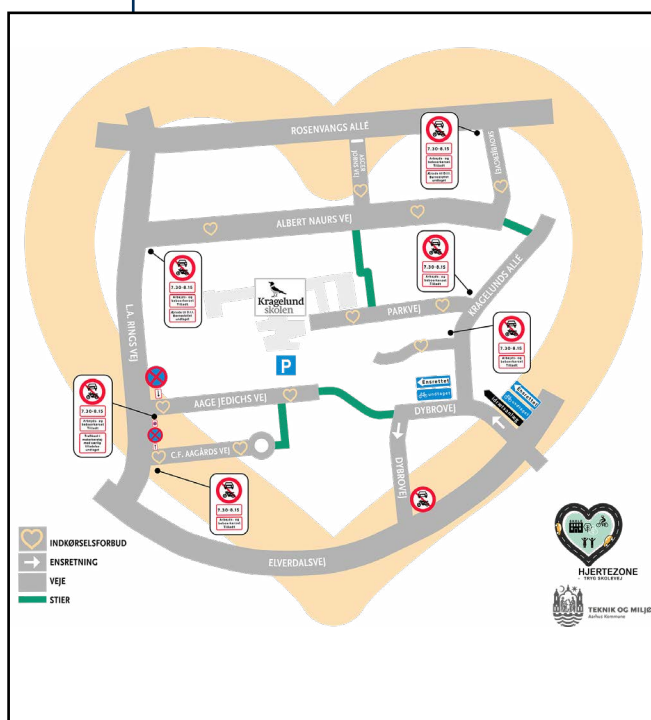
• Øvrige mål

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

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

HJERTEZONER OG HASTIGHEDSNEDSÆTTELSESR VED SKOLER

RESUMÉ



Der bliver etableret hjertezoner ved alle skoler i Aarhus, hvor det er muligt af hensyn til trafikafviklingen på det overordnede vejnet, samt hvor skolen aktivt ønsker at indgå i ændring af kørselsadfærden. Biltrafikken i de udvalgte hjertezoner bliver afgrænset midlertidigt mellem kl. 7:30-8:30, så børn kan komme trygt og sikkert i skole til fods og på cykel.

Teknik og Miljø og Børn og Unge etablerer hjertezoner med inddragelse af skolebestyrelser, fællesråd og lokal-samfundet.

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

TYPE

- ☒ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2028

- Der bliver løbende arbejdet med udpegning og implementering af hjertezoner på relevante skoler i 2025-2028.
- Etablering af hastighedsnedsættelser eller andre tiltag i forbindelse med hjertezoner i 2026.
- Status bliver fremlagt ved den årlige opfølgning på grøn mobilitetsplan.

ØKONOMI

Der afsættes 1 mio. kr. årligt i perioden 2025-2028 til etablering af hjertezoner.

3 mio. kr. til hastighedsnedsættelser på omkringliggende veje forskydes til 2026.

Midlerne anvendes til at etablere hastighedsnedsættelser eller andre anlægstekniske tiltag i forbindelse med hjertezoner.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 3.4 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

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

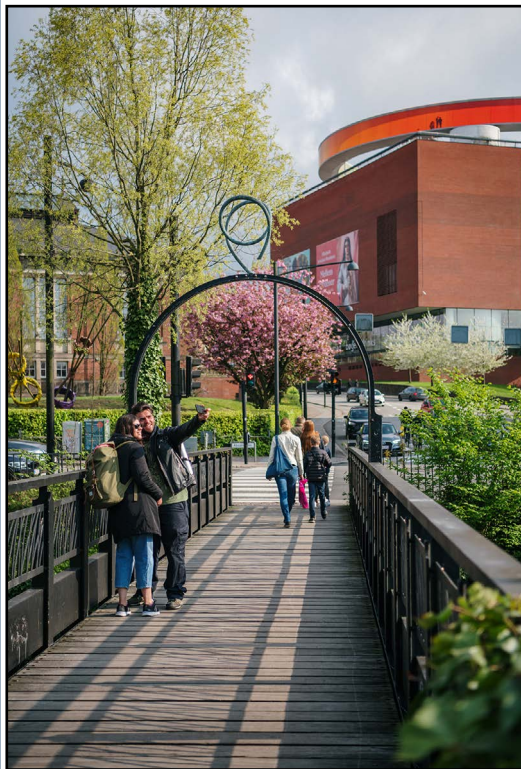
• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt samt følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

FODGÆNGERRUTER

RESUMÉ



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

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

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

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

TYPE

- ☒ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2026

- Nye fodgængerruter bliver forelagt byrådet i 2025.
- Etablering af eventuelt inventar i byrummet langs ruterne i 2026.

ØKONOMI

Indsatsen kan enten finansieres af pulje til stier, som er afsat i 2027 eller af KB stianlæg.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 3.5 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ



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

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

Første del af projektet er afsluttet. Visionen forventes at ligge klar primo 2026 og indgå som en del af den fremadrettede samfundsdialog.

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2026

- Visionen forventes at ligge klar i 2026.
- Status fremlægges ved den årlige status på grøn mobilitetsplan i 2026.

ØKONOMI

Der er afsat 1 mio. kr. til visionsarbejdet med budgetforlig 2025.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 4.1 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

- **Mål for transportvalgsfordeling**

Analysen bidrager til at understøtte fremtidige indsatser for grønnere transportformer.

- **Mål for CO₂-reduktion**

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

- **Øvrige mål**

Indsatsen understøtter Midtbyvisionen samt følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ



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

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

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

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

TYPE

- ☒ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☒ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2026

- Udvikling og implementering af løsninger samt evaluering i 2025 for Jægergårdsgade.
- Justering af løsninger samt etablering af sommergader i Guldsmædgade, Borggade og dele af Klostergade i 2026.

ØKONOMI

Der afsættes i alt 4 mio. kr. fordelt på 2 mio. kr. i 2025 og 1 mio. kr. årligt i 2026 og 2027.

Midlerne anvendes til udvikling af løsninger, dialogmøder samt til indkøb af bl.a. kummer, planter og skiltning alt efter, hvilke konkrete løsninger der udarbejdes i de fire gader.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 3.5 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur, Midtbyvisio-nen, samt følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ



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

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

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

TYPE

- ☒ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2026

- Der bliver udarbejdet en trafikplan for Aarhus Ø i 2025.
- De første reguleringer i form af ændret signalstyring i Nørreportkrydset forventes at ske i løbet af 2025. Øvrige reguleringer tager afsæt i trafikplanen for Aarhus Ø.
- Indretning af byrum sker på baggrund af trafikplanen og efter gennemførelse af borgerinddragelsesproces. Dette afventer vedtagelse af visionsplanen.

ØKONOMI

Indsatsen finansieres indenfor eksisterende økonomi.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 4.2 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

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

RESUMÉ



Teknik og Miljø gennemfører i 2025 en idékonkurrence om den midlertidige indretning af Banegårdspladsen frem mod 2030. I processen bliver blandt andet lokale aktører, DSB Ejendomme, Midttrafik og taxabranchen inddraget.

Herefter bliver der afholdt yderligere en arkitektkonkurrence i 2028/29 for den permanente udformning af Banegårdspladsen med integration af en ny letbanestation.

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

TYPE



Anlægsprojekt



Serviceopgradering



Analyse / Oplæg



Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2029

- Idékonkurrence om den midlertidige indretning af Banegårdspladsen i 2025
- Etablering af midlertidig indretning i 2026
- Arkitektkonkurrence om det permanente design af pladsen i 2028/2029

ØKONOMI

Idékonkurrence finansieres indenfor eksisterende økonomi.

Finansiering til midlertidig omdannelse af Banegårdspladsen skal findes i forbindelse med budgetforhandlinger 2026.

Der er på nuværende tidspunkt ikke afsat midler til arkitektkonkurrence om permanent design.

ØVRIGT MATERIALE

Beskrivelse af de politiske rammevilkår for indsatsen.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 4.4 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

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

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

RESUMÉ


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

Det skal derfor være let at finde par-
kering i byens p-anlæg for at sikre en
god oplevelse for bilister med ærin-
der i byen og for at minimere den parke-
ringssøgende trafik i byens rum.

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☒ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT
2025

- Udskiftning af skilte starter i 2025, og herefter sker en løbende udskiftning. Det er forventningen, at skilte langs Ringgaden bliver udskiftet først, og herefter sker der en løbende udskiftning og opgradering af skilte i midtbyen. Wayfindingsystemet udvides desuden løbende, først med p-anlæg i Ceresbyen i 2025 og herefter Aarhus Ø

ØKONOMI

Der afsættes 4 mio. kr. i 2025 til by-
nær wayfinding. Disse udmøntes som
servicemidler.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra
samfundsdialogen findes
i afsnit 4.8 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER
• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen forventes ikke at bidrage til målet.

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

LADEKAPACITET OG PILOTFORSØG MED NULEMISSIONSKØRETØJER TIL TUNG TRAFIK

RESUMÉ



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

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

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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☒ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2027

- Prøvehandling bliver gennemført i 2025-26.
- Plan for strategisk placering og tilvejebringelse af opladning til tung trafik bliver udarbejdet i 2026.
- Opsamling af erfaringer fra prøvehandling og udarbejdelse af plan for omstilling af citylogistik og tung transport i Aarhus Kommune fremlægges ved den årlige opfølgning på grøn mobilitetsplan i 2027.

ØKONOMI

Der afsættes 2 mio. kr. til projektet i 2025.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 4.9 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Erhvervstransport og tung trafik indgår ikke i målsætningen for transportvalgsfordeling.

• Mål for CO₂-reduktion

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

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ


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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2030

- Teknik og Miljø vil i samarbejde med Borgmesterens Afdeling indtænke interessevaretagelse i sammenhæng med eksisterende interessevaretagelsessager.
- Teknik og Miljø fremlægger mulige cykelprojekter til interessevaretagelse ved den årlige status for grøn mobilitetsplan i 2026.

ØKONOMI

Der er ikke afsat særskilt finansiering til denne indsats, men den forventes at kunne håndteres indenfor eksisterende budgetter.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

MÅLSÆTNINGER
• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

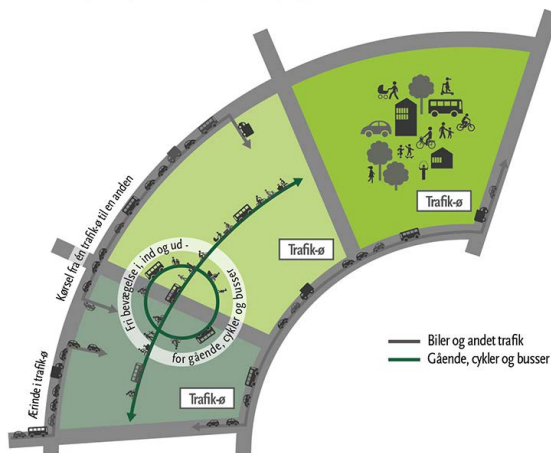
Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ

Trafik-ø: En ø i trafikken

- Afgrænset område, hvor det er trygt at færdes til fods og på cykel
- Biler kan komme fra én trafik-ø til anden via det overordnede vejnet
- Færdsel i bil i trafik-øen er lokal
- Cyklister, gående og kollektiv transport kan bevæge sig på tværs



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

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

Arbejdet organiseres efter modellen for trafikalfredeliggørelse - sammen med fællesrådene organiseres workshops med beboere, der afdækker problemer og ønsker til løsninger.

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

TYPE



Anlægsprojekt



Serviceopgradering



Analyse / Oplæg



Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2030

- Udvikling og projektmodning i samarbejde med lokalområderne i 2025-2026 med henblik på fremlæggelse af konkrete forslag til udformning af trafik-øer ved den årlige status på grøn mobilitetsplan i 2026.
- Implementering af konkrete tiltag for etablering af trafik-øer påbegyndes i 2027.

ØKONOMI

Der afsættes 14 mio. kr. til indsatsen.
Der afsættes herudover 15 mio. kr. til trafik-øer i midtbyen.

Der udmøntes 1 mio. kr. i 2025 til udvikling af koncept, projektmodning og inddragelse. Udmøntning af de resterende anlægsmidler forskydes til 2026, da der i 2025 pågår projektmodning og udvikling.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra
samfundsdialogen findes
i afsnit 3.1 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

- Mål for transportvalgsfordeling

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

- Mål for CO₂-reduktion

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

- Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ


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

Dette sker for at øge trygheden og sikre roligere bymiljøer.

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

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

TYPE

- ☒ **Anlægsprojekt**
- ☐ **Serviceopgradering**
- ☐ **Analyse / Oplæg**
- ☐ **Forsøg**

TIDSHORISONT

2025 ► 2030

- Udvikling og projektmodning i samspil med indsats #25 om trafikøer med henblik på fremlæggelse af konkrete forslag til hastighedsnedsættelser i en indstilling i slutningen af 2025.
- Implementering af konkrete tiltag påbegyndes i 2026-2027.

ØKONOMI

Der afsættes i alt 5 mio. kr. i 2025 til hastighedsnedsættelser i boligkvarterer.

Udmøntning af midler forskydes til 2026 for at kunne implementeres i samspil med implementering af konkrete tiltag for trafikøer.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 3.1 og 3.4 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER
• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

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

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

NY VEJSTRUKTUR OG KAPACITETSFORØGELSE I UDVALGTE KRYDS

RESUMÉ



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

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

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

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

TYPE

- ☒ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2030

- Ny vejklassifikation bliver behandlet som en del af Kommuneplan 2025. Ny vejstruktur forventes fremlagt i en indstilling i slutningen af 2025.
- Analyse af behov for kapacitetsforøgelse og ombygning af udvalgte kryds bliver fremlagt i en indstilling i slutningen af 2025.
- Konkrete tiltag bliver implementeret herefter.

ØKONOMI

Der afsættes 3 mio. kr. årligt i 2025 og 2026 til kapacitetsforøgelse af udvalgte kryds.

Udmøntning af midler forskydes til 2026 for at kunne implementeres i samspil med konkrete tiltag for trafik-øer.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 3.1 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ


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

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

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

TYPE

- ☒ **Anlægsprojekt**
- ☐ **Serviceopgradering**
- ☐ **Analyse / Oplæg**
- ☐ **Forsøg**

TIDSHORISONT

2025 ► 2030

- Udpegnings af byrum, planlægning og involvering af relevante parter. Forslag til byrum bliver fremlagt i en indstilling i slutningen af 2025.
- Anlæggelse af byrum i 2026.

ØKONOMI

Der afsættes 7 mio. kr. i alt til indsatsen. Heraf 4 mio. kr. til nye, aktive byrum, som også fungerer som attraktive opholdsrum og 3 mio. kr. til udvikling og etablering af byrum, hvor der arbejdes med at skabe liv og fællesskab via bevægelse og samvær i oplandsbyerne. 5 mio. kr. finansieres af pulje til kunst og kultur i byrum, som blev afsat med Budget 2024.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 4.1 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER
• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

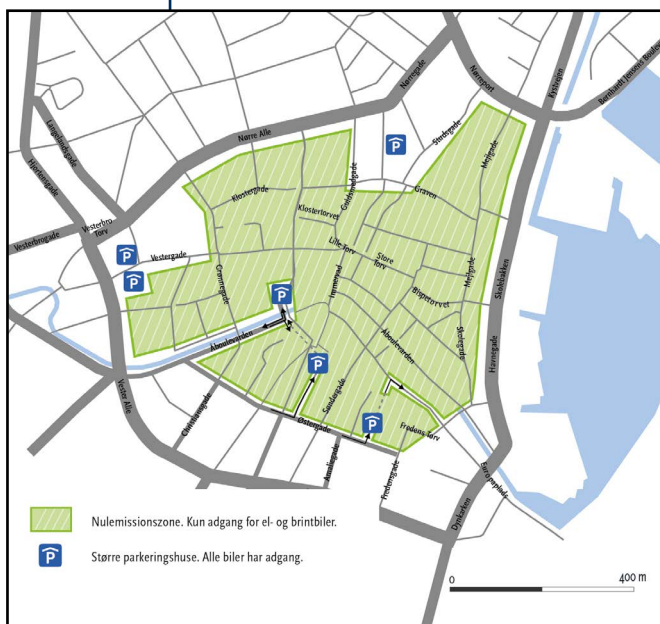
• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

ETABLERING AF NULEMISSIONSZONE

RESUMÉ



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

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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☒ Forsøg

TIDSHORISONT

2025 ► 2030

- Teknik og Miljø udarbejder forslag til konkret implementeringsplan og kommunikationsindsats. Forslaget fremlægges med en indstilling i slutningen af 2025.
- Forsøgsperiode i 2027-2030.
- Forsøget bliver evalueret i 2030.

ØKONOMI

Der afsættes 8 mio. kr. i 2027 til projektet.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 4.6 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

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

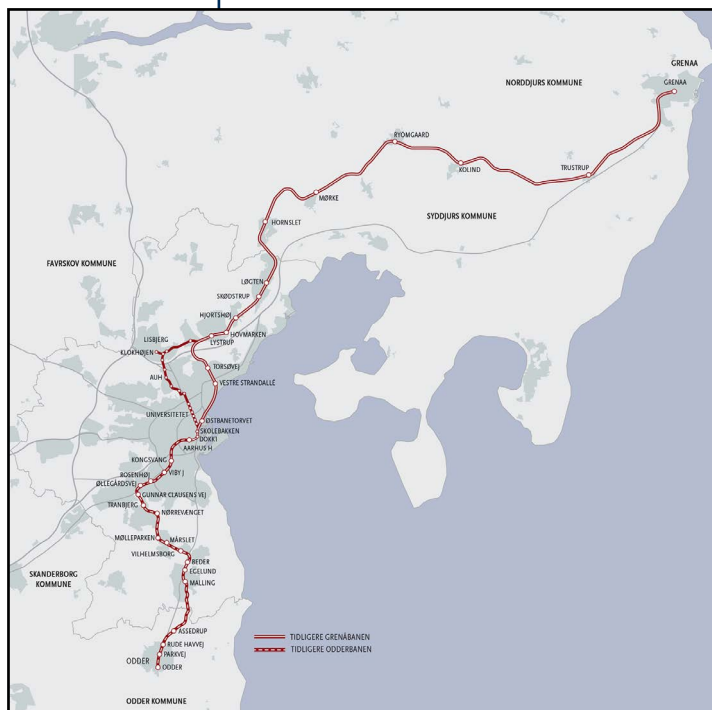
• Øvrige mål

Indsatsen understøtter Midtbyvisionen samt følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

BYRUMSKVALITET OG TRYGHED LANGS LETBANENS ETAPE 1

RESUMÉ



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

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

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

TYPE

- ☒ **Anlægsprojekt**
- ☐ **Serviceopgradering**
- ☒ **Analyse / Oplæg**
- ☐ **Forsøg**

TIDSHORISONT

2026 ► 2028

- Kortlægning af mulige projekter, der øger byrumskvalitet og/eller tryghed ved eksisterende letbanestop, bliver igangsat i 2026.
- Projektoplæg bliver fremlagt ved den årlige opfølgning på Grøn Mobilitetsplan i 2027.
- Gennemførelse af projekter i 2027 og 2028.

ØKONOMI

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

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.2 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

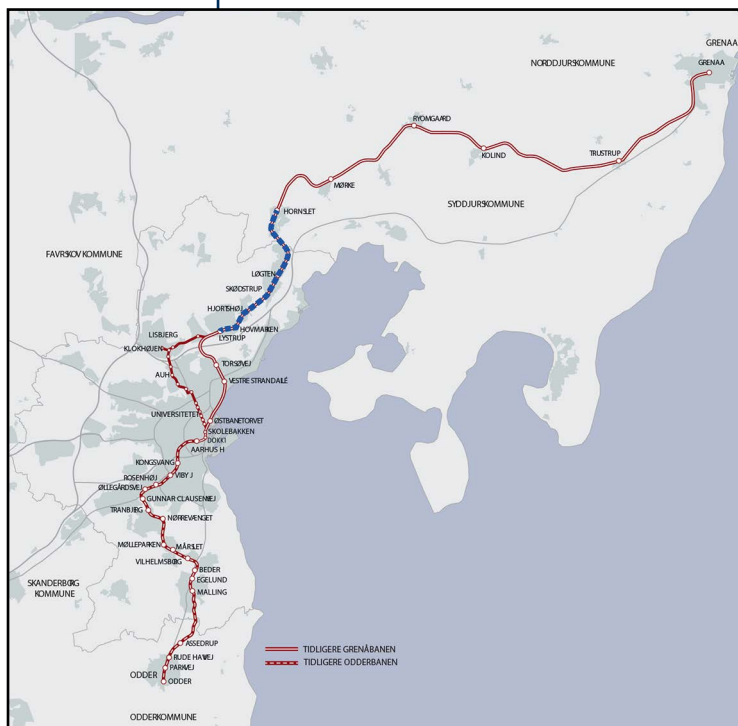
• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

UNDERSØGELSE AF LETBANE-DOBBELTSPOR TIL HORNSLET

RESUMÉ



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

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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026

- Projektundersøgelsen fremlægges ved den årlige status for grøn mobilitetsplan i 2026.

ØKONOMI

Der er ikke afsat særskilt økonomi til undersøgelsen, denne afholdes indenfor eksisterende økonomi.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.1 og 1.2 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

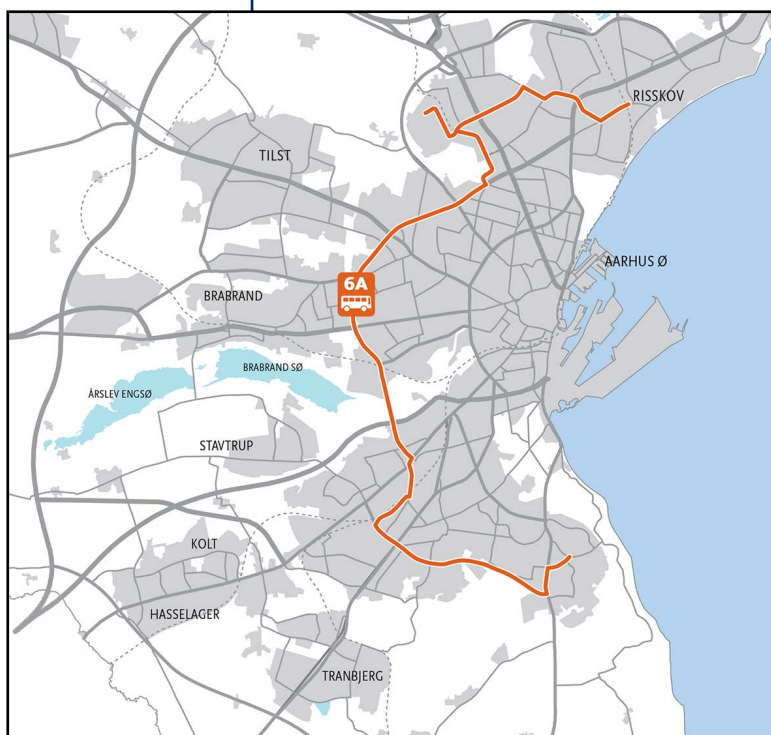
• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ


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

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

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

TYPE

- ☒ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2029

- Screening og kortlægning af mulige busbaner på Ringvejen bliver fremlagt ved den årlige status på grøn mobilitetsplan i 2026. Herefter sker detailprojektering.
- Anlægsprojekt og ibrugtagning i 2028/2029 og frem til 2034 i takt med opsparingen.

ØKONOMI

Der opspares frem til 2034 150 mio. kr. til projektet.

Udgifter til screening og kortlægning af det fremtidige busbaneprojekt afholdes af opsparingen.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.3 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER
• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

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

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ



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

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

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

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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2030

- Forslag til ny kollektiv trafikstruktur bliver fremlagt på byrådsindstilling i starten af 2026.
- Der skal træffes beslutning om den økonomiske driftsramme med budgetforlig for 2026.
- Trafikstrukturen træder i kraft ved køreplansskiftet i 2027.

ØKONOMI

Udarbejdelse af forslag til kollektiv trafikstruktur afholdes indenfor eksisterende økonomi.

Den økonomiske driftsramme for kollektiv trafik samt depotudvidelser fastsættes med indsats #6 Ny økonomisk ramme for den kollektive trafik i forbindelse med budgetforlig for 2026.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.1 og 1.2 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Ikke effektvurderet særskilt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ


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

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

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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2030

- Der bliver udarbejdet oplæg til ny organisering til drøftelse ved den årlige status på grøn mobilitetsplan i 2026.

ØKONOMI

Udarbejdelse af oplæg til ny organisering af kollektiv trafikområdet afholdes inden for eksisterende økonomi.

ØVRIGT MATERIALE

Beskrivelse af de politiske rammevilkår for indsatsen fra §17, stk. 4-udvalget for fremtidens kollektive trafik.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.6 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER
• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

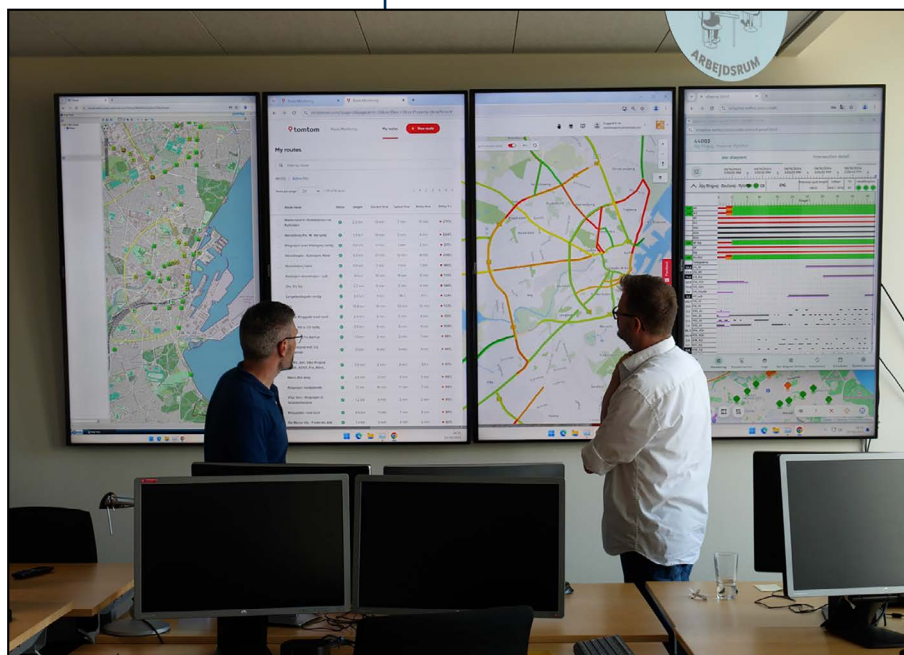
• Øvrige mål

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

Derudover understøtter indsatsen følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ



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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☒ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2028

- Indsatsen bliver igangsat i 2026.

ØKONOMI

Der afsættes 1 mio. kr. i hvert af årene 2026-2028 til drift af ITS og trafikcentralen.

Disse udmøntes som servicemidler.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.7 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

Indsatsen forventes ikke at bidrage til målet.

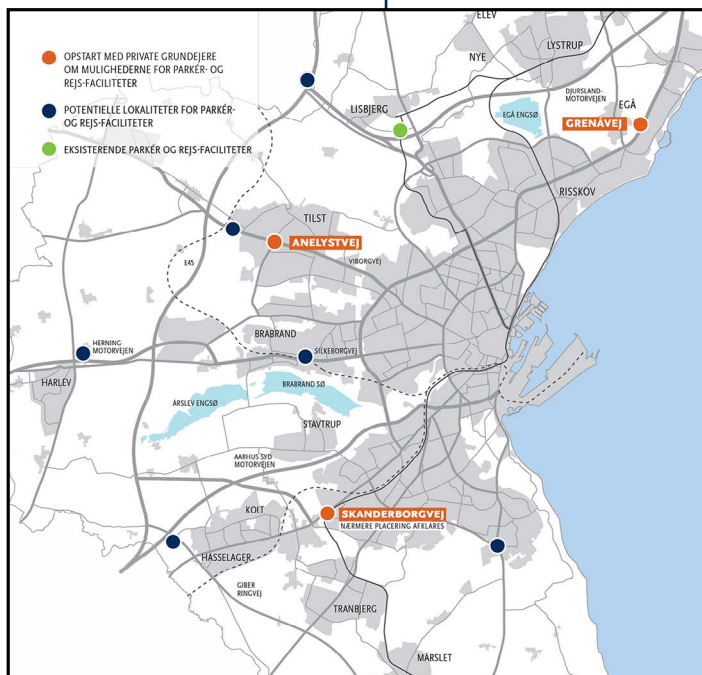
• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ


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

Første skridt er etablering af parkér og rejs-lokaliteter ved eksisterende detailhandel og parkeringsarealer ved Anelystvej i Tilst, Skanderborgvej og Grenåvej samt at lave pilotforsøg med gratis kollektiv trafik fra parkér og rejs-anlæg (indsats #8).

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☒ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2030

- Dialog med private grundejere om mulighederne for parkér og rejs-faciliteter samt udarbejdelse af et samlet oplæg om den videre udvikling af mobilitetsknudepunkter. Bliver fremlagt ved den årlige status på grøn mobilitetsplan i 2026.

ØKONOMI

Udarbejdelse af oplæg og dialog med private grundejere afholdes inden for eksisterende økonomi.

Der er ikke afsat særskilt finansiering til etablering af fremtidige mobilitetsknudepunkter. Evt. afsættelse af midler henvises til den årlige status på grøn mobilitetsplan i 2026.

ØVRIGT MATERIALE

- Kort med mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs-faciliteter.
- Beskrivelse af rammer for videre udvikling af mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs-faciliteter i Aftale om grøn mobilitetsplan samt øvrige politiske rammevilkår.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.9 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER
• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet særskilt på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

KLOKHØJEN - MERE ATTRAKTIVT MOBILITETSKNUDEPUNKT

RESUMÉ



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

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

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

TYPE

- ☒ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2027

- Teknik og Miljø undersøger mulighederne og forventer at præsentere resultater til den årlige status på grøn mobilitetsplan i 2026 med henblik på evt. politisk prioritering af indsats.

ØKONOMI

Undersøgelsen finansieres af eksisterende økonomi.

Såfremt der afsættes finansiering til at udføre projektet, kan det gennemføres i 2026 eller 2027.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.9 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

NY SAMKØRSELSPLATFORM FOR KOMMUNENS MEDARBEJDERE

RESUMÉ



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

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

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

Placering af indsatsen afklares med Borgmesterens Afdeling.

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☒ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2030

- Tidsplanen bliver afklaret og fremlagt ved den årlige status på grøn mobilitetsplan i 2027.

ØKONOMI

Der er ikke afsat særskilt finansiering til indsatsen.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.10 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

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

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

PARKERING VED EKSISTERENDE LETBANESTOP OG KNUDEPUNKTER

RESUMÉ



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

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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2030

- Der bliver udarbejdet oplæg til optimering af parkering ved letbanestop og knudepunkter til drøftelse ved den årlige status på grøn mobilitetsplan i 2026.

ØKONOMI

Udarbejdelse af oplæg til optimering af parkering ved letbanestop og knudepunkter afholdes inden for eksisterende økonomi.

Der er endnu ikke afsat midler til evt. optimering af parkering ved letbanestop og knudepunkter.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.9 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

TRANSPORTVANE- OG TRANSPORTADFÆRDS-UNDERSØGELSE

RESUMÉ

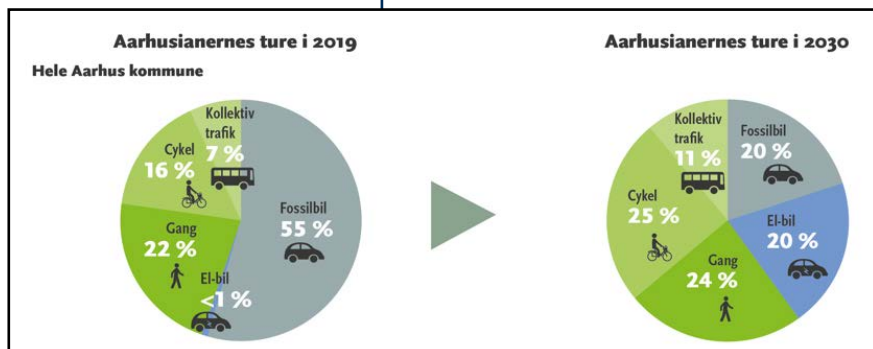
Nye transportvalg kræver nye vaner:

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

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

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

Det er planen, at adfærdsanalysen og dens tiltag indgår som et fast punkt ved alle kommende årlige status på grøn mobilitetsplan frem mod 2030.



TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2030

- Afklaring af rammer for undersøgelsen med fremlæggelse af undersøgelsens resultater ved den årlige status på grøn mobilitetsplan, første gang i 2026.

ØKONOMI

Selve analysen finansieres inden for eksisterende økonomi.

Eventuelle tiltag, der måtte besluttes i kommende opfølgninger på grøn mobilitetsplan, skal finansieres særskilt.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.12 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

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

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

TRAFIKSIKKERHED OG SIKRE CYKELRUTER

RESUMÉ

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

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

behov for at sætte ind.

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

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



TYPE

- ☒ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2030

- Uheldsanalyse og tryghedskortlægning samt forslag til indsatser bliver fremlagt ved den årlige status på grøn mobilitetsplan i 2026.
- Herefter løbende implementering af projekter via KB-bevillinger.

ØKONOMI

Indsatsen finansieres delvist via eksisterende KB-bevillinger.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 2.1 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ


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

Følgende kortlægninger bliver gennemført:

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

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

TYPE

- ☒ **Anlægsprojekt**
- ☐ **Serviceopgradering**
- ☒ **Analyse / Oplæg**
- ☐ **Forsøg**

TIDSHORISONT

2026 ► 2030

- Analyse af cyklistfremkommelighed bliver gennemført og fremlagt ved den årlige status på grøn mobilitetsplan i 2026.
- Præsentation af projektforslag for byrådet bliver udskudt fra 2025 til 2026.
- Løbende projektering og realisering af projekter.

ØKONOMI

Der er afsat en pulje på 28,4 mio. kr. til projektering og realisering af cykelprojektforslag, som udmøntes i takt med afklaring af mulighed for statslig medfinansiering.

Heraf er 3,8 mio. kr. prioriteret til supercykelsti Odderruten.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 2.2 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER
• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

KLIMATILPASNING AF CYKEL- OG FODGÆNGERINFRASTRUKTUR

RESUMÉ



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

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

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

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

TYPE

- ☒ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2030

- Forundersøgelse og analyse af mulige løsninger ift. oversvømmelser på Brabrandstien igangsættes og resultaterne heraf præsenteres for forligskredsen i 2026.
- Kortlægning af blue spots bliver fremlagt ved den årlige opfølgning på grøn mobilitetsplan i 2026.
- Klimatilpasning af cykelstier indarbejdes løbende i implementeringen af den nye klimatilpasningsplan.

ØKONOMI

Kortlægningen af blue spots finansieres gennem KB for kritisk infrastruktur.

Finansiering af eventuelle anlægsprojekter afklares - en mulig finansieringskilde er den 10-årige investeringsplan for klimatilpasning.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 2.3 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ



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

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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2030

- Behovsanalyse bliver gennemført og fremlagt ved den årlige status på grøn mobilitetsplan i 2026.
- Digitalt kort over cykelparkeringsmuligheder bliver udgivet i 2026.
- Behovet for cykelparkering bliver løbende evalueret.

ØKONOMI

Finansiering findes inden for Teknik og Miljø's KB-bevillinger.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 2.4 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

UDLÅN AF CYKLER TIL PERSONALE I AARHUS KOMMUNE

RESUMÉ



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

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

Placering af indsatsen afklares med Borgmesterens Afdeling.

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☒ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2030

- Tidsplan afklares og fremlægges ved status på grøn mobilitetsplan i 2027.

ØKONOMI

Der er ikke afsat særskilt finansiering til indsatsen.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 2.7 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

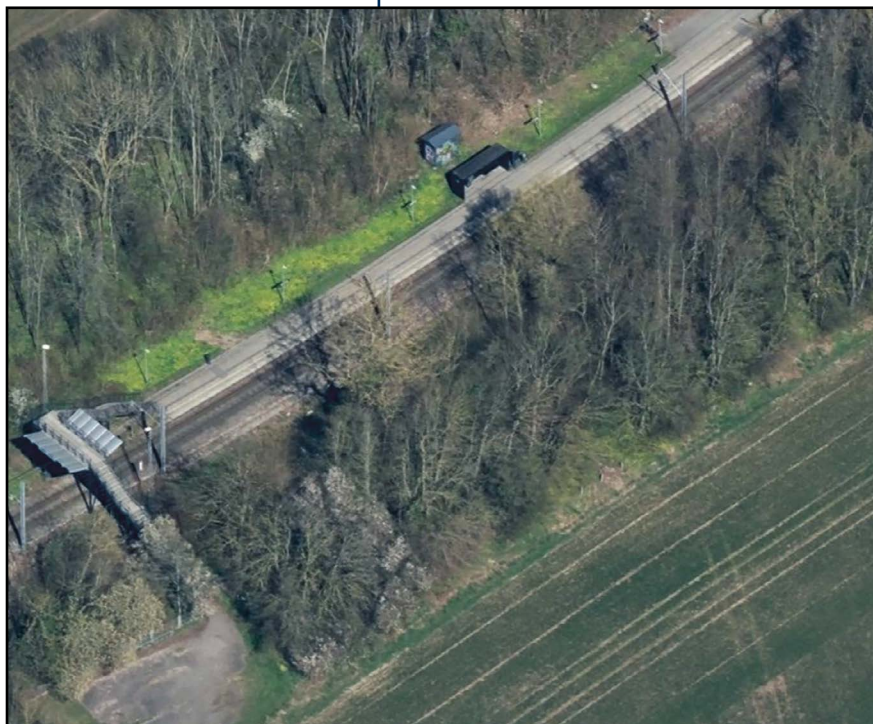
I aftale om Klimastrategi 2025-2030 er det besluttet, at Aarhus Kommune skal tage ansvar for de forbrugsbaserede udledninger. Aarhus Kommune skal gå forrest, når det kommer til at understøtte nye mobilitetsvaner, der skal skubbe på den grønne omstilling.

Desuden understøtter indsatsen mål i Aftale om grøn mobilitetsplan, herunder:

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

BYUDVIKLING OG PARKÉR OG REJS VED HOVMARKEN STATION

RESUMÉ



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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026

- Teknik og Miljø undersøger muligheder til fremlæggelse ved den årlige status på grøn mobilitetsplan i 2026.

ØKONOMI

Indsatsen finansieres indenfor eksisterende økonomi.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 3.3 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

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

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

PULJE TIL STIER

RESUMÉ



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

Der bliver afsat en pulje til forbedring af lokale stinet.

TYPE



Anlægsprojekt



Serviceopgradering



Analyse / Oplæg



Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2027

- Teknik og Miljø udpeger potentielle stiprojekter, som bliver fremlagt ved den årlige status på grøn mobilitetsplan i 2026.
- Projekter bliver gennemført i 2027.

ØKONOMI

Der er afsat 4 mio. kr. i 2027.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 3.5 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter principperne om en 15-minutters by i Kommuneplan 2025, målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur, samt følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

RESUMÉ



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

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

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

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

TYPE

- ☒ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2030

- Forslag til nye tilgængelighedsruter bliver løbende fremlagt ved den årlige status på grøn mobilitetsplan, første gang i 2026.
- Herefter implementering.

ØKONOMI

Indsatsen finansieres gennem tilgængelighedspuljen, som er afsat i Investeringsplan 2024-2034.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 3.9 og 4.1 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

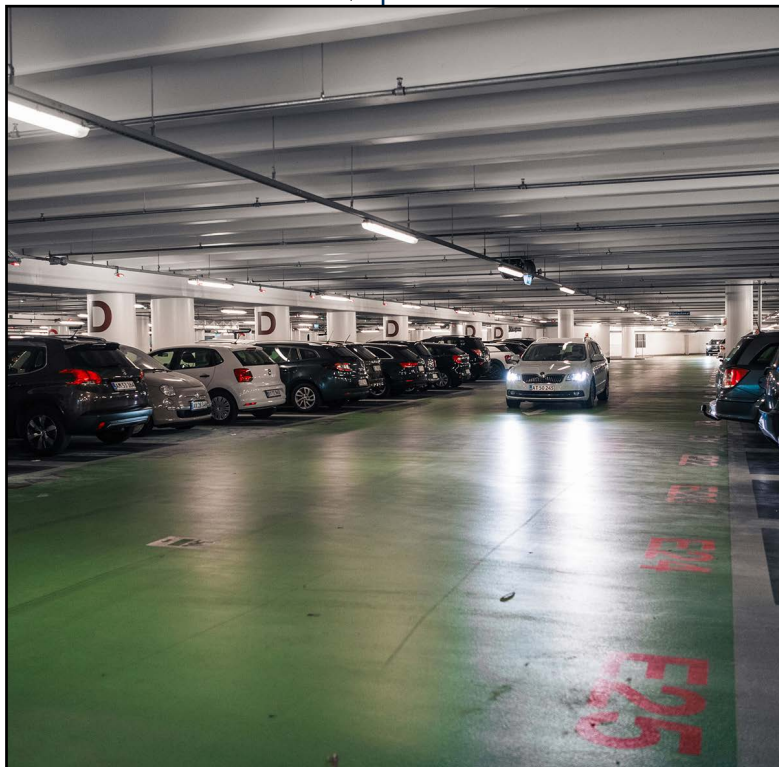
Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

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

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

RESUMÉ



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

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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2028

- Kapacitetsanalyse bliver udarbejdet og fremlagt i 2026.
- Grønt parkeringsoplæg bliver udarbejdet som opfølgning på kapacitetsanalysen og fremlagt i 2026.
- Evt. forundersøgelse og projektering af p-hus i 2028.

ØKONOMI

Såfremt kapacitetsanalysen afdækker et behov for etablering af yderligere parkeringskapacitet i kanten af midtbyen, afsættes 2 mio. kr. i 2028 til forundersøgelse og projektering.

Hvis der ikke er behov for parkeringskapacitet, kan midlerne omprioriteres i forligskredsen.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 4.8 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

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

RESUMÉ



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

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

TYPE

- ☐ Anlægsprojekt
- ☐ Serviceopgradering
- ☒ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2027 ► 2030

- Teknik og Miljø fremlægger status på det statslige arbejde med grønne vejafgifter ved den årlige opfølgning på grøn mobilitetsplan i 2027.
- Såfremt grønne vejafgifter ikke forventes realiseret før 2030, kan forligsparterne igangsætte yderligere initiativer for at sikre indfrielsen af CO₂-reduktionsmålet.

ØKONOMI

Indsatsen finansieres inden for eksisterende rammer.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 1.8 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• **Mål for transportvalgsfordeling**

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

• **Mål for CO₂-reduktion**

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

• **Øvrige mål**

Indsatsen understøtter følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

GRØNT MØDESTED I LYSTRUP

RESUMÉ



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

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

TYPE

- ☒ **Anlægsprojekt**
- ☐ Serviceopgradering
- ☐ Analyse / Oplæg
- ☐ Forsøg

TIDSHORISONT

2027 ► 2028

- Forslag til placering og udformning bliver fremlagt ved den årlige status for grøn mobilitetsplan i 2027.
- Såfremt forslaget bliver godkendt, bliver det grønne mødested etableret i 2028.

ØKONOMI

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

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 3.3 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

Indsatsen understøtter principperne om en 15-minutters by i Kommuneplan 2025, målene i Politik for Bykvalitet og Arkitektur, samt følgende mål i Aftale om grøn mobilitetsplan:

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

OMDANNELSE AF FREDERIKS ALLÉ

RESUMÉ



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

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

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

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

TYPE



Anlægsprojekt



Serviceopgradering



Analyse / Oplæg



Forsøg

TIDSHORISONT

2026 ► 2030

- Etablering af åbningstræk om ombygning af Frederiks Allé til lokalgade.
- Fuld lukning af Frederiks Allé kan etableres, efter øvrige projekter i midtbyens nye trafikstruktur er gennemført.

ØKONOMI

Med budgetaftale 2025 er der ikke afsat midler til omdannelse til åbningstrækket. Projektet kan gennemføres, når der afsættes finansiering.

ØVRIGT MATERIALE

Intet øvrigt materiale.

Bemærkninger fra samfundsdialogen findes i afsnit 4.2 og 4.5 i bilag 5.

MÅLSÆTNINGER

• Mål for transportvalgsfordeling

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

• Mål for CO₂-reduktion

Indsatsen er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

• Øvrige mål

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

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

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune



Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand