

# Resumé af og kommentarer til indlæg i den offentlige debat om forslag til Trafikplan for Århus Midtby

## 1. Bidrag til idé-konkurrence

Udover nedenstående bemærkninger til de indkomne indlæg i konkurrencen er disse særskilt vurderet - og nogle er præmierede - af et særligt dommerpanel.

### 1.1: Tobias Beck, Herluf Trolles Gade 38, 1. tv., 8200 Århus N

Tobias Beck mener, det er nødvendigt med en generel adfærdsændring blandt århusianerne i retning mod kollektiv trafik, hvis problemerne skal løses. TB foreslår etablering af en mini-metro - busser og sporvogne er ikke tilstrækkeligt, og en metro vil frigøre plads i byen.

TB foreslår tre metrolinjer:

- Holme - Frederiksbjerg - Hovedbanegården - Store Torv - Trøjborg - Skejby
- Brabrand - Åbyhøj - Vesterbro Torv - Store Torv - Universitetet - Tilst
- Egå - Vejlbj - Katrinebjerg - Åbyhøj - Viby - Højbjerg (ringlinie)

Der skal i Midtbyen etableres underjordiske stationer på følgende lokaliteter: Århus H - Store Torv - Vesterbro Torv - Universitetet - Ingerslevs Plads - Steen Billes Torv.

#### Bemærkninger:

Det er et generelt mål for forslaget til trafikplan, at århusianernes trafikvaner skal ændres i retning mod øget brug af kollektiv trafik og cykel. Byrådet har blandt andet besluttet, at Århus på sigt skal have sporvogne for at styrke den kollektive trafik. Et metrosystem, som foreslået af TB, vurderes at være urealistisk i Århus på grund af anlægsomkostningerne, herunder i forhold til passagerpotentialitet.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### 1.2: Svend Aage Mogensen, Skelagervej 285, 8200 Århus N

Svend Aage Mogensen foreslår, at Havnegade/Skolebakken/Kystvejen gøres til havnestrøg med cykelsti og beplantning. Busser og ærindetrafik ledes i stedet via Nordhavnsvej. Dette vil bringe byen tættere på vandet.

#### Bemærkninger:

Det trafiksystem, som forslaget til trafikplan viser for strækningen langs havnen, blev lagt fast i forbindelse med vedtagelse af helhedsplan for De Bynære Havnearealer. Et af hovedmålene med denne trafikløsning er at dæmpe trafikken langs havnen. Her nedlægges forbindelsen via Nordhavnsvej, og al trafik samles i én forbindelse i det nuværende tracé med Havnegade-Skolebakken-Kystvejen.

Samtidig etableres en selvstændig, rekreativ forbindelse for lette trafikanter gennem De Bynære Havnearealer på hele strækningen fra nord til syd, og med forbindelse til det eksisterende stinet.

Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

**1.3: Knud Jørgensen, Bakkefaldet 37, 8210 Århus V**

Knud Jørgensen finder ikke, at Byrådet gør noget for at dæmme op for biltrafikken og den sundhedsskadelige luftforurening. KJ foreslår, at der må satses på sporvogne som en moderne form for kollektiv trafik.

Bemærkninger:

Byrådet har besluttet, at Århus på sigt skal have sporvogne for at styrke den kollektive trafik.

Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

**1.4: Aage Nickelsen, Persievej 11, Ørting, 8300 Odder**

Aage Nickelsen foreslår en ny adgangsvej til Midtbyen via en vej i Banegraven. Fra Åhavevej føres vejen i tunnel langs banegraven frem til Ringgadebroen. Herfra fortsætter vejen i niveau forbi Århus H og føres på en bro over Spanien og til Sydhavnsgade. Her etableres et stort P-hus/P-anlæg. Vejen skal have en kapacitet, så den også kan afvikle den tunge trafik til havnen. Herved spares tunnelen under Marselis Boulevard. Hvis ikke Banestyrelsen vil afgive areal, må vejen enten føres i tunnel hele vejen, eller graves ind i baneskråningen. Ovenpå kan bygges et "halvtag", der kan bruges som cykel- og gangsti.

Bemærkninger:

Idéen med en vejforbindelse i eller en tunnel under Banegraven blev senest belyst i forbindelse med Infrastrukturudvalgets arbejde med den overordnede infrastruktur i Århusområdet i perioden 1998-2000. Idéen blev skrinlagt af Byrådet, blandt andet fordi en tunnelløsning vil være lige så dyr som en tunnel under Marselis Boulevard, og fordi en havneforbindelse i Banegraven vil medføre omvejskørsel for havnetrafikken, og derfor ikke blive udnyttet i samme grad som en tunnel under Marselis Boulevard.

Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

**1.5: Martin H. Tygstrup, Høeg Hagens Vej 14, 8200 Århus N**

Martin Tygstrup fremsender en række forslag:

- turistbusserne flyttes ud af Midtbyen til to nye terminaler ved Viby Torv og Skøjtehallen
- der etableres en række P-huse i området mellem Ringvejen og Ringgaden. Disse kan evt. drives af Århus Sporveje, så der kan sælges en kombi-billet til både parkering og bus. Stueetagerne skal være åbne, med kiosk, taxaholdeplads og lignende, så der er sammenhæng mellem offentlig og individuel trafik. Eventuelt kan rutebilerne have endestation ved disse P-huse. Hvis der mangler plads, kan P-husene bygges på søjler ud over indfaldsvejene.
- gældende forbud skal håndhæves frem for at etablere nye forbud. For eksempel forbuddet mod at cykle i Busgaden
- der bør etableres stoppesteder til telebusser, for eksempel ved storcentre.

### Bemærkninger:

Byrådet har behandlet flere forskellige forslag til placering af en ny rutebilstation, og i sammenhæng hermed en helhedsplan for området afgrænset af Århus H, banearealet, Spanien, Dynkarken, Sønder Allé og Ny Banegårdsgade.

Det er nu planen at viderebearbejde nævnte helhedsplan, således at der i denne forudsættes placeret en ny og moderne busterminal til erstatning for den eksisterende rutebilstation. En ny terminal skal især dække den regionale bustrafiks behov, men skal også rumme standpladser for turistbusser.

Trafikplanen behandler ikke forhold omkring P-huse udenfor Midtbyen. Det er vurderingen, at "Park and Ride" anlæg ikke er relevante tæt på Midtbyen, og at sådanne anlæg generelt forudsætter en meget omfattende kollektiv trafikbetjening. Det er dog en del af parkeringsstrategien, at finde plads til flere P-anlæg centralt i Midtbyen som erstatning for noget af gadeparkeringen.

Idéen om kombi-billetter er et driftsmæssigt forhold, som ikke behandles i trafikplanen.

Håndhævelse af færdselsloven er en opgave for Politiet og hører ikke ind under forslaget til trafikplan.

Der eksisterer ikke nogen generel telebusordning, men der kan for svært bevægelseshæmmede arrangeres handicapkørsel til fritidsformål. Denne kørsel sker i et vist omfang som en art telebuskørsel til mange forskellige mål. Der vurderes ikke i den forbindelse at være særlige behov for faste stoppesteder.

### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **1.6: Annette Skyt, Visbjerg Hegn 99, 8320 Mårslet**

Annette Skyt foreslår, at busserne udstyres med en cykelanhænger, som det er nemt og gratis at bruge, så man kan cykle de "nemme" strækninger, og tage bussen på de mere besværlige.

### Bemærkninger:

Århus Sporveje kan ikke anbefale idéen om cykelanhængere på busserne. En sådan løsning vil tage for meget tid ved de enkelte stoppesteder, så det ikke vil være muligt at overholde køreplanerne.

### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **1.7: Erland Egefors, Rundhøj Allé 76B, 8270 Højbjerg**

Erland Egefors er fortalere for at løse byens trafikproblemer ved hjælp af offentlig drevet persontransport - og i særlig grad elektriske baner (nærbaner og sporvogne), suppleret med busser.

EE giver en omfattende historisk redegørelse for offentlig transport i Europa og USA, med megen faktuel information om fordele ved elektrisk drift, inklusive diverse forslag om banebetjening af industriområder, el-varebiler, m.m.

EE fremsætter følgende forslag til trafikplan:

Det skal ikke være muligt at køre tværs gennem Midtbyen i bil. Ringgaden fuldendes ved at udbygge ruten langs havnen i en tunnel. Ærindetrafik til/fra Midtbyen sker via denne ring. Der etableres en højbane langs havnen, som føres videre i tunnel under Risskov til Grenåvej. Der kan etableres et ekstra spor for en ny bane til Randers via Lisbjerg. Der skal ikke ske nogen byomdannelse på De Bynære Havnearealer - havnen får brug for arealerne til havneformål.

Godsbaneareal og Banegrav ombygges, og Frederiks Bro fjernes. Her skal fortsat være godsterminal, og der anlægges nyt spor til havnen. Banegraven skal være til tog, ikke til biler. Der lægges et dæk over Banegraven, hvor der etableres ny rutebilstation, cykelparkering, mm. Her indrettes også torv, hvor der skal være torvehandel.

Det skal være muligt at sejle på åen - fra Brabrand Sø til udmundingen i bugten. Broer må fjernes, og der etableres sluse. Arealerne langs åen omdisponeres, så der bliver bedre adgang til vandet. Vester Allé føres på en bro over Åboulevarden og åen på en bro, der er forbeholdt bløde trafikanter og kollektiv trafik.

EE redegør for, hvordan gaderne skal indrettes, hvis der skal køre sporvogne, og giver en detaljeret beskrivelse af 6 sporvognslinier, som forløber helt fra forstæderne og til City, og som vil medføre store indgreb i den eksisterende by. EE taler for, at sporvognsnettet skal etableres i et integreret system med nærbaner og busser, hvor der er sikret god korrespondance.

#### Bemærkninger:

Det er en af hovedidéerne i forslaget til trafikplan at gennemkørende og uvedkommende trafik skal reduceres.

En tunnellægning af strækningen langs havnen blev belyst i forbindelse med byplan-idékonkurrencen for De Bynære Havnearealer. Idéen blev skrinlagt, dels på grund af omkostningerne forbundet med projektet, dels fordi der ikke var plads til de nødvendige tilslutningsramper, som skulle forbinde tunnelen med det øvrige vejnet.

En nedgravning af Grenåbanen har været belyst. Det skete i forbindelse med Infrastrukturudvalgets arbejde med den overordnede infrastruktur i Århusområdet, gennemført i perioden 1998-2000. Projektet blev derefter skrinlagt, da en nedgravning er forbundet med en række anlægstekniske problemer og forbundet med meget store udgifter. I stedet arbejdes på at få etableret en form for sporvognsdrift på Grenåbanen, hvor barriereeffekten er mindre end i dag.

Et nyt banespor via Lisbjerg til Randers er også belyst - og skrinlagt - i forlængelse af Infrastrukturudvalgets arbejde.

Århus Havn er med den vedtagne Masterplan sikret en fortsat udbygning i Syd- og Østhavnen, så der er tilstrækkelig plads og kapacitet til havnens fortsatte drift og udvikling. Det gælder også når De Bynære Havnearealer rømmes til fordel for andre byformål.

Hvad angår forhold omkring Banegraven, så pågår der en planlægning for omdannelsen af de inderste dele af Godsbanearealet til blandt andet boliger og kultur. Hovedparten af Godsbanearealet skal dog udnyttes til godshåndtering, indtil der findes et alternativ. Ligeledes er der en planlægning

i gang for et nyt godsspor til den nye Østhavn - via Århus H - med forventet anlæg i 2006/07. Endvidere er der principbesluttet en forlængelse af Værkmestergades til Ringgaden via Ankersgade.

Frederiks Allé vil fortsat være en vigtig adgangsvej til Midtbyen, og derfor vurderes forslaget om at fjerne Frederiks Bro som værende urealistisk.

Byrådet har behandlet flere forskellige forslag til placering af en ny rutebilstation, og i sammenhæng hermed en helhedsplan for området afgrænset af Århus H, banearealet, Spanien, Dynkarken, Sønder Allé og Ny Banegårdsgade.

Det er nu planen at viderebearbejde nævnte helhedsplan, således at der i denne forudsættes placeret en ny og moderne busterminal til erstatning for den eksisterende rutebilstation. En ny terminal skal især dække den regionale bustrafiks behov, men skal også rumme standpladser for turistbusser.

Med de vedtagne planer vurderes anlæg af et dæk over Banegraven ikke at være realistisk.

Forslaget om at fjerne alle broer for at muliggøre sejlads på Århus Å mellem Brabrand Sø og Århus Bugt vurderes heller ikke at være realistisk, blandt andet under indtryk af de begrænsninger der vil opstå i trafikbetjeningen af Midtbyen.

Århus Kommune har i perioden 1999-2000 gennemført en sporvognsundersøgelse, som beslutningsgrundlag for eventuel indførelse af sporvogne i Århus. I forbindelse med dette arbejde blev også fastlagt flere scenarier for rutenet, evt. i kombination med nærbaner.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

#### **1.8: M97 v/ Palle Bendsen, Hjortensgade 19, 8000 Århus C**

Som en vision for Midtbyen år 2020 konstaterer M97:

- at fodgængere og cyklister tegner sig for dobbelt så mange ture som i 2005
- biltrafikken er reduceret
- gods- og varetransport foregår på en miljøvenlig måde

Dette er sket ved hjælp af:

- etablering af et velfungerende og moderne sporvognssystem
- gradvis reduktion af bilers adgang til Midtbyen
- hastighedsbegrænsning på 40 km/t i Midtbyen
- færre parkeringspladser for pendlere
- transport af containere og lastbiler til havnen på shuttletoget fra et transportcenter i Årslev - via Banegraven
- etablering af miljøzone i Midtbyen, kun med adgang for lastbiler med den nyeste motorteknologi
- citylogistikordning for varekørsel i Midtbyen - koordineret vare- og servicekørsel

#### Bemærkninger:

Visionerne er i store træk i overensstemmelse med visionerne i trafikplanen.

Det er et generelt tema for forslaget til trafikplan, at århusianernes trafikvaner skal ændres i retning mod øget brug af kollektiv trafik og cykel. Byrådet har blandt andet besluttet, at Århus på sigt skal have sporvogne for at styrke den kollektive trafik.

Et af målene for trafikplanforslaget er at sikre en god tilgængelighed til Midtbyen for alle trafikarter med ærinde i Midtbyen. Der er således ikke planer om at gøre City bilfrit. I stedet lægger trafikplanforslaget op til en trafikal fredeliggørelse ved at reducere den gennemkørende trafik, så kun ærindetrafikken er tilbage. Dog er det et mål i den kommunale P-politik, at antallet af langtidsparkeringspladser i de mest centrale bydele skal reduceres, og at parkeringen i højere grad skal samles i større anlæg på kanten af City, hvilket også vil medvirke til at reducere biltrafikken i City.

Generelt er der i forskellige dele af kommunen overvejet muligheder for udarbejdelse af hastighedsplaner for afgrænsede bysamfund, hvor de skilte hastigheder generelt kan sænkes. Dette vil også kunne være en mulighed i Midtbyen.

Idéen om et landtransportcenter ved Århus er skrinlagt, da Århus Amt og Århus Kommune ikke er nået til enighed herom. I forbindelse med en VVM-redegørelse, som er udarbejdet i forbindelse med forsøget på at placere et transportcenter vest for Århus, fremgår det, at et container- og lastbilstog til havnen kun vil medføre en begrænset aflastning af trafikken på vejene i Midtbyen. De nødvendige omladninger i forbindelse med en shuttletoget-løsning vil endvidere medføre øgede transportomkostninger, som ikke vil gøre denne transportform attraktiv.

Der indgår i trafikplanen initiativer vedrørende etablering af en miljøzoneordning samt undersøgelser af muligheder for en bedre koordinering af varetransporten.

#### Anbefaling:

Indlægget er på flere punkter i overensstemmelse med trafikplanens mål. Det skal dog anbefales, at der i trafikplanen indføres et initiativ vedrørende udarbejdelse af forslag til en samlet hastighedsplan for Midtbyen. Indlægget medfører i øvrigt ikke ændringer i forslaget til trafikplan.

#### **1.9: Søren Løkkegaard, Janesvej 9, 1. lejl. 1, 8220 Brabrand**

Søren Løkkegaard foreslår, at der skal anlægges et sammenhængende cykelstinet i Midtbyen, så cykling gøres mere attraktivt som transportmulighed. Konkret foreslås, at Allégaderingen ensrettes mod uret, så der bliver plads til cykelstier i begge retninger.

#### Bemærkninger:

Trafikplanen indeholder forslag om væsentlige forbedringer af cykelrutenettet i Midtbyen - et mere fintmasket og sammenhængende rutenet. Planens initiativer koordineres endvidere med et arbejde med en samlet cykelhandlingsplan for hele kommunen, herunder for etableringen af et sammenhængende stinet. Cykelhandlingsplanen færdiggøres i 2005.

Forslaget om at ensrette Allégaderingen kan ikke anbefales. Trafikplanen lægger op til at sikre en god tilgængelighed for alle trafikarter med ærinde i Midtbyen, og her er Allégaderingen vigtig til fordeling af trafikken i de mest centrale bydele. En ensretning vil medføre for meget omvejskørsel omkring City.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

#### **1.10: Ole Bøgh Vinther, F.G.E. Rostrups Vej 16, 8000 Århus C**

Ole Bøgh Vinther fremsender en række forslag, der skal være med til at fredeliggøre Midtbyen.

- Der etableres en venstresvingsbane på Paludan-Müllers Vej til Katrinebjergvej
- Paludan-Müllers Vej rettes ud til Herredsvej
- Herredsvej føres igennem til Skejby i 4 spor.
- Ved Forstbotanisk Have etableres mere lys og hækken klippes ned, så kvinder kan føle sig mere trygge
- Vesterbro Torv ombygges til rundkørsel, hvor Hjortensgade og Langelandsgade ensrettes. Der skal fortsat køre busser i Vester Allé på grund af Hovedbiblioteket
- Taxaerne skal have mere plads og flere gunstige P-pladser i Midtbyen.

#### Bemærkninger:

De førstnævnte punkter ligger udenfor Midtbyen og er ikke behandlet i trafikplanen. Synspunkterne er noteret, og vil indgå i andre relevante planer, herunder planer om forlægning af Herredsvej omkring Skejby Sygehus.

En ombygning af Vesterbro Torv skal medvirke til at opfylde tre mål: gennemfartstrafikken skal reduceres, forholdene for den kollektive trafik skal forbedres og lokalmiljøet skal forbedres. Etableringen af en rundkørsel vil i mindre grad bidrage hertil, end den foreslåede løsning, hvor busser og biler separeres.

Forhold omkring taxaholdepladser behandles ikke konkret i trafikplanen, men vil indgå i overvejelserne når planens initiativer skal projekteres og anlægges.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

#### **1.11: Lilla Kristensen, Tjelevej 32, 1. tv., 8240 Risskov**

Lilla Kristensen foreslår, at Strøget forlænges forbi Århus H, opad M. P. Bruuns Gade. Bilerne må finde andre veje. M.P. Bruuns Gade udsmykkes med kirsebærtræer og blomsterkummer. Der skal være bedre muligheder for, at de forretningsdrivende kan have udendørs studepladser.

#### Bemærkninger:

M. P. Bruuns Gade er fortsat nødvendig for fordelingen af biltrafikken på Frederiksbjerg, og det vurderes ikke som realistisk at gøre gaden til gågadestrøg. Gaden indgår også i et fremtidigt sporvognsnet.

Med den foreslåede ensretning af Park Allé forventes dog en væsentlig reduktion af den gennemkørende trafik i M. P. Bruuns Gade og dermed en trafikal fredeliggørelse, der vil komme det lokale miljø til gode. I en trafik- og parkeringsplan for Frederiksbjerg, som er under udarbejdelse, planlægges forbedringer, som skal gøre det lettere for fodgængere at krydse M. P. Bruuns Gade.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **1.12: Poul Øregård, Askvej 1, 8240 Risikov**

Poul Øregård foreslår, at Allégaderingen, inklusive Nørreport, Skolebakken, Havnegade og Dynkarken ensrettes i to spor. Her skal der køre non-stop, gratis bybusser. Der skal etableres en ny broforbindelse fra Mellemarmen til Pier 2. Kystvejen og Nordhavnsenade skal være Rambla med buskorridor og nærbane. Marselis Boulevard skal strømlines og støjdæmpes i sit nuværende forløb - der skal ikke bygges en tunnel.

#### **Bemærkninger:**

Det trafiksystem, som forslaget til trafikplan viser for strækningen langs havnen, blev lagt fast i forbindelse med vedtagelse af helhedsplan for De Bynære Havnearealer. Et af hovedmålene med denne trafikløsning er at dæmpe trafikken langs havnen. Her nedlægges forbindelsen via Nordhavnsenade, og al trafik samles i én forbindelse i det nuværende tracé med Havnegade-Skolebakken-Kystvejen. Dermed kan forslaget om en ensretning af hele Allégaderingen og en ny østlig vejforbindelse via Mellemarmen ikke anbefales.

Prisen for bybuskørsel ligger udenfor trafikplanens område.

Der er i 2004 indgået aftale om igangsættelse af planlægningen, herunder en VVM-analyse, af en ny, effektiv, fremtidssikret og miljøvenlig trafikforbindelse mellem Århus Havn og Viby Ringvej/Århus Syd Motorvejen - og der i den forbindelse peges på en tunnel under Marselis Boulevard. VVM-analysen forventes færdig ultimo 2006.

#### **Anbefaling:**

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **1.13: Agnete D. Kristensen, Havrevænget 1, 8340 Malling**

Agnete D. Kristensen foreslår en ny cykelrute fra Brabrandstien via Banegraven til Århus H og evt. videre til De Bynære Havnearealer. Forslaget bygger på trafikplanens forslag om at føre Brabrandstien under Ringgadebroen via P. Hiorth-Lorentzens Gade til Søren Frichs Vej. Herfra føres stien på tværs af Godsbanearealet til Sonnesgade - evt. i forbindelse med ny vej, foreslået i trafikplanen. Den eksisterende ambulancevej benyttes frem til Bruuns Bro. Her etableres forbindelse til broen, perroner, Århus H mv. - ligesom der kan etableres cykelparkering. Ruten fortsætter på DSB's areal under Århus H, nord for sporarealerne, og munder ud i Ny Banegårdsgade ved den nuværende ind-/udkørsel til DSB's P-plads. På lang sigt kan ruten forlænges til De Bynære Havnearealer og den planlagte, rekreative forbindelse her via den eksisterende jernbanebro over Spanien.

#### **Bemærkninger:**

Der pågår en planlægning for omdannelsen af de inderste dele af Godsbanearealet, som også omfatter en stiforbindelse på tværs af arealet. Hovedparten af Godsbanearealet skal dog udnyttes til godshåndtering, indtil der findes et alternativ hertil. Derfor er en ny vej- og stiforbindelse mellem Søren Frichs Vej og Sonnesgade ikke aktuel før på lang sigt. Endvidere vil stiens passage af Århus H nærmere skulle afklares, da den her forløber på perronarealer der indgår i banegårdens drift.

#### **Anbefaling:**

Det anbefales, at forslaget indarbejdes i trafikplanen - som en mulighed der skal undersøges og eventuelt realiseres på længere sigt.



### **1.14: Ole Ethelberg, Ingerslevvej 68, 8361 Hasselager**

Ole Ethelberg foreslår en ensrettet ringforbindelse via Frederiks Allé - Rådhuspladsen - Park Allé - M.P. Bruuns Gade - Hans Broges Gade. Ringen skal forbindes via Marselis Boulevard og Søndre Ringgade. Endvidere ensrettes dele af Sønner Allé og Banegårdsgade mod øst, ligesom Banegårdspladsen lukkes for gennemkørsel. Forslaget skal forenkle trafikken og give mere plads til fodgængere og cyklister.

#### **Bemærkninger:**

Et af målene i forslaget til trafikplan er at sikre god tilgængelighed til Midtbyen for alle trafikarter med ærinde i Midtbyen. Den nævnte ensrettede ringforbindelse vil ikke bidrage hertil, men vil nærmere vanskeliggøre adgangen for ærindetrafikken og medføre en betydelig omvejskørsel i de mest centrale bydele - og kan derfor ikke anbefales.

#### **Anbefaling:**

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **1.15: Henrik Constantin Obel, Falstersgade 32, 1. tv. 8000 Århus C**

Henrik Constantin Obel foreslår, at Århus skal være et grønt eksempel for andre byer.

Det indebærer: park i City - grønne indfaldsveje og havneindsejlinger - bæredygtig industri - gratis bybusser på alternativt brændstof - moderne sporvogne - bilfri City og parkering i periferien.

Dette vil være godt for turisme, for byen som en lille storby, for bymiljøet.

Konkrete tiltag: Godsbanområdet udflyttes og omdannes til park, stedsegrønt hegn omkring containerhavn, Grenåbanen som højhastighedsbane til Lufthavn i tunnel under byen og med start fra Østbanen. Tiltagene skal finansieres ved at droppe tunnel under Marselis Boulevard samt via større fra erhvervslivet og evt. EU.

#### **Bemærkninger:**

Der pågår en planlægning for omdannelsen af de inderste dele af Godsbanarealet - ikke til park men til blandt andet boliger og kultur. Hovedparten af Godsbanarealet skal dog udnyttes til godshåndtering, indtil der findes et alternativ.

Hvad angår ideerne om en grøn Midtby, så har Byrådet besluttet en begrønningsplan for Midtbyen, hvor der i perioden frem mod 2013 investeres en del i blandt andet træplantning. Der er endvidere gennemført et pilotprojekt vedrørende smukkere indfaldsveje - i første omgang vedrørende Viborgvej. I forbindelse med senere realisering af trafikplanens initiativer indgår en række generelle hensyn - blandt andet visuelle hensyn og ønsker om at opretholde grønne strukturer.

Byrådet har besluttet, at Århus på sigt skal have sporvogne for at styrke den kollektive trafik. Gratis bybusser er et politisk spørgsmål, som ligger udenfor trafikplanen. Bybusser på alternativt brændstof har været afprøvet i flere byer, som Århus sammenligner sig med, men på grund af svigtende driftssikkerhed anbefaler Sporvejene ikke at det bruges i Århus.

Forhold vedrørende bæredygtig industri hører ikke under forslaget til trafikplan.

En nedgravning af Grenåbanen har været belyst. Det skete i forbindelse med Infrastrukturudvalgets arbejde med den overordnede infrastruktur i Århusområdet, gennemført i perioden 1998-2000. Projektet blev derefter skrinlagt, da en nedgravning er forbundet med en række anlægstekniske problemer og forbundet med meget store udgifter. I stedet arbejdes på at få etableret en form for sporvognsdrift på Grenåbanen, hvor barriereeffekten er mindre end i dag.

Et af målene for trafikplanforslaget er at sikre en god tilgængelighed til Midtbyen for alle trafikarter med ærinde i Midtbyen. Der er således ikke planer om at gøre City bilfrit. I stedet lægger trafikplanforslaget op til en trafikal fredeliggørelse ved at reducere den gennemkørende trafik, så kun ærindetrafikken er tilbage. Dog er det et mål i den kommunale P-politik, at antallet af langtidsparkeringspladser i de mest centrale bydele skal reduceres, og at parkeringen i højere grad skal samles i større anlæg på kanten af City, hvilket også vil medvirke til at reducere biltrafikken i City.

Der er i 2004 indgået aftale om igangsættelse af planlægningen, herunder en VVM-analyse, af en ny, effektiv, fremtidssikret og miljøvenlig trafikforbindelse mellem Århus Havn og Viby Ringvej/Århus Syd Motorvejen - og der i den forbindelse peget på en tunnel under Marselis Boulevard. VVM-analysen forventes færdig ultimo 2006.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

#### **1.16: Arkitekter par T. Skovgaard Sørensens Tegnastue ApS, Bakke Allé 12, 8230 Åbyhøj**

Tegnastuen har fremsendt en række forslag, som har været præsenteret for 10-12 år siden, men som Tegnastuen stadig finder relevante.

- Ny rutebilstation på baneterrænet bag posthuset ved Århus H. Over rutebilstationen placeres 4 P-dæk, som kan dække behovet for parkering til Århus H samt den nordlige del af City. P-anlægget skal også omfatte langtidsparkering. Der etableres gangbro over Ny banegårdsgade. Banegårdspladsen kan friholdes for parkering, og kantstensparkering i citygaderne kan sløjfes. Trafikken skal enten afvikles ved at føre Ny Banegårdsgade igennem til Spanien/Dynkarken og etablering af en rundkørsel i dette kryds, eller ved at føre afkørslen fra P-huset over Spanien til havneforbindelsen.
- Ny bebyggelse på den nuværende rutebilstation. På det frigjorte areal kunne enten placeres et fælles hovedsæde for århusianske fagforeninger, offentlig administration, nyt bibliotek, eller boligbebyggelse med parkanlæg.
- Ny disponering af Godsbanearialet og ny motorvejstilkørsel via Banegraven. På godsbanearialet bygges en storhal á la GLOBEN i Stockholm. Der etableres en ny tilkørselsvej fra Århus Syd-motorvejen via Åhavevej og Banegraven til Carl Blochs Gade. Samtidig forlænges Søren Frichs Vej parallelt med Sonnegade og tilsluttet Frederiks Allé via Morten Børups Gade.
- Ny forbindelse mellem Frederiks Bro og Bruuns Bro. To alternativer foreslås. Enten en ny vej på skråningen ved Kriegersvej, eller alternativt en overdækning af Banegraven. På arealet kunne etableres ny rutebilterminal, bybusteterminal, turistbusteterminal samt P-pladser.
- Parkering ved Atletion. Travbanen flyttes, og på arealet etableres ny storhal og parkering.
- Motorvejstilslutningen Ringvejen - Åhavevej. Her foreslås etableret shunts ved krydset, så man kan køre udenom lyskrydset mellem motorvej og Ringvej.

- Bedre sammenhæng mellem Harald Jensens Plads og Ingerslevs Boulevard. Her foreslås en stor rundkørsel, formet som en oval, i stedet for nuværende lyskryds. Rundkørslen skal tilplantes med træer og græs. Ligeledes foreslås en rundkørsel i modsatte ende af Ingerslevs Boulevard.
- Ny tilslutning mellem Ringgaden og Marselis Boulevard. Søndre Ringgade bør føres direkte over i den sydlige del af Stadion Allé. Alternativt skal der etableres en rundkørsel.

#### Bemærkninger:

Generelt er flere af de fremsatte forslag ikke længere relevante som følge af de senere års trafikale beslutninger. Det gælder Byrådets tilslutning til Infrastrukturudvalgets anbefalinger, blandt andet vedrørende vej i Banegraven samt beslutninger i tilknytning til infrastrukturen omkring Bruuns Galleri.

Hvad angår Rutebilstationen, har Byrådet behandlet flere forskellige forslag til placering af en ny rutebilstation, og i sammenhæng hermed en helhedsplan for området afgrænset af Århus H, banearealet, Spanien, Dynkarken, Sønder Allé og Ny Banegårdsgade.

Det er nu planen at viderebearbejde nævnte helhedsplan, således at der i denne forudsættes placeret en ny og moderne busterminal til erstatning for den eksisterende rutebilstation. En ny terminal skal især dække den regionale bustrafiks behov, men skal også rumme standpladser for turistbusser.

En ny vejforbindelse mellem Frederiks Allé og M. P. Bruuns Gade kan ikke anbefales. En sådan vil tilføre mere trafik til et område, som trafikplanen forsøger at fredeliggøre - ligesom der ikke er planer om overdækning af Banegraven.

Der pågår en planlægning for omdannelsen af de inderste dele af Godsbanearealet - ikke til storhal, men til blandt andet boliger og kultur. Hovedparten af Godsbanearealet skal dog udnyttes til godshåndtering, indtil der findes et alternativ hertil. Dermed er vejforbindelsen mellem Søren Frichs Vej og Sonnesgade ikke aktuel før på sigt, hvis en yderligere omdannelse på området skal finde sted. Ligeledes vurderes en ny motorvejsindføring via Banegraven til området ikke at være realistisk.

Krydset Viby Ringvej/Åhavevej samt parkering ved Atletion ligger udenfor Midtbyen og er således ikke behandlet i trafikplanen. Førstnævnte behandles dog i tilknytning til planer om udbygning af Åhavevej som forbindelse til havnen.

En rundkørsel på Harald Jensens Plads vil ikke på tilfredsstillende vis kunne afvikle den trafikmængde, som krydser pladsen. Ved Ingerslevs Plads vurderes det eksisterende trafiksystem at afvikle trafikken tilfredsstillende, og der vurderes ikke at være behov for en rundkørsel.

Trafikplanen lægger op til, at kapaciteten skal forbedres på Ringgaden. Herunder skal alle kryds og tilslutninger også vurderes, inklusive Søndre Ringgades udmunding i Stadion Allé og forbindelse til Marselis Boulevard.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

#### **1.17: 7.A på Katrinebjergskolen, Katrinebjergvej 60, 8200 Århus N**

7.A foreslår en næsten bilfri zone i Midtbyen, hvor kun beboere må køre i bil. Resten af trafikken skal klares ved hjælp af eldrevne sporvogne. Udenfor Midtbyen etableres store P-pladser, for

eksempel også på en platform ude i vandet, hvor andre bilister med ærinde i Midtbyen kan parkere, og så tage sporvognen det sidste stykke. Det skal også være muligt at låne bycykler og cykelanhængere.

#### Bemærkninger:

Et af målene for trafikplanforslaget er at sikre en god tilgængelighed til Midtbyen for alle trafikarter med ærinde i Midtbyen. Der er således ikke planer om at gøre City bilfrit. I stedet lægger trafikplanforslaget op til en trafikal fredeliggørelse ved at reducere den gennemkørende trafik, så kun ærindetrafikken er tilbage. Det er endvidere et mål i den kommunale P-politik, at antallet af langtidsparkeringspladser i de mest centrale bydele skal reduceres, og at parkeringen i højere grad skal samles i større anlæg på kanten af City, hvilket også vil medvirke til at reducere biltrafikken i City.

Ikke mindst planlægges der flere store P-anlæg i forbindelse med omdannelsen af De Bynære Havnearealer. Sådanne "Park and Ride" anlæg - hvor man kan parkere bilen og tage f.eks. bussen - vurderes ikke at være relevante tæt på Midtbyen, og vil generelt forudsætter en meget omfattende kollektiv trafikbetjening.

Det er et generelt tema for forslaget til trafikplan, at århusianernes trafikvaner skal ændres i retning mod øget brug af kollektiv trafik og cykel. Byrådet har blandt andet besluttet, at Århus på sigt skal have sporvogne for at styrke den kollektive trafik.

Århus Kommune introducerer i foråret 2005 en bycykelordning. Der er dog ikke planer om, at ordningen skal omfatte cykelanhængere.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

#### **1.18: Arkitektskolen i Århus, att. Eva Grosen, 6. semester, Nørreport 20, 8000 Århus C**

Eva Grosen m.fl. har fremsendt to hovedidéer: dels en trafikplan med mindre trafik i City, dels en plan for styrkelse af de rekreative elementer i bymidten.

Planen leder trafikken udenom Midtbyen via Ringgaden og forbindelsen langs havnen. Allégaderingen gøres bilfri og reserveres til busser og cykler. Også park Allé, Banegårdspladsen og Ny Banegårdsgade reserveres til busser og cykler. I M.P. Bruuns Gade og Frederiks Allé fjernes gadeparkeringen til fordel for cykelstier.

Med en fredeliggjort Frederiks Allé kan Musikhusparken og Rådhusparken bindes bedre sammen. Ligeledes trækkes parken ned til Park Allé's sydlige del. Banegårdspladsen fredeliggøres og begrønnes. Via en bro fra Kunstmuseet til det grønne areal ved Erhvervsarkivet skabes en bedre forbindelse til Mølleparken. Ved Åboulevarden og Thorvaldsensgade skabes bedre forbindelse til åen.

#### Bemærkninger:

Det trafiksystem, som forslaget til trafikplan viser for strækningen langs havnen, blev lagt fast i forbindelse med vedtagelse af helhedsplan for De Bynære Havnearealer. Et af hovedmålene med denne trafikløsning er at dæmpe trafikken langs havnen. Her nedlægges forbindelsen via Nordhavnsvej, og al trafik samles i én forbindelse i det nuværende tracé med Havnegade-

Skolebakken-Kystvejen. Samtidig etableres en selvstændig, rekreativ forbindelse for lette trafikanter gennem De Bynære Havnearealer på hele strækningen fra nord til syd, og med forbindelse til det eksisterende stinet.

Trafikplanforslaget lægger i stedet op til, at den gennemkørende trafik ledes udenom Midtbyen via Ringgaden og Marselis Boulevard.

Forslaget til trafikplan lægger op til god tilgængelighed for alle trafikarter med ærinde i Midtbyen, og her er Allégaderingen vigtig til fordeling af trafikken i de mest centrale bydele.

Det skal fortsat være muligt for ærindetraffic at komme til mål i Park Allé, Ny Banegårdsgade og på Banegårdspladsen. Trafikplanforslaget indeholder forslag til regulering af trafikken disse steder, så den gennemkørende trafik fjernes, og der bliver bedre plads til busser og bløde trafikanter.

I forbindelse med en trafik- og parkeringsplan for Frederiksbjerg er der udarbejdet et skitseprojekt for en ombygning af Frederiks Allé, som omfatter cykelstier og busbaner samt bedre krydsningsmuligheder for fodgængere.

Med trafikplanens forslag om at ensrette Park Allé samt en lukning for biltrafik på tværs af Banegårdspladsen vil den gennemkørende trafik i M.P. Bruuns Gade blive reduceret, hvilket vil give bedre plads til blandt andet cykler og busser på det eksisterende vejareal. På grund af gadens status som lokal handelsegade er der ikke planer om at fjerne gadeparkeringen.

Frederiks Allé er fortsat nødvendig som adgangsvej til Midtbyen, også på grund af den foreslåede ensretning af Park Allé og lukning for biltrafik på tværs af Banegårdspladsen. Derfor kan Musikhusparken og Rådhusparken ikke lægges sammen, men der kan fortsat sikres bedre krydsningsmuligheder for fodgængere.

I forbindelse med den fortsatte frilægning af Århus Å er der også udarbejdet et projekt for en omlægning af den vestlige del af Åboulevarden, som vil skabe bedre adgang til åen. Her samles trafikken på sydsiden af åen, mens nordsiden reserveres til lette trafikanter og helt lokal ærindetraffic. Langs Thorvaldsensgade er åen i dag synlig, på nær et enkelt hjørne, hvor der ligger en virksomhed. Der er ingen planer om at ændre på dette forhold.

En stibro fra Kunstmuseet til det grønne areal foran Erhvervsarkivet kan ikke anbefales - krydsninger af Vester Allé henvises til krydset ved Åboulevarden, som ombygges.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **1.19: Arkitektskolen i Århus, att. Randi Skov-Petersen, 6. semester, Nørreport 20, 8000**

#### **Århus C**

Randi Skov-Petersen m.fl. har fremsendt et forslag, som tager udgangspunkt i byomdannelsen på De Bynære Havnearealer. Ifølge gruppen er den trafikale barriere mellem by og havn det største problem. Gruppen foreslår en ny Allégadering, hvor trafikken fra Sønder Allé føres ned til mellemarmen og på en bro videre til Pier 2 og Nørreport. Strækningen langs havnen mellem Dynkarken og Nørreport gøres bilfrit, og i stedet etableres en sporvognsline fra Århus H forbi

Filmbyen, Europa Plads, Skolebakken og Nørreport til de omdannede områder på pier 2-4. Forbindelsen skal også kunne bruges af gående og cyklende. Grenåbanen nedlægges.

Det opståede havnerum inden for Mellemarmen og Pier 2 skal udnyttes som nyt offentligt og rekreativt rum. Her skal dels etableres en havnepark; åen skal åbnes helt ud til havnen med det caféliv mv. som kendes fra det frilagte stykke i dag; der skal etableres en ny havnefront på Mellemarmen, og der skal etableres et nyt trafikknudepunkt på Pier 2, som kobler sporvogne med de andre trafikarter. Pier 4 skal være bilfrit boligområde.

#### Bemærkninger:

Det trafiksystem, som forslaget til trafikplan viser for strækningen langs havnen, blev lagt fast i forbindelse med vedtagelse af helhedsplan for De Bynære Havnearealer. Et af hovedmålene med denne trafikløsning er at dæmpe trafikken langs havnen. Her nedlægges forbindelsen via Nordhavnsvej, og al trafik samles i én forbindelse i det nuværende tracé med Havnegade-Skolebakken-Kystvejen. Samtidig etableres en selvstændig, rekreativ forbindelse for lette trafikarter gennem De Bynære Havnearealer på hele strækningen fra nord til syd, og med forbindelse til det eksisterende stinet.

Det er i den aktuelle planlægning forudsat, at Grenåbanen opretholdes. Der undersøges dog muligheder for at ændre driften på den nuværende Grenåbane til en form for sporvognsdrift - hvor banetrafikken kan afvikles sammen med den øvrige trafik i gadeniveau. Dette vil kunne reducere den nuværende barriereeffekt langs havnen. Ligeledes arbejdes med muligheden for at etablere et kollektivt tracé ud langs Pier 2-4, til betjening af disse områder, blandt andet for at mindske biltrafikken.

Udnyttelsen af De Bynære Havnearealer ligger udenfor trafikplanens område og foregår i et separat planlægningsforløb, hvor synspunkterne vil indgå.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

## 2. Skriftlige indlæg

### **2.1: Vognmandsforeningen Taxamotor i Aarhus, Brendstrupvej 92, 8200 Århus N**

Taxamotor ønsker, at taxaer i fremtiden må benytte alle busbaner i den indre by, da Taxamotor betragter sig selv som en del af den kollektive trafik. Desuden ønsker Taxamotor, at en tunnel under Marselis Boulevard nedprioriteres kraftigt, og at de afsatte midler i stedet bruges til at gøre hele byen mere fremkommelig og trafikssikker.

#### Bemærkninger:

I forbindelse med realisering af trafikplanens buskorridorer - og i den forbindelse anlæg af særlige kørearealer for busser - vil mulighederne for at Taxa benytter disse blive konkret overvejet.

Århus Sporveje kan dog ikke anbefale, at taxaer i fremtiden må benytte busbaner i Midtbyen. Dels er det problematisk i forhold til Færdselsloven, dels har Københavns Kommune haft dårlige erfaringer med et forsøg, hvor taxaer måtte benytte udvalgte busbaner. Blandt andet blev busbanerne brugt til at zig-zagge gennem trafikken, hvilket skabte farlige situationer i trafikken.

Århus Byråd vedtog i 2004 at igangsætte planlægningen, herunder en VVM-analyse, af en fremtidssikret og miljøvenlig vejforbindelse til Århus Havn. Dette tænkes at ske ved anlæg af en vej-tunnel under Marselis Boulevard og udvidelse af Åhavevej til 4-sporet vej. VVM-analysen forventes færdig ultimo 2006 og anlægsarbejdet forventes udført i perioden 2008-2012.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **2.2: Knud Jørgensen, Bakkefaldet 37, 8210 Århus V**

Knud Jørgensen mener, at det alvorligste trafikale problem er forureningen med små partikler. KN foreslår derfor, at adgangen til Midtbyen bør indskrænkes til beboere, taxa, myndigheder, redningskorps, service og kollektiv trafik. Godstrafik til/fra havnen skal ske via biltogstransport i banegraven, og så skal der etableres et sporvognsnet til persontransporten.

#### Bemærkninger:

Det indgår som en del af trafikplanens initiativer, at der undersøges muligheder for etablering af en miljøzone i Midtbyen - med restriktioner for især tunge dieselkøretøjer. En miljøzone kan bidrage til reduktion af partikelforureningen.

Et af målene for trafikplanforslaget er at sikre en god tilgængelighed til Midtbyen for alle trafikarter med ærinde i Midtbyen. Der er således ikke planer om at reducere den individuelle biltrafik i det omfang som der foreslås. I stedet lægger trafikplanforslaget op til en trafikal fredeliggørelse ved at reducere den gennemkørende trafik, så kun ærindetrafikken er tilbage.

Idéen om et landtransportcenter ved Århus er skrinlagt, da Århus Amt og Århus Kommune ikke er nået til enighed herom. I forbindelse med en VVM-redegørelse, som er udarbejdet i forbindelse med forsøget på at placere et transportcenter vest for Århus, fremgår det, at et container- og lastbiltog til havnen kun vil medføre en begrænset aflastning af trafikken på vejene i Midtbyen. De nødvendige omladninger i forbindelse med en shuttle-tog-løsning vil endvidere medføre øgede transportomkostninger, som ikke vil gøre denne transportform attraktiv.

Det er et generelt tema for forslaget til trafikplan, at århusianernes trafikvaner skal ændres i retning mod øget brug af kollektiv trafik og cykel. Byrådet har blandt andet besluttet, at Århus på sigt skal have sporvogne for at styrke den kollektive trafik.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **2.3: Tømrermester Jens Parbo, Mejlgade 51C, 8000 Århus C**

Jens Parbo mener, at alle, som kører i Midtbyen har et ærinde her, så der bør være et maksimalt antal P-pladser. Samtidig ønskes mere kontrol med, at Færdselslovens regler overholdes.

#### Bemærkninger:

Det er et generelt tema for forslaget til trafikplan, at århusianernes trafikvaner skal ændres i retning mod øget brug af kollektiv trafik og cykel, så en trafikal fredeliggørelse kan finde sted. Dette skal, jf. trafikplanen, primært ske ved en reduktion af den gennemkørende trafik.

Flere P-pladser betyder typisk mere biltrafik, hvilket er i strid med førnævnte mål. Vedrørende parkering har Århus Kommune derfor den strategi for City, at parkeringskapaciteten her kun udbygges i takt med udbygningen af City. Dette bør fortrinsvis ske i parkeringshuse eller -kældre, så en fredeliggørelse af de centrale områder i City fortsat er mulig. Samtidig skal nye, offentlige P-pladser være korttidspladser, så der sikres en god udskiftning og dermed større kapacitet.

Kontrol med Færdselslovens bestemmelser er Politiets ansvarsområde og ligger udenfor trafikplanen.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **2.4: De Samvirkende Invalideorganisationer v/ Stig Langvad, Graven 10, 8000 Århus C**

DSI mener ikke, at forslaget til trafikplan tager tilstrækkeligt hensyn til handicappedes behov for fremkommelighed og tilgængelighed. Der bør derfor sikres et tilstrækkeligt antal strategisk korrekt placerede P-pladser for folk med særligt P-kort. Endvidere bør tilgængeligheden til den kollektive trafik øges markant, både i forhold til ind-, ud- og omstigning.

#### Bemærkninger:

Trafikplanen beskæftiger sig ikke med detailplacering af P-pladser. Der er i dag etableret særlige parkeringspladser forbeholdt invalidekøretøjer - og sådanne etableres løbende efter behov og konkrete fysiske muligheder. Endvidere gælder i dag, at biler med gyldigt invalideskilt har adgang til offentlige parkeringspladser ud over de tidsbegrænsninger der gælder for andre - samt til gratis parkering på offentlige betalingspladser.

Forhold omkring ind-, ud- og omstigning i den kollektive trafik behandles løbende af Århus Sporveje, blandt andet i forbindelse med indretning af stoppesteder.

Hvad angår omstigning kan det oplyses, at Byrådet har behandlet flere forskellige forslag til placering af en ny rutebilstation, og i sammenhæng hermed en helhedsplan for området afgrænset af Århus H, banearealet, Spanien, Dynkarken, Sønder Allé og Ny Banegårdsgade.



Det er nu planen at viderebearbejde nævnte helhedsplan, således at der i denne forudsættes placeret en ny og moderne busterminal til erstatning for den eksisterende rutebilstation. Hermed kan der opnås en nemmere omstigning mellem de kollektive transportmidler.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at det i trafikplanen indføjes, at Midtbyen skal være tilgængelig for alle, og at tilgængelighed er et vigtigt hensyn i udformningen af konkrete projekter.

#### **2.5: Lissi Kok Madsen, Orla Lehmanns Allé 7, 7. lejl. 21**

Lissi Kok Madsen mener, vejen i Banegraven bør opgives og arealet overdrages til udbygning af den kollektive trafik. De afsatte midler til forlængelsen bør i stedet benyttes til at bygge cykelparkering langs Banegraven fra Bruuns Bro til Orla Lehmanns Allé, med gangbroer til perronerne.

LKM foreslår, at der etableres ny rutebilstation bagved Banegården/posthuset med en ny adgang til Århus H, så omstigning lettes. Der skal også være plads til taxa og parkering for private på arealet. Den nuværende rutebilstation nedrives og i stedet etableres grønt område på arealet.

LKM foreslår, at der på Kalundborgfærgernes gamle parkeringsplads på havnen etableres holdeplads for turistbusser, så de ikke skal ind i centrum.

#### Bemærkninger:

Der er i 2002 besluttet en handlingsplan vedrørende trafikbetjening af Centralværkstedsområdet og Bruuns Galleri. Aftalen omfatter en to-sporet vej i sydsiden af Banegraven mellem Centralværkstedsområdet og Ringgadebroen via Ankersgade. Anlægget forventes realiseret i perioden 2006-07.

I tilknytning til planer om ombygning af Banegårdspladsen indgår overvejelser om forbedring af cykelparkering vest for Bruuns Bro.

Byrådet har behandlet flere forskellige forslag til placering af en ny rutebilstation, og i sammenhæng hermed en helhedsplan for området afgrænset af Århus H, banearealet, Spanien, Dyrkarken, Sønder Allé og Ny Banegårdsgade.

Det er nu planen at viderebearbejde nævnte helhedsplan, således at der i denne forudsættes placeret en ny og moderne busterminal til erstatning for den eksisterende rutebilstation. En ny terminal skal især dække den regionale bustrafiks behov, men skal også rumme standpladser for turistbusser.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

#### **2.6: Århus Kommunes Handicapråd v/ Anette Horndrup Jacobsen, Borgmesterens Afd., Rådhuset**

Århus Kommunes Handicapråd mener ikke, forslaget til trafikplan tager tilstrækkeligt hensyn til handicappedes behov for fremkommelighed og tilgængelighed. Handicaprådet opfordrer til, at tilgængelighed for alle indgår som en udtrykkelig del af trafikplanen. Rådet ser gerne, at alle tiltag underkastes en Vurdering af Virkninger på Tilgængeligheden, og Rådet forventer, at Dansk Standards anvisninger for eksempelvis placering af handicapparkering følges.

Rådet stiller tre konkrete forslag:

- Køretøjer med handicapskilt skal fortsat tillades adgang til Banegårdspladsen med henblik på af- og pålæsning af passagerer, selvom pladsen afspærres for individuel biltrafik.
- Trafiksanering af strøggader må ikke indebære færre handicapparkeringspladser eller hindring af tilkørsel til disse.
- En fortsat udvidelse af gågadenettet i City må ikke medføre forringet tilgængelighed ved at øge afstanden mellem handicapparkering og bestemmelsessted udover det anbefalede af Dansk Standard (30 meter). Dette kunne eksempelvis ske ved at tillade handicapparkering udvalgte steder.

Endelig påpeger Handicaprådet, at den kollektive trafik i sin nuværende form ikke er særligt tilgængelig for mange handicappede.

#### Bemærkninger:

Trafikplanen beskæftiger sig med den overordnede trafikinfrastruktur, og derfor kan emnet tilgængelighed for alle kun behandles som en overordnet målsætning. Planen når slet ikke ned på et detailniveau, hvor den konkrete tilgængelighed kan vurderes. Dette vil først være muligt, når planen skal udmøntes i konkrete projekter. I henhold til Århus Kommunes handlingsplan for tilgængelighed vil dette også ske i forbindelse med udformningen af de konkrete projekter.

Trafikplanen lægger op til, at der også i fremtiden vil være kørende adgang til forpladsen ved Århus H, med mulighed for af- og pålæsning af passagerer. Trafikplanen lægger alene op til, at lukkes for gennemkørende trafik på tværs af Banegårdspladsen.

Trafikplanen beskæftiger sig ikke med detailplacering af P-pladser. Der er i dag etableret særlige parkeringspladser forbeholdt invalidekøretøjer - og sådanne etableres løbende efter behov og konkrete fysiske muligheder. Endvidere gælder i dag, at biler med gyldigt invalideskilt har adgang til offentlige parkeringspladser ud over de tidsbegrænsninger der gælder for andre - samt til gratis parkering på offentlige betalingspladser.

I forbindelse med udarbejdelse af konkrete projekter for kommende trafiksaneringer og udvidelser af gågadenettet vil behovet for handicapparkering blive vurderet.

Forhold omkring indretning af busser og udformning af stoppesteder behandles løbende af Århus Sporveje, og ligger udenfor trafikplanen.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at det i trafikplanen indføres, at Midtbyen skal være tilgængelig for alle, og at tilgængelighed er et vigtigt hensyn i udformningen af konkrete projekter.

### **2.7: Østjyllands Vognmandsforening, Rudolfgårdsvej 12, 8260 Viby J**

Østjyllands Vognmandsforening ønsker de to nuværende indfaldsveje til havnen opretholdt, af hensyn til godstransport og færgetrafik.

Grenåbanen skal omlægges, så den flettes sammen med det nord-sydgående hovedspor. Dermed undgås bro/dæmning ved Grenåvej samt krydsende trafik langs havnen.

ØV påpeger, at der bliver problemer på Godsbanearialet, hvis der indføres miljøzoner. Her kommer mange udenlandske køretøjer, som ikke kan overholde de ønskede krav ved miljøzoner.

ØV ønsker dispensation for de gældende regler om totalvægt i Midtbyen, så der kan køres med skraldebiler i tidsrummet 4.00-7.00, selvom bilerne har en større totalvægt end det tilladte. Endelig ønsker ØV samt deres hovedorganisation Dansk Transport og Logistik (DTL) at blive hørt, hvis miljøzoner påtænkes oprettet i Midtbyen.

#### Bemærkninger:

På sigt, når havneaktiviteterne er samlet i den nye Østhavn, skal al den tunge trafik samles i én havneforbindelse via Marselis Boulevard.

Århus Byråd vedtog i 2004, at igangsætte planlægningen, herunder en VVM-analyse, af en fremtidssikret og miljøvenlig vejforbindelse til Århus Havn. Dette tænkes at ske ved anlæg af en vej tunnel under Marselis Boulevard og udvidelse af Åhavevej til 4-sporet vej. VVM-analysen forventes færdig ultimo 2006 og anlægsarbejdet forventes udført i perioden 2008-2012. Nørrebrogade/Nørreport vil fortsat udgøre en hovedadgang til Midtbyen, men primært til de nye byfunktioner på De Bynære Havnearealer.

Grenåbanen opretholdes jævnfør de vedtagne planforudsætninger. Aktuelt undersøges dog muligheden for at ændre den nuværende driftsform til en sporvognslignende drift, hvor banetrafikken i højere grad afvikles som en del af den øvrige trafik. Derved vil banens nuværende barriereeffekt langs havnen kunne reduceres.

Desuden er der i 2005 igangsat et udredningsarbejde, som skal belyse mulighederne for på lang sigt at forlægge Grenåbanen fra Lystrup mod vest til hovedbanen.

Administration af og eventuel dispensation fra reglerne om vægtbegrænsning i Midtbyen ligger udenfor trafikplanens område. Dansk Transport og Logistik (DTL) og andre transportorganisationer vil være naturlige samarbejdspartnere i udviklingen af en eventuel miljøzoneordning for Midtbyen.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **2.8: Martin Ø. Holm, Skanderborgvej 29, 1. 8000 Århus C**

Martin Holm ønsker en ren by med plads til alle. MH stiller tre konkrete forslag:

- Der skal etableres flere P-huse eller -kældre til cykler. MH peger på Bruuns Bro, ved Immervad/åen samt ved Bispetorv.
- Der skal være flere affaldsbeholdere de nødvendige steder, og de skal tømmes oftere. Forretninger/boder skal holde rent omkring deres salgssteder.
- En tunnel under Marselis Boulevard er unødvendig. Den nuværende vej kan renoveres med støjsvag asfalt, støj skærme, reduceret hastighed og lukning af enkelte sideveje. MH mener, pengene kan bruges bedre andre steder.

#### Bemærkninger:

Det indgår i trafikplanen, at en del af forbedringen af forholdene for cyklister skal omfatte bedre cykelparkering. Konkret er der allerede udarbejdet forskellige forslag for den fremtidige cykelparkering omkring Banegårdspladsen og Bruuns Bro i forbindelse med en omlægning af Banegårdspladsen.

Opstilling af affaldsbeholdere samt renholdelse af byen i øvrigt ligger udenfor trafikplanens område.

På sigt, når havneaktiviteterne er samlet i den nye Østhavn, skal al den tunge trafik samles i én havneforbindelse via Marselis Boulevard. Århus Byråd vedtog i 2004 at igangsætte planlægningen, herunder en VVM-analyse, af en fremtidssikret og miljøvenlig vejforbindelse til Århus Havn. Dette tænkes at ske ved anlæg af en vejtunnel under Marselis Boulevard og udvidelse af Åhavevej til 4-sporet vej. VVM-analysen forventes færdig ultimo 2006 og anlægsarbejdet forventes udført i perioden 2008-2012.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **2.9: Kurt Lauersen, Plantagen 2, Løgten, 8541 Skødstrup**

Kurt Laursen stiller forslag om en beboerparkeringsordning på Frederiksbjerg. Al langtidsparkering skal ændres til 1 times parkering. Eksisterende korttidsparkering bevares. Alle beboere på Frederiksbjerg, som ejer et motorkøretøj skal kunne købe P-kort til fri parkering til en pris på max. 50 kr. årligt. Kortet skal være gældende max. 100 meter fra bopælen, og udlejere, boligforeninger og ejerforeninger skal administrere P-kortene.

#### Bemærkninger:

En trafik- og parkeringsplan for Frederiksbjerg, som er under udarbejdelse sideløbende med nærværende trafikplan, omfatter et forslag til en beboerparkeringsordning. Det forventes at de detaljerede bestemmelser omkring ordningen i store træk vil svare til de gældende beboerparkeringsordninger i Midtbyen - herunder at det er Århus Kommune som administrerer ordningen.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **2.10: Århus Amt, Veje og Trafik, Trafikafdelingen, Lyseng Allé 1, 8270 Højbjerg**

Århus Amt finder, der generelt er tale om et meget positivt forslag for bus- og rutebiltrafikken. Dog har Amtet følgende bemærkninger:

- Der skal være god fremkommelighed i den vestlige buskorridor via Ceres-krydset, Thorvaldsensgade, Vester Allé og Rådhuspladsen.
- Der bør etableres stoppesteder for de regionale ruter på Banegårdspladsen og Park Allé. I den forbindelse vil det være hensigtsmæssigt at flytte den regionale bustrafik i Sønder Allé til Banegårdspladsen/Ny Banegårdsgade.
- Der er Amtets opfattelse, at der fortsat er behov for en central rutebilstation i Århus City, og det er af stor betydning at trafikken til/fra stationen til Dynkarken/Spanien, Sønder Allé og Ny Banegårdsgade kan afvikles effektivt. Århus amt er parat til at indgå i et samarbejde med Århus Kommune om forudsætningerne for en ny rutebilstation.
- Hvis Nordre Ringgade udbygges, ønsker Amtet overvejet, om busser og rutebiler kan prioriteres i krydset Nørrebrogade/Nordre Ringgade.

Endelig slås fast, at Århus Amt i forbindelse med planens udmøntning forventer at blive inddraget i spørgsmål, der har væsentlig betydning for afviklingen af den regionale bustrafik.

### Bemærkninger:

Det er en generel målsætning for buskorridorer, at de skal sikre god fremkommelighed for den kollektive trafik.

Forhold omkring regionale stoppesteder i Park Allé og på Banegårdspladsen vil indgå i tilknytning til en efterfølgende detailplanlægning og projektering af ombygninger her. Det er i overensstemmelse med intentionerne i trafikplanen, at de regionale ruter kan omlægges fra Sønder Allé til Banegårdspladsen/ Ny Banegårdsgade.

Byrådet har behandlet flere forskellige forslag til placering af en ny rutebilstation, og i sammenhæng hermed en helhedsplan for området afgrænset af Århus H, banearbejdet, Spanien, Dyrkarken, Sønder Allé og Ny Banegårdsgade.

Det er nu planen at viderebearbejde nævnte helhedsplan, således at der i denne forudsættes placeret en ny og moderne busterminal til erstatning for den eksisterende rutebilstation. En ny terminal skal især dække den regionale bustrafiks behov, men skal også rumme standpladser for turistbusser. Århus Amts Trafikafdeling forventes fortsat at deltage i nævnte arbejde.

Prioritering af busser i krydset mellem Nordre Ringgade og Nørrebrogade forventes - forud for en eventuel udbygning af Nordre Ringgade - at indgå i arbejdet med busprioritering på Randersvej-Nørrebrogade.

### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

## **2.11: Kollektiv Trafik Forbund v/ Poul Gunder Nielsen, Hørslevbolvej 107 - Hørslevbol, 8462**

### **Harlev J**

Kollektiv Trafik Forbund peger på den nord-sydgående, gennemkørende trafik mellem Langelandsgade og Frederiks Allé / M.P. Bruuns Gade via Vester Allé som et af de største trafikale problemer i Midtbyen, og KTF mener ikke, forslaget til trafikplan løser dette problem. I stedet foreslås følgende elementer:

- Lukning for motorkørsel i Hjortensgade, mellem P. Holms Vej og Langelandsgade og på Frederiks Allé mellem Th. Jensens Allé og Ridehuset.
- Lukning for privatbiler men ikke for busser i M.P. Bruuns Gade mellem Banegårdspladsen og Jægergårdsgade samt på den østlige del af Sct. Pauls Kirkeplads.
- Etablering af 3 busluser på henholdsvis Paludan-Müllers Vej mellem Gustav Wiedes Vej og Emil Aarestrups Vej, Langelandsgade mellem Ærøgade og Kaserneboulevarden, og på Ny Munkegade mellem Samsøgade og Falstersgade.
- Etablering af en busvej fra Hjortensgade og Peter Holms Vej til Vestervang, og på Vestervang til Borgmester Jakob Jensens Gade.
- Etablering af rundkørsler i følgende 3 kryds: Ny Munkegade / Langelandsgade / Emil Aarestrups Vej, Kaserneboulevarden / Langelandsgade og Kaserneboulevarden / Ny Munkegade.

Musikhusparken og Rådhusparken lægges sammen til "Cityparken".

I stedet for gennemkørselsforbud på Banegårdspladsen foreslår KTF i stedet en stor "rundkørsel", hvor Park Allé, Banegårdspladsen, Ny Banegårdsgade, Fredensgade og Sønder Allé ensrettes.

KTF mener, at de førnævnte tiltag vil gøre det muligt at samle både biltrafik og busser på den sydlige del af Vesterbro Torv, så der kan skabes et stort fodgængerområde på resten af torvet.

KTF mener, at den nuværende adgang til Bruuns Galleri fra Spanien er tilstrækkeligt, og at forlængelsen af Værkmestergade derfor opgives, og at arealet i stedet reserveres til jernbaneformål. Rampevejen kan ligeledes fjernes.

KTF mener, at Frederiks Allés funktion som strøggade skal styrkes og gennemkørslen minimeres, blandt andet ved styrkelse af den kollektive trafik. Derfor foreslås den udpegede sporvognsrute ad Odensegade og Ingerslevs Boulevard opgivet til fordel for en linieføring via de Mezas Vej og Frederiks Allé.

#### Bemærkninger:

Hvad angår forslagene omkring Vesterbro Torv, så vil en fuldstændig lukning for motoriseret trafik i Hjortensgade betyde, at al trafik skal afvikles via Langelandsgade. Dette vurderes at medføre store afviklingsmæssige problemer i krydset Langelandsgade / Nørre Allé.

De foreslåede rundkørsler og busluser vil i høj grad vanskeliggøre biltrafikken til de tilgrænsende områder og vil være i strid med trafikplanens mål om god tilgængelighed for alle med ærinde i Midtbyen. Århus Sporveje kan ikke anbefale de nævnte busveje.

Vesterbro Torv indgår i en buskorridor fra Ceres-krydset til Klosterport, hvor fremkommeligheden for den kollektive trafik skal fremmes. At samle al trafik på sydsiden af Vesterbro Torv vil i den forbindelse medføre problemer. For det første forringes fremkommeligheden generelt, hvis biler og busser skal blandes. For det andet vil svingmanøvrer for busser mellem Vesterbrogade - via Vester Allé - og sydsiden af Vesterbro Torv ikke være acceptable.

En stor "rundkørsel" - hvor Park Allé, Banegårdspladsen, Ny Banegårdsgade, Fredensgade og Sønder Allé ensrettes - vil dels medføre en betydelig og uønsket omvejstrafik i de mest centrale bydele, og vil dels umuliggøre bybussernes rutenet med dobbeltradianer og terminal på Park Allé og Banegårdspladsen.

En lukning af M. P. Bruuns Gade for biltrafik og en minimering af gennemkørsel på Frederiks Allé vil ikke være acceptabelt i forhold til ønsket om god tilgængelighed for ærindetrafikken. Frederiks Allé vurderes også i fremtiden at skulle være en vigtig adgangsvej til Midtbyen. Der er dog - med henblik på udførelse i 2005/2006 - planlagt en ombygning af Frederiks Allé. Her foreslås etablering af busbaner og cykelstier for at øge fremkommeligheden for busser og cykler, ligesom der opretholdes korttidsparkering og sikres bedre krydsningsmuligheder for gående for at understrege gades funktion som lokalt handelsstrøg.

Frederiks Allés trafikale funktion vil ikke være til hinder for, at der sikres bedre muligheder for fodgængertrafik mellem Rådhusparken og Musikhusparken.

Byrådet har i 2002 vedtaget en handlingsplan vedrørende trafikbetjening af Centralværkstedsområdet og Bruuns Galleri. Heri indgår, at Værkmestergade forlænges fra Centralværkstedsområdet og frem til Ringgadebroen via Ankersgade. Der etableres ingen forbindelse til Frederiks Allé og den eksisterende rampe fjernes. Vejen forventes anlagt i 2006/2007.

Et ruteforløb for en sporvognsline i Frederiks Allé har været drøftet i forbindelse med sporvognsundersøgelsen, men denne blev opgivet, blandt andet fordi der på Frederiks Bro ikke er plads til både biler og sporvogne.

Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

**2.12: Jens Chr. Haaning, Klostergade 58a, 1., 8000 Århus C**

Jens Chr. Haaning ønsker, at den inderste del af Paludan Müllers Vej ombygges til en tosporet vej med cykelstier, venstresvingsbaner og buslommer. Endvidere skal der sikres gode krydsningsmuligheder, især ved Poul Martin Møllers Vej.

JCH forstår ikke meningen med en opprioriteret forbindelse fra Paludan Müllers Vej via Kaserne Boulevarden og Vennelyst Boulevard til Østbanetorvet, og foreslår denne opgivet, da JCH frygter, forbindelsen vil blive brugt til gennemfart.

Bemærkninger:

Det indgår i den gældende investeringsplan, at der snarest sker forbedringer for cyklister på Paludan Müllers Vej - på strækningen mellem Langelandsgade og Ringgaden. Projektet forventes at omfatte indsnævring af kørebaner til ét spor i hver retning samt anlæg af cykelstier/-baner.

En opprioritering af forbindelsen via Kaserneboulevarden og Vennelyst Boulevard kan blive relevant i forbindelse med etablering af sporvognsdrift eller busbaner i Nørregade. I en sådan situation vil Nørregade skulle aflastes for biltrafik - og forbindelsen mellem Nørrebrogade og Langelandsgade vil skulle trafikbetjene den nordvestlige del af Midtbyen.

Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

**2.13: Beboerforeningen Valdemarsgade v/ formand Kiri Kesby, Valdemarsgade 48, 8000 Århus C**

Beboerforeningen støtter planens intentioner om fredeliggørelse, færre biler, fjernelse af uvedkommende trafik, bedre forhold for cyklister og kollektiv trafik, og at Godsbanegården og De Bynære Havnearealer etableres som nye byområder.

Dog er Beboerforeningen imod Værkmestergades forlængelse og ønsker såvel denne som den midlertidige rampe opgivet, og at de budgetterede midler bruges til andre projekter. Hvis en bygade *skal* anlægges, skal det ske i Banegraven uden tilslutning til Frederiks Allé og hverken som stolpe- eller rampevej.

Beboerforeningen har følgende ønsker til trafikplanen:

- bygaden opgives
- anlæg af flere cykelstier og generelt bedre forhold for cyklister
- centrale dele af Midtbyen friholdes for biler
- flere grønne områder i Midtbyen og flere træer langs vejene
- etablering af et "Park & Ride"-system med store P-pladser udenfor Midtbyen og effektiv bustransport til Midtbyen, som er gratis eller billig.

### Bemærkninger:

Byrådet har i 2002 vedtaget en handlingsplan vedrørende trafikbetjening af Centralværkstedsområdet og Bruuns Galleri. Heri indgår, at Værkmestergade forlænges fra Centralværkstedsområdet og frem til Ringgadebroen via Ankersgade. Der etableres ingen forbindelse til Frederiks Allé og den eksisterende rampe fjernes. Vejen forventes anlagt i 2006/2007.

Trafikplanen indeholder forbedringer for cyklister - blandt andet med et mere fintmasket rutenet.

Et af målene for trafikplanforslaget er at sikre en god tilgængelighed til Midtbyen for alle trafikarter med ærinde i Midtbyen. Der er således ikke planer om at gøre City bilfrit. I stedet lægger trafikplanforslaget op til en trafikal fredeliggørelse ved at reducere den gennemkørende trafik, så kun ærindetrafikken er tilbage. Desuden foreslås en udbygning af gågadenettet.

Byrådet har afsat penge til begrønning af Midtbyen, i en plan der rækker frem til 2013. En række begrønningsprojekter skal udarbejdes i dialog med lokale forretningsdrivende og Midtbyens Beboerforening.

Etablering af såkaldte "Park and Ride" anlæg - hvor man kan parkere bilen og tage f.eks. bussen - vurderes ikke at være relevante tæt på Midtbyen, og vil generelt forudsætter en meget omfattende kollektiv trafikbetjening. Der planlægges dog flere store P-anlæg i forbindelse med omdannelsen af De Bynære Havnearealer.

### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget - der på nogle punkter er i overensstemmelse med trafikplanen - ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **2.14: Gitte Holm, Absalonsgade 22, 8000 Århus C**

Gitte Holm påpeger, at der er for få parkeringspladser på Frederiksbjerg Vest i eftermiddags-, aften- og nattetimerne. GH foreslår forbud for parkering af firmabiler samt tidsbegrænset parkering efter kl. 16 for alle andre end beboere i området.

### Bemærkninger:

En trafik- og parkeringsplan for Frederiksbjerg, som er under udarbejdelse sideløbende med nærværende trafikplan, omfatter et forslag til en beboerparkeringsordning på den inderste del af Frederiksbjerg. En sådan ordning vil indeholde en generel tidsbegrænsning på parkeringen i boligområder - og med mulighed for at beboere kan købe et beboerparkeringskort for 300 kr. om året - et kort der giver ubegrænset mulighed for parkering uanset tidsbegrænsning.

### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **2.15: Bodil Elisabeth Schou, Tornskadevej 4, 8210 Århus V**

Bodil Elisabeth Schou mener ikke, der er problemer med trafikken i Midtbyen, og BES er imod den foreslåede udbygning af Ringgaden. BES peger på risikoen for mere sygdom, støj og forurening. Indlægget er også sendt som læserbrev til Århus Stiftstidende.



### Bemærkninger:

Trafikplanens initiativer vedrørende Ringgaden indeholder i første omgang - og på kort sigt - visse reguleringer og ombygninger på Ringgaden. Dette sker med henblik på en bedre trafikafvikling og udnyttelse af kapaciteten, indenfor de eksisterende rammer.

På langt sigt kan det blive nødvendigt at udbygge Ringgaden med flere kørespor nogle steder.

Baggrunden for en sådan opprioritering af Ringgadens funktion er, at en trafikal fredeliggørelse af dele af Midtbyen gør det nødvendigt at reducere den gennemkørende trafik her - og i stedet kunne henvise denne til ikke mindst Ringgaden.

Som det også fremgår af trafikplanen, så skal der i forbindelse med en senere projektering af en udbygning af Ringgaden på lang sigt indgå en række særlige overvejelser. Disse vil primært handle om begrænsning af støjbelastning og barrierevirkning samt opretholdelse af gadens grønne karakter.

### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **2.16: Aarhus Transport Group, v/ Preben Juste, Katterhøjvej 21, 8270 Højbjerg**

Aarhus Transport Group er bekymrede for den vedtagne 6 tons vægtbegrænsning i gågaderne, og frygter, det vil medføre flere varekøretøjer i City. ATG's medlemmer vil gerne indgå i samarbejde med de forretningsdrivende indgå i et samarbejde om at effektivisere og koordinere vareleverancer til/fra Midtbyen.

ATG påpeger, at der fortsat foregår en del containertransport til Godsbanearialet, og at det er vigtigt, at godstrafikken hertil/-fra fortsat kan ske via eksisterende vejanlæg.

ATG påpeger, at der bør findes en parkeringsplads til langturs- og turistbusser.

ATG opfordrer til, at der findes en anden linieføring for Grenåbanen, så strækningen langs havnen ikke belastes. ATG påpeger, at det er nødvendigt med god kapacitet på Randersvej og Marselis Boulevard, at hensyn til godstransport til/fra havnen. ATG påpeger, at hvis fremgangen i samhandel fortsætter, kan det blive nødvendigt med yderligere kapacitet på den sydlige indfaldsvej. ATG er imod en løsning shuttletog til/fra et ikke eksisterende landtransportcenter.

ATG opfordrer til, at vejnettet generelt vedligeholdes bedre i Århus Kommune.

### Bemærkninger:

Hvad angår synspunkter om vægtbegrænsningsordningen, så viser analyser af varetransporten i City, gennemført før ordningens indførelse, at udnyttelsen af de lastbiler, som bringer varer til/fra City er meget lav, og at der er en betragtelig overkapacitet. Derfor vurderes den nye ordning ikke at medføre flere køretøjer.

I forhold til at undersøge muligheder for en bedre koordinering af varetransporten vil Århus Transport Group og andre transportorganisationer være naturlige samarbejdspartnere.

Omdannelsesplanerne for dele af Godsbanearialet vil ikke forhindre den fortsatte drift af eksisterende funktioner på arealet - herunder containertransport.

Byrådet har behandlet flere forskellige forslag til placering af en ny rutebilstation, og i sammenhæng hermed en helhedsplan for området afgrænset af Århus H, banearealet, Spanien, Dynkarken, Sønder Allé og Ny Banegårdsgade.

Det er nu planen at viderebearbejde nævnte helhedsplan, således at der i denne forudsættes placeret en ny og moderne busterminal til erstatning for den eksisterende rutebilstation. En sådan ny busterminal tænkes også at skulle have plads til turistbusser.

Grenåbanen opretholdes jævnfør de gældende planlægningsforudsætninger. Aktuelt undersøges dog muligheden for at ændre den nuværende driftsform til en sporvognslignende drift, hvor banetrafikken i højere grad afvikles som en del af den øvrige trafik. Derved vil banens nuværende barriereeffekt langs havnen kunne reduceres.

Desuden er der i 2005 igangsat et udredningsarbejde, som skal belyse mulighederne for på lang sigt at forlægge Grenåbanen fra Lystrup mod vest til hovedbanen.

Århus Byråd vedtog i 2004, at igangsætte planlægningen, herunder en VVM-analyse, af en fremtidssikret og miljøvenlig vejforbindelse til Århus Havn. Dette tænkes at ske ved anlæg af en vej tunnel under Marselis Boulevard og udvidelse af Åhavevej til 4-sporet vej. VVM-analysen forventes færdig ultimo 2006 og anlægsarbejdet forventes udført i perioden 2008-2012. Med et sådant anlæg vil der være sikret en god kapacitet i trafikbetjeningen af havnen.

Den generelle vejvedligeholdelse ligger udenfor trafikplanens område.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at forslaget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan. Væsentlige dele af de fremsatte synspunkter vurderes at være tilgodeset i trafikplanen.

### **2.17: Dansk cyklistforbunds Århusafdeling, att. Søren Løkkegaard, Dannebrogsgade 8A, 8000**

#### **Århus C**

Dansk Cyklistforbund er enig i trafikplanens overordnede visioner, men har en række yderligere ønsker:

1. prioritet:

- at få lukket de sidste huller i det sammenhængende cykelstinet. Allégaderingen bør ensrettes, så der bliver plads til cykelstier. Desuden ønskes cykelstier i Havnegade, Skolebakken, Østboulevarden, Vesterbrogade, M.P. Bruuns Gade, Ny Banegårdsgade og Park Allé.
- Cykling bør tillades på Store Torv, gerne i afmærkede cykelbaner, og ligeledes bør cykling tillades i gågaderne udenfor de travleste indkøbsperioder.
- Cykling bør tillades i buspassagerne. Hvis det ikke er muligt i Busgaden, bør cykling tillades i begge retninger i hele Frederiksgade - i afmærkede baner.
- Der bør fortsat fokuseres på "sorte pletter". Belægninger på asfalten, som skal skærpe opmærksomheden, bør være moderate og ikke få cyklen til at hoppe og danse.
- Brolægning bør i videst muligt omfang undgås, hvor cyklister færdes. Ligeledes bør Kommunen forstærke indsatsen for at fjerne de trærødder, som mange steder ødelægger cykelstierne.
- Der bør laves bedre cykelprioritering i de lysregulerede kryds
- Cykelstativer bør være af en art, som gør det muligt at fastlåse cyklen, gerne "hårnålen".
- bilparkeringen bør mindskes i Midtbyens snævre gader.

2. prioritet:

- Der bør udarbejdes et cykelsti- og rutekort over Århus, som jævnligt opdateres.
- Der skal være bedre mulighed for at medtage cykler i den kollektive trafik.
- Der skal mere fokus på faciliteter omkring cykelturisme i Århus, f. eks. om bycykler eller cykelleje.

#### Bemærkninger:

Trafikplanen indeholder et udvidet cykelrutenet - nye stier mellem de eksisterende cykelstier langs radialvejene til Midtbyen. Desuden indgår nye stier, hvor der er "huller" i det eksisterende rutenet - herunder også nogle af de foreslåede.

Cykelstier / -baner i Ny Banegårdsgade og M.P. Bruuns Gade kan dog ikke anbefales. Med fredeliggørelsen af Banegårdspladsen og Park Allé vil trafikmiljøet blive ændret i en sådan grad, at det vurderes tilstrækkeligt trygt at cykle på vejen.

Vesterbrogade er ikke omfattet af det hovedrutenet, som trafikplanen foreslår. Fra vest er ruten placeret i et forløb via Vestergade. Ligeledes anbefales der ikke cykelstier på Skolebakken og Havnegade. På denne strækning udgør Mejlgade hovedruten, ligesom der bliver etableret en rekreativ forbindelse fra nord til syd i forbindelse med Helhedsplanen for De Bynære Havnearealer.

Forslaget om at ensrette Allégaderingen kan ikke anbefales. Forslaget til trafikplan lægger op til god tilgængelighed for alle trafikarter med ærinde i Midtbyen, og her er Allégaderingen vigtig til fordeling af trafikken i de mest centrale bydele. En ensretning vil medføre en uhensigtsmæssig omvejskørsel.

Af hensyn til bussernes fremkommelighed og trafikikkerheden i øvrigt er det ikke ønskeligt med cykler i busgaden. Cykling i Frederiksgade i begge retninger er ikke muligt med den eksisterende indretning af gaden. Ved en eventuel ombygning af Frederiksgade vil en dobbeltretning for cykler være hensigtsmæssig.

Forslag om at tillade cykling på Store Torv kan ikke anbefales - primært under hensyntagen til at Store Torv og andre områder centralt i City skal fungere som gågadeområder. En cykelrute over torvet vil ikke være foreneligt hermed, og vil medføre sikkerhedsmæssige problemer.

Konkrete ønsker om indretning af cykelstier og cyklistfaciliteter vil indgå i det efterfølgende arbejde med projektering af anlæg.

Bilparkering i gaderne i City er reduceret de senere år i forbindelse med omlægning af gader og torve.

Århus Sporveje kan ikke anbefale, at cykler medbringes i den kollektive trafik. Dette vil kræve ekstra plads samt betyde ekstra tidsforbrug ved af- og påstigning.

Trafikplanens initiativer omkring cykeltrafik koordineres med og indgår som en del af en samlet cykelhandlingsplan for hele Århus Kommune. En handlingsplan forventes behandlet af Byrådet i 2005. Denne plan vil omfatte en række indsatsområder - herunder etableringen af et sammenhængende stinet, bedre sikkerhed og vedligeholdelse samt udarbejdelse af

informationsmateriale som rutekort. Handlingsplanen vil endvidere forholde sig til de mere konkrete forslag vedrørende cykling i City.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at forslaget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan. En del af synspunkterne er tilgodeset i trafikplanen, og de konkrete forslag om indretning af cykelstier og andre faciliteter for cyklister (vedr. belægning, cykelstativer og prioritering af cykler i kryds) vil indgå i arbejdet med de efterfølgende nye projekter. Desuden vil generelle tiltag, som forbedret sikkerhed for cyklister, indgå i arbejdet med en samlet cykelhandlingsplan for Århus Kommune.

#### **2.18: G. N. Halvorsen, Augustenborggade 21A, 12. th. 8000 Århus C**

G. N. Halvorsen fremsender en liste med mulige placeringer af nye P-huse (evt. P-pladser).

- På De Bynære Havnearealer, tæt ved Jægergårdsgade
- 3 P-pladser ved Nørreport, Skolegyde og ved Havnekontoret
- Nord for Østbanegården, på DSB's areal
- På hjørnet af Kaserneboulevarden og Høegh-Guldbergs Gade ved den tidligere kaserne.
- I Langelandsgade ved kommunal institution, overfor boligkontoret.
- Ved Søren Frichs Vej
- Syd for Nordre Kirkegård, vest for Østbanetorvet.

GNH mener, at P-fonden bør opretholdes, men måske i ændret form. I øvrigt må Kommunen arbejde på at få lavet skriftlige aftaler om nævnte arealers brug til parkering.

#### Bemærkninger:

Der skal udarbejdes en ny parkeringspolitik i tilknytning til vedtagelsen af trafikplanen for Århus Midtby. De nævnte forslag til nye P-anlæg vil indgå i dette arbejde.

Byrådet har besluttet, at der skal udarbejdes nye retningslinier for anlæg af ny parkering, herunder en mulig afvikling af parkeringsfonden. Et forslag til ny parkeringspolitik behandlet i 2005.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

#### **2.19: Tage Chrestensen, Vestre Ringgade 180, 4. th. 8000 Århus C**

Tage Chrestensen mener, at trafikproblemer i Midtbyen skal ses i sammenhæng med resten af byen, og at det er vigtigt at få igangsat en diskussion om nødvendigheden af bilkørsel på korte afstande samt trafikmoralen blandt trafikanter.

TC gør opmærksom på, at det er vigtigt med støjafskærmning, når Ringgaden udvides - især på Nordre Ringgade. Generelt skal indfaldstrafikken fordeles mellem Ringvejen og Ringgaden, og ledes via de bedst egnede indfaldsveje. Områderne mellem indfaldsvejene skal sikres mod gennemkørsel via chikaner eller andre foranstaltninger.

TC foreslår Paludan-Müllers Vej opgraderet til en teknologistyret indfaldsvej, som med tiden kan tilsluttes Djursland-motorvejen, til aflastning af Viborgvej og Randersvej. Der bør endvidere etableres en ny forbindelse mellem Tilst og Skejby til erstatning for Marienlystvej-Herredsvej. Ved Firmasporthallen kan der etableres en pendlerparkeringsplads, som har gratis busforbindelse til Midtbyen - evt. ny endestation for Linie 7.

TC foreslår Paludan-Müllers Vej udvidet til tre spor på strækningen mellem Møllevangs Allé og Ringvejen, så der kan etableres svingbaner. Krydset ved Møllevangs Allé skal etableres som en rundkørsel. Hastigheden skal sænkes på denne strækning og frem til Ringgaden. På strækningen mellem Ringgaden og Langelandsgade skal Paludan-Müllers Vej indsnævres til to spor, og der skal etableres cykelstier, svingbaner og buslommer.

TC finder det vigtigt at få skilt de lette trafikanter fra resten af trafikken. Der skal være sammenhæng i cykelstinet og bedre skiltning af cykelruter. Samtidig kan der arbejdes med maling på vejbanen, for at skabe opmærksomhed, hvor trafikarterne krydser hinanden.

#### Bemærkninger:

Forslaget til trafikplan omfatter et forslag om etablering af et mobilitetskontor, som blandt andet skal bearbejde århusianernes trafikvaner og -adfærd.

I forbindelse med en udvidelse af Ringgaden vil støjbeskyttelse af boliger være et særligt fokusområde.

Forslagene om en ny forbindelse mellem Tilst og Skejby samt Paludan-Müllers Vejs udbygning udenfor Ringgaden og eventuelle tilslutning til Djurslandmotorvejen ligger udenfor trafikplanens område. De fremsatte synspunkter vil indgå i andre overvejelser om trafikplaner for de omtalte nordlige bydele. Dette gælder blandt andet nært forestående planer om forlægning af Herredsvej ved Skejby.

Det indgår i den gældende investeringsplan, at der snarest sker forbedringer for cyklister på Paludan Müllers Vej - på strækningen mellem Langelandsgade og Ringgaden. Projektet forventes at omfatte indsnævring af kørebaner til ét spor i hver retning samt anlæg af cykelstier/-baner.

Magistratens 2. Afdeling arbejder aktuelt med en samlet cykelhandlingsplan for hele kommunen. I denne indgår initiativer som: etablering af et sammenhængende stinet, skiltning og bedre sikkerhed for cyklister. Planen færdiggøres i 2005.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **2.20: Erhverv Århus v/ Bente H. Steffensen, Ny Banegårdsgade 45, Postboks 5160, 8100**

#### **Århus C**

Erhverv Århus bakker op om trafikplanforslaget og stiller sig gerne til rådighed for dialog i de fortsatte proces.

Udbygningen af Ringgaden og etablering af en tunnel under Marselis Boulevard anses som meget væsentlig, ligesom udbygning og regulering af de øvrige indfaldsveje.

EÅ ønsker den kollektive trafik udbygget markedsorienteret, så flere ansatte i Midtbyen vælger denne transportform. Dette kræver - ifølge EÅ - at en række krav opfyldes:

- rutenettet skal afspejle efterspørgslen
- der skal være høj frekvens
- der skal etableres buskorridorer, så der sikres høj hastighed og fremkommelighed. Måske kan også taxaer benytte buskorridorerne

- der bør etableres realtidsinformation om næste bus, mulighed for omstigning etc.
- der bør være bedre mulighed for omstigning, både mellem busser og mellem andre kollektive transportformer. En samlet løsning for banegård, rutebilstation og busterminal bør fremmes. Denne bør også indtænke langtursbusserne.
- det bør overvejes at etablere en kompakterminal, hvor pladsen udnyttes effektivt ved hjælp af IT-styring, som ex. i Ålborg.

EA støtter idéen om nærbaner i Århus-regionen, i kombination med den øvrige kollektive trafik (busser/sporvogne).

EA støtter bedre forhold for cyklister, så flere tager cyklen på arbejde. Dette kræver - ifølge EA - hensigtsmæssigt anlagte cykelruter og bedre og lettilgængelig cykelparkering.

Forholdene for fodgængere skal være gode. Mere regulering af ærinde- og håndværkertrafik er nødvendig, for at skabe plads i gågaderne. En skærpet håndhævelse af tidsbegrænsning, og revurdering af P-tilladelser i det øvrige gågadenet er nødvendig.

EA mener, at det samlede antal P-pladser i Midtbyen bør fastholdes. Der er opbakning til reducere antallet af langtidspadser, kombineret med en fornuftig strategi for beboerparkering. Særligt bør der etableres flere P-pladser ved Den Gamle By, ligesom pladserne på Bispetorv bør bevares. P-fonden bør afskaffes, og det bør drøftes, hvordan de indbetalte midler kan anvendes intelligent, så trafikplanens intentioner tilgodeses.

EA ser positivt på muligheden for en mere hensigtsmæssig varetransport i Midtbyen. Dog bør ordningen ikke være så stram, at det får indflydelse på butiksudbuddet.

IT-miljøet i Århus bør udnyttes til at udvikle IT til trafikplanlægning og -afvikling.

#### Bemærkninger:

Magistratens 2. Afdeling vurderer, at de fremsatte synspunkter i store træk vil kunne tilgodeses med det fremlagte forslag til trafikplan for Midtbyen.

Der er truffet beslutning om at påbegynde arbejdet med en forbedret vejforbindelse til Århus Havn via Marselis Boulevard, og forslaget lægger op til en bedre trafikafvikling på Ringgaden - og på sigt en udbygning.

Planen rummer endvidere forbedringer for den kollektive trafik, med buskorridorer som vil sikre en bedre fremkommelighed. Hvad angår terminalforhold, så har Byrådet behandlet flere forskellige forslag til placering af en ny rutebilstation, og i sammenhæng hermed en helhedsplan for området afgrænset af Århus H, banearealet, Spanien, Dynkarken, Sønder Allé og Ny Banegårdsgade. Det er nu planen at viderebearbejde nævnte helhedsplan, således at der i denne forudsættes placeret en ny og moderne busterminal til erstatning for den eksisterende rutebilstation.

Århus Sporveje forsøger så vidt muligt at indrette rutenettet efter efterspørgslen. Frekvensen på busserne afspejler, hvad der er økonomisk muligt.

Endelig lægger planen op til fortsatte forbedringer for både cyklister (udvidelse af cykelrutenettet og bedre cykelparkering) og for fodgængere med blandt andet udvidelser af gågadenettet.

Vedrørende parkering følges trafikplanen op med udarbejdelse af en ny parkeringspolitik. Her vil synspunkterne om indretning af parkeringen indgå. Det forventes at der vil indgå forslag om nedlæggelse af parkeringsfonden og en generel reduktion af krav til parkering i Midtbyen.

I forbindelse med budgetforliget 2005-08 har forligspartierne aftalt, at der skal ske en generel renovering af området omkring Bispetorv. Efter denne renovering forventes parkeringen på Bispetorvet nedlagt.

Erhverv Århus vil være en naturlig samarbejdspartner i forbindelse med undersøgelse af muligheder for en bedre koordinering af varetransporten i Midtbyen.

Idéen med at udnytte det lokale IT-miljø til udvikling af trafikløsninger vil indgå i det fortsatte arbejde med dette emne.

#### Anbefaling:

De fremsatte synspunkter er i store træk i overensstemmelse med trafikplanen, og det anbefales, at disse ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

#### **2.21: M97 v/ Palle Bendsen, Hjortensgade 19, 8000 Århus C**

M97 indleder med at skitsere den ideale trafikplan for Midtbyen. Der skal være tale om en bæredygtig transportplan, d.v.s. en plan, der sætter tilgængelighed for alle over mobilitet, er integreret i al politik og planlægning, lægger mere vægt på sociale, sundheds- og miljømæssige forhold og opstiller en række målbare indikatorer for udviklingen, som er accepteret af borgere og virksomheder.

M97 finder, at forslaget til trafikplan har mange gode takter, men at forslaget ikke er ambitiøst nok, og at der er afsat for få midler til kollektiv trafik og bløde trafikanter.

Biltrafikken skal begrænses i Midtbyen. Der skal etableres et sporvogns-/letbanenet, og der skal gennemføres flere tiltag til opprioritering af cykel og gang.

Frederiks Allé skal afbrydes for trafik, og parkerne lægges sammen.

M97 ønsker et transportcenter i Årslev og et shuttletog i Banegraven til havnen. Derfor skal vejen i Banegraven opgives. Generelt skal varetransporten i Midtbyen koordineres bedre, og der skal etableres en miljøzone.

Der skal arbejdes mere for samkørsel, og der skal indføres "Road pricing". Dette skal styres af et mobilitetskontor.

#### Bemærkninger:

Hvad angår trafikplanens ambitioner, så er det Magistratens 2. Afdelings opfattelse, at trafikplanens mål og strategier må udgøre en afvejning af forskellige ønsker og interesser - som ikke i lige stor grad kan tilgodeses alle steder. På den ene side ønsker om en god tilgængelighed for alle trafikanter med ærinde i Midtbyen - og på den anden side ønsker om en trafikal fredeliggørelse.

Planens initiativer følger op på disse hensigter - blandt andet ved at begrænse den uvedkommende og gennemkørende biltrafik, og ved at forbedre forholdene for busser og cykler. Også fodgængere tilgodeses ved udvidelser af gågadeområder m.m.

Planen er i øvrigt i overensstemmelse med beslutninger om på lang sigt at arbejde for indførelse af sporvogne.

Det er et af målene i trafikplanen, at der skal være god tilgængelighed til Midtbyen for alle trafikarter med ærinde i Midtbyen. Frederiks Allé vurderes derfor også i fremtiden at skulle være en vigtig adgangsvej til Midtbyen. Frederiks Allé forventes ombygget i 2005/2006, blandt andet med etablering af busbaner og cykelstier samt bedre krydsningsmuligheder for gående. Frederiks Allés trafikale funktion vil ikke være til hinder for, at der sikres bedre muligheder for fodgængertrafik mellem Rådhusparken og Musikhusparken.

Idéen om et landtransportcenter ved Århus er skrinlagt, da Århus Amt og Århus Kommune ikke er nået til enighed herom. I forbindelse med en VVM-redegørelse, som er udarbejdet i forbindelse med forsøget på at placere et transportcenter vest for Århus, fremgår det, at et container- og lastbiltog til havnen kun vil medføre en begrænset aflastning af trafikken på vejene i Midtbyen. De nødvendige omladninger i forbindelse med en shuttletoget-løsning vil endvidere medføre øgede transportomkostninger, som ikke vil gøre denne transportform attraktiv.

Trafikplanen indeholder forslag vedrørende en miljøzoneordning og koordinering af varetransporten i Midtbyen samt forslag om oprettelse af et mobilitetskontor, som skal påvirke trafikanternes adfærd og transportvaner - hvilket også kan omfatte samkørsel. Der er ikke planer om at indføre "Road pricing", som der i øvrigt ikke i dag er noget lovgivningsmæssigt grundlag for

#### Anbefaling:

Det anbefales, at forslaget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan. Dele af de fremsatte synspunkter vil kunne tilgodeses med den fremlagte trafikplan.

#### **2.22: Anonym**

NN foreslår at Grenåbanen får endestation ved Østbanetorvet. Alternativt at tog på Grenåbanen ikke kører videre til Århus H i tidsrummet 15.00-17.00.

#### Bemærkninger:

Grenåbanen opretholdes jævnfør de gældende planlægningsforudsætninger. Aktuelt undersøges dog muligheden for at ændre den nuværende driftsform til en sporvognslignende drift, hvor banetrafikken i højere grad afvikles som en del af den øvrige trafik. Derved vil banens nuværende barriereeffekt langs havnen kunne reduceres. Ligeledes arbejdes med muligheden for at etablere et kollektivt tracé ud langs Pier 2-4, til betjening af disse fremtidige byområder.

Generelt vurderes det af hensyn til de rejsendes mål, at være hensigtsmæssigt at nærbanerne har forbindelse til Århus H. Desuden er det planen at forbinde Grenåbanen og Odderbanen.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.



### **2.23: Thomas Brorsen Pedersen, Skovvejen 121, 8000 Århus C**

Thomas Brorsen Pedersen ønsker Ringgaden omdannet til en elektronisk barriere mod unødigt privatbilisme. Ansvar for regulering af Ringgaden skal ligge hos et mobilitetskontor. TBP ønsker mere trafik overflyttet fra Dronning Margretes Vej til Nørrebrogade. Endvidere ønsker TBP taxaerne reguleret på lige fod med privatbilisme, så hurtigt kørende taxaer undgås.

#### **Bemærkninger:**

Et af hovedmålene i trafikplanen er at få reduceret den gennemkørende trafik i Midtbyen - og at Ringgaden i højere grad skal afvikle denne trafik og fordele ærindetrafikken frem til nogle robuste adgange til Midtbyen.

Det indgår i planen, at der i første omgang gennemføres en regulering og ombygning af Ringgaden med henblik på en styring af trafikken, så der opnås den bedst mulige kapacitetsudnyttelse indenfor de gældende rammer. Doseringen af trafikken skal blandt andet ske ved hjælp af en øget udnyttelse af moderne informationsteknologi.

Med den foreslåede trafikdæmpning af vejforløbet langs havnen og De Bynære Havnearealer forventes det, at en del af trafikken på Dronning Margretes Vej vil blive ledt via Ringgaden til det øvrige vejnet.

Taxaer er underlagt Færdselslovens bestemmelser på lige fod med den øvrige trafik. Håndhævelse af at taxaer overholder hastighedsgrænserne påhviler Politiet.

#### **Anbefaling:**

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **2.24: Århus City Forening, Ny Banegårdsgade 45, 8000 Århus C**

Århus City Forening mener, at Midtbyen har behov for lette og direkte tilkørselsforhold og modsætter sig etablering af ex. "Park & Ride"-systemer eller bompenge.

Århus City Forening ønsker følgende punkter medtaget i trafikplanen:

- som minimum at fastholde antallet af P-pladser i City
- at sikre etablering af et P-anlæg i den nordlige del af City
- at sikre antallet af kantstensparkeringspladser - gerne som korttidsparkering
- at fastholde Bispetorvet som P-anlæg
- at sikre flere P-anlæg på havnen, som beskrevet i helhedsplanen for De Bynære Havnearealer
- at sikre en busterminalløsning for langtursbusser og rutebiler
- at sikre adgangsforholdene til De Bynære Havnearealer ved at nedlægge Grenåbanen eller at omdanne denne til en letbaneløsning
- at overveje at forbyde privat kørsel i Ryesgade. Kun ærindetrafik bør være tilladt
- at fastholde etableringen af Værkmestergades forlængelse
- at sikre en smidig løsning i forhold til varelevering til butikkerne, som ikke pålægger butikkerne ekstraomkostninger.

### Bemærkninger:

Et af de vigtige mål i trafikplanen er at sikre en god tilgængelighed til Midtbyen for alle trafikarter med ærinde i Midtbyen. Der er ikke aktuelt planer om etablering af "park and ride" anlæg i Midtbyen og heller ikke indførelse af kørselsafgifter.

Hvad angår parkering følges trafikplanen op med udarbejdelse af en ny parkeringspolitik, som forventes forelagt Byrådet i 2005. Her vil synspunkterne om indretning af parkeringen indgå. Det forventes at der vil indgå forslag om nedlæggelse af parkeringsfonden og en generel reduktion af krav til parkering i Midtbyen.

I forbindelse med budgetforliget 2005-08 har forligspartierne aftalt, at der skal ske en generel reovering af området omkring Bispetorve. Efter denne reovering forventes parkeringen på Bispetorvet nedlagt. Der forventes etableret større samlede parkeringsanlæg på de centrale dele af havnen, jævnfør den vedtagne Helhedsplanen for De Bynære Havnearealer.

Byrådet har behandlet flere forskellige forslag til placering af en ny rutebilstation, og i sammenhæng hermed en helhedsplan for området afgrænset af Århus H, banearialet, Spanien, Dynkarken, Sønder Allé og Ny Banegårdsgade.

Det er nu planen at viderebearbejde nævnte helhedsplan, således at der i denne forudsættes placeret en ny og moderne busterminal til erstatning for den eksisterende rutebilstation. En ny terminal skal især dække den regionale bustrafiks behov, men skal også rumme standpladser for turistbusser.

Grenåbanen opretholdes jævnfør de gældende planlægningsforudsætninger. Aktuelt undersøges dog muligheden for at ændre den nuværende driftsform til en sporvognslignende drift, hvor banetrafikken i højere grad afvikles som en del af den øvrige trafik. Derved vil banens nuværende barriereeffekt langs havnen kunne reduceres.

Desuden er der i 2005 igangsat et udredningsarbejde, som skal belyse mulighederne for på lang sigt at forlægge Grenåbanen fra Lystrup mod vest til hovedbanen.

Det er Magistratens 2. Afdelings vurdering, at omfanget af privat kørsel i Ryesgade er af et meget begrænset omfang, og at denne i øvrigt vil være vanskelig at adskille fra den nødvendige ærindetrafik.

Der er truffet principbeslutning om en forlængelse af Værkmestergade frem til Ringgaden. Vejanlægget forventes gennemført i 2006/2007.

Trafikplanen indeholder forslag om undersøgelse af muligheder for en bedre og mere koordineret varelevering i Midtbyen. En bedre koordinering forudsætter at både vareleverandører, transportører og varemottagere deltager. Århus City Forening vil være en naturlig samarbejdspartner i forbindelse med sådanne undersøgelser.

### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **2.25: Manfred Kjær, Skovvejen 46L, 8000 Århus C**

Manfred Kjær forslår, at der etableres skråparkering i den ene side af Trøjborgvej for at afhjælpe manglen på lokale P-pladser.

Bemærkninger:

Trafikplanen beskæftiger sig ikke med detailplacering af parkeringspladser.

Forslaget vil indgå i de løbende overvejelser om regulering af parkeringen. det kan dog umiddelbart ikke anbefales at etablere den nævnte parkering ved Trøjborgvej, som indgår som en vigtig og trafikeret fordelingsvej på Trøjborg.

Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **3. Indlæg på debatforum på [www.aarhus.dk/trafikplan](http://www.aarhus.dk/trafikplan)**

Hvor der har været en debat i gang, er indlæggene nummereret med tre cifre (f.eks. 3.1.1), så det er muligt at se meningsudvekslingerne i sammenhæng.

#### **3.1.1: Bjarke Andersen (27/4)**

*Indlæg: prioritering af penge i Århus Kommune?*

Bjarke Andersen ønsker at debattere, om det er rimeligt at bruge så mange penge på trafikken i Midtbyen, når der skæres ned på andre services som skoler, daginstitutioner og plejehjem.

#### **3.1.2: Ib Jensen (16/6)**

*Indlæg: dagpasning i Århus er dyrere i Århus end i andre kommuner*

Ib Jensen bemærker, at Århus Kommunes udgifter til dagpasning er 20-40 % dyrere pr barn end i andre kommuner, hvor tilfredsheden samtidig er større. IJ opfordrer til en nærmere gennemgang af, hvad pengene går til på dagpasningsområdet.

#### **3.1.3: Micky Løgitmark (17/6), e-mail: [mickey.luigi@get2net.dk](mailto:mickey.luigi@get2net.dk)**

*Indlæg: fordel dog pengene efter behov*

Micky Løgitmark erklærer sig enig med Bjarke Andersen. ML mener, at problemerne i Midtbyen kan klares ved at regulere og optimere lyssignalerne. Samtidig mener ML, at Midtbyen vil dø ud, hvis det bliver vanskeligere at parkere. ML anbefaler, at pengene i stedet bruges på børne-, ældre- og handicapinstitutioner.

#### **Bemærkninger:**

Prioriteringen af de kommunale midler er et politisk spørgsmål.

Trafikplanens initiativer vil overslagsmæssigt koste ca. 280 mio. kr. over en ca. 15-årig periode. Hertil kommer projekter for ca. 430 mio. kr., som allerede indgår i gældende investeringsplaner. Det drejer sig især om bidrag til investering i en udbygning af havneforbindelsen via Marselis Boulevard.

#### **Anbefaling:**

Det anbefales, at indlæggene ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

#### **3.2.1: Danny Jensen, Mejlgade 21, 8000 Århus C (29/4)**

*Indlæg: trafikplan*

Danny Jensen mener, trafikplanen mangler visioner. Ifølge DJ er privatbilisme unødvendig i Midtbyen og foreslår, at området indenfor Allégaderingen gøres bilfri hurtigst muligt. På længere sigt kan resten af Midtbyen gøres bilfri, hvis der investeres kraftigt i kollektiv trafik til såvel vare- som persontransport. DJ klandrer endvidere trafikplanen for ikke at tænke på miljøet.

#### **3.2.2: Keld (29/4)**

*Indlæg: Trafikplan*

Keld erklærer sig uenig med Danny Jensen og mener, en bilfri by vil brænde sammen. Keld mener i øvrigt, at cykler i alt for mange år har haft særstatus i Århus. Keld er imod indførelsen af bycykler.

### **3.2.3: Danny Jensen (30/4)**

#### *Indlæg: trafikplan*

DJ præciserer overfor Keld, at service- og arbejds trafik ikke skal forbydes i Midtbyen. Der skal blot etableres en ordning, som regulerer denne trafik. Endvidere præciserer DJ, at beboere i Midtbyen gerne må eje en bil, de skal blot ikke kunne parkere den udenfor gadedøren.

#### Bemærkninger:

Hvad angår trafikplanens ambitioner, så er det Magistratens 2. Afdelings opfattelse, at trafikplanens mål og strategier må udgøre en afvejning af forskellige ønsker og interesser - som ikke i lige stor grad kan tilgodeses alle steder. På den ene side ønsker om en god tilgængelighed for alle trafikanter med ærinde i Midtbyen - og på den anden side ønsker om en trafikal fredeliggørelse.

Et af målene for trafikplanforslaget er at sikre en god tilgængelighed til Midtbyen for alle trafikarter med ærinde i Midtbyen. Der er således ikke planer om at gøre City bilfrit. I stedet lægger trafikplanforslaget op til en trafikal fredeliggørelse ved at reducere den gennemkørende trafik, så kun ærindetrafikken er tilbage.

Det er desuden et generelt tema for forslaget til trafikplan, at århusianernes trafikvaner skal ændres i retning mod øget brug af kollektiv trafik og cykel. Byrådet har blandt andet besluttet, at Århus på sigt skal have sporvogne for at styrke den kollektive trafik.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlæggene ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **3.3: Thomas Wiberg (29/4)**

#### *Indlæg: Ringgaden*

Thomas Wiberg foreslår, at parkeringspladsen ved Johan Baunes Plads nedlægges, så Søndre Ringgade kan kobles bedre på Marselis Boulevard. Endvidere mener TW, at den kommende motorvejsring (Ydre Ring, Den Jyske Motorvej og Djurslandmotorvejen) skal udnyttes mest muligt som ringforbindelse ved at skilte den som Ring 3, som de gør i København.

#### Bemærkninger:

Trafikplanen initiativer vedrørende Ringgaden indeholder en forbedring af Søndre Ringgades tilslutning til Marselis Boulevard, ved Johan Baunes Plads, eventuelt ved ændring af parkeringsanlægget her.

Det vil være oplagt at udnytte den kommende motorvejsring til at lede trafik udenom Århus. Den konkrete skiltning, som er Vejdirektoratets ansvar, vil blive vurderet igen i forbindelse med færdiggørelse af Djurslandmotorvejen.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **3.4: Johannes Riis (30/4)**

#### *Indlæg: Trafikplan*

Johannes Riis forslår, at Frederiks Allé sænkes på strækningen fra Ridehuset til Brobjergskolen, så Rådhusparken og Musikhusparken kan lægges sammen.

#### Bemærkninger:

Frederiks Allé vil fortsat være en vigtig adgangsvej til Midtbyen, hvilket dog ikke hindrer at der ske forbedringer af mulighederne for bedre forbindelse for lette trafikanter mellem parkerne.

En meget omkostningskrævende sænkning af vejen vurderes ikke at stå mål med behov for sammenlægning af parkerne, og kan ikke anbefales.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **3.5: Knud Høgh, taxavognmand, Flintebakken 35, 8240 Risskov (4/5)**

*Indlæg: taxa i Midtbyen*

Knud Høgh savner visioner i planen. KH støtter investeringer i kollektiv trafik. KN spørger til, hvor taxaerne skal holde i fremtiden, og peger som eksempel på, at taxapladserne på Banegårdspladsen er fjernet i planen.

#### Bemærkninger:

Trafikplanen er primært en infrastrukturplan og indeholder ikke præcise bud på detailplacering af P-pladser eller holdepladser til taxaer. Dette vil indgå i de efterfølgende konkrete projekter.

Hvad angår Banegårdspladsen er det planen, at der også i fremtiden skal være plads til taxaer foran banegården.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **3.6: Keld (16/5)**

*Indlæg: Ringgaden*

Keld påpeger, at det ikke vil være rart at bo på Ringgaden i fremtiden, hvis trafikken langs havnen overflyttes til Ringgaden.

#### Bemærkninger:

Trafikplanens initiativer vedrørende Ringgaden indeholder i første omgang - og på kort sigt - visse reguleringer og ombygninger på Ringgaden. Dette sker med henblik på en bedre trafikafvikling og udnyttelse af kapaciteten, indenfor de eksisterende rammer. På lang sigt kan det blive nødvendigt at udbygge Ringgaden med flere kørespor nogle steder.

Baggrunden for en sådan opprioritering af Ringgadens funktion er, at en trafikal fredeliggørelse af dele af Midtbyen gør det nødvendigt at reducere den gennemkørende trafik her - og i stedet kunne henvise denne til ikke mindst Ringgaden.

Som det også fremgår af trafikplanen, så skal der i forbindelse med en senere projektering af en udbygning af Ringgaden på lang sigt indgå en række særlige overvejelser. Disse vil primært handle om begrænsning af støjbelastning og barrierevirkning samt opretholdelse af gadens grønne karakter.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **3.7: Thomas Estrup, e-mail: testrup@hotmail.com (3/6)**

*Indlæg: Vestergade som gågade og trafikadgang til Vestgården*

Thomas Estrup foreslår, at Vestergade gøres til gågade helt frem til Vesterport. Desuden ønsker ET, at der bør etableres en ny adgang til Vestgården end den nuværende fra Vesterport. Den nuværende adgang resulterer i trafikprop hver dag på grund af ventende lastbiler.

#### **Bemærkninger:**

Det indgår aktuelt ikke i planerne, at Vestergade, på strækningen fra Grønnegade til Vesterport, omdannes til gågade.

Vejkontoret og Politiet har - uafhængigt af arbejdet med trafikplanen - vurderet adgangen til Vestgården og finder ikke, at situationen giver anledning til ændringer af forholdene.

#### **Anbefaling:**

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **3.8: Ib Jensen (15/6)**

*Indlæg: er der en verden udenfor Ringgaden?*

Ib Jensen undrer sig over, at man vil bruge 700 mio. kr. i Midtbyen, hvor trafikken ikke stiger. Fællesråd udenfor Midtbyen laver til stadighed oplæg til sikkerhedsmæssige forbedringer, men får at vide, at der ikke er penge til det.

#### **Bemærkninger:**

Prioriteringen af de kommunale midler er et politisk spørgsmål.

Trafikplanens initiativer vil overslagsmæssigt koste ca. 280 mio. kr. over en ca. 15-årig periode. Hertil kommer projekter for ca. 430 mio. kr., som allerede indgår i gældende investeringsplaner. Det drejer sig især om bidrag til investering i en udbygning af havneforbindelsen via Marselis Boulevard.

Behovet for en trafikplan for Midtbyen er blandt andet begrundet i, at der planlægges en omfattende byomdannelse i de kommende år - på De Bynære Havnearealer, Centralværkstedetsarealet, Godsbanearialet og ved Ceres. Denne omdannelse forventes at betyde mere biltrafik i Midtbyen, som vil lægge et øget pres på infrastrukturen.

#### **Anbefaling:**

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **3.9.1: Niels Mikkelsen (17/6)**

*Indlæg: overflødig trafikplan en økonomisk, kulturel og miljømæssig skandale*

Niels Mikkelsen kan ikke forstå, at der er behov for at bruge 700 mio. kr. på trafikken i Midtbyen, når Kommunen har underskud, og der gennemføres sparerunder på f. eks. skole og institutionsområdet, og når planforslaget påpeger, at trafikken er faldet i Midtbyen, og at der ikke er særlige miljøproblemer. Samtidig påpeger NM, at andre, kendt storbyer har meget større trafiktæthed end Århus. NM påpeger, at trafikproblemerne er større udenfor Midtbyen, på indfaldsveje, ved skoler og i de mindre byer, men at disse områder glemmes i prioriteringerne.

NM mener, Midtbyen skal være mere livlig, så der er kontraster mellem de fredelige pladser og den pulserende trafik. NM mener, Århus er udkonkurreret af andre danske byer, når det gælder internationale kulturarrangementer, og at der mangler en storhal til den slags. Derfor opfordrer NM til en anderledes prioritering af ressourcerne, som samtidig skaffer mere liv i byen.

### **3.9.2: Micky Løgitmark, e-mail: micky.luigi@get2net.dk (17/6)**

*Indlæg: enig*

Micky Løgitmark erklærer sig enig med Niels Mikkelsen og tilføjer, at byen vil dø uden ordentlig trafikal adgang. Folk vil i stedet handle i forstæderne, og det vil belaste det omkringliggende vejnet.

#### **Bemærkninger:**

Prioriteringen af de kommunale midler er et politisk spørgsmål.

Trafikplanens initiativer vil overslagsmæssigt koste ca. 280 mio. kr. over en ca. 15-årig periode. Hertil kommer projekter for ca. 430 mio. kr., som allerede indgår i gældende investeringsplaner. Det drejer sig især om bidrag til investering i en udbygning af havneforbindelsen via Marselis Boulevard.

Behovet for en trafikplan for Midtbyen er blandt andet begrundet i, at der planlægges en omfattende byomdannelse i de kommende år - på De Bynære Havnearealer, Centralværkstedetsarealet, Godsbanearialet og ved Ceres. Denne omdannelse forventes at betyde mere biltrafik i Midtbyen, som vil lægge et øget pres på infrastrukturen.

#### **Anbefaling:**

Det anbefales, at indlæggene ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **3.10: Karsten Jensen (17/6)**

*Indlæg: Ringgaden og Marselis Boulevard*

Karsten Jensen undrer sig over sammenhængen mellem ønsket om højere kapacitet på Ringgaden og så en sænkning af hastigheden til 50 km/t på Ringgadebroen ved Værkmestergades forlængelse.

KJ påpeger, at der bør ses på Marselis Boulevard og muligheden for grøn bølge med hastighedsanvisning. Måske kan kapaciteten øges så meget, at tunnellen kan undværes.

KJ undrer sig over, at miljøbelastningen ikke er en parameter for beboerne på Ringgaden, når så meget mere trafik skal ledes ud på denne.

#### **Bemærkninger:**

Den aktuelle og lokale hastighedsnedsættelse på Ringgadebroen skyldes, at køresporene lokalt gøres smallere for at få plads til en længere venstresvingsbane på broen.

Der er allerede i dag etableret en grøn bølge på Marselis Boulevard på hele strækningen fra Skanderborgvej til Strandvejen. Behovet for en bedre vejforbindelse til Århus Havn kan dog ikke tilgodeses ved mindre reguleringer. I øvrigt indgår også behov for et bedre trafikmiljø langs vejen i forbindelse med en udbygning.

Miljøbelastning er en vigtig parameter ved en udbygning af Ringgaden. Som det fremgår af trafikplanen, så skal der i forbindelse med en senere projektering af en udbygning af Ringgaden på



lang sigt indgå en række særlige overvejelser. Disse vil primært handle om begrænsning af støjbelastning og barrierevirkning samt opretholdelse af gadens grønne karakter.

Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

**3.11: Per Jensen, (18/6)**

*Indlæg: Ringgaden*

Per Jensen spørger, om det vil være muligt helt at undgå tung trafik på Ringgaden via en ny infrastruktur. PJ foreslår endvidere, at der indføres gratis bustransport fra forstæderne til Midtbyen, og at der indføres en miljøafgift for dem, som ønsker at køre i centrum.

Bemærkninger:

Ringgaden udgør hele rygraden i den overordnede vejstruktur i Midtbyen, og vil skulle afvikle alle typer trafik i betydelige mængder. Det vil ikke være muligt at undgå tung trafik her.

Gratis bybusser er et politisk spørgsmål som ligger udenfor trafikplanen.

Der er ikke aktuelle planer om at indføre miljøafgift for at køre i City. I stedet lægger trafikplanen op til en trafikal fredeliggørelse ved at fjerne den gennemkørende trafik.

Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

**3.12: Trine Jørgensen, (21/6)**

*Indlæg: Sønder Allé*

Trine Jørgensen forstår ikke, at trafikplanen lægger op til mere trafik i Sønder Allé. TJ påpeger den fine sammenhæng, der er opnået mellem gågaderne med reoveringen af Ryesgade. TJ understreger samtidig, at der ofte er faretruende situationer, når fodgængerstrøm og biler krydser hinanden her. TJ beskriver, at trafikken kun vanskeligt afvikles i Sønder Allé i dag, og at det er risikabelt at satse på denne i en fremtidig struktur. Endelig ønsker TJ afsat midler til støjdæmpende asfalt, hvis Sønder Allé skal reoveres.

Bemærkninger:

Trafikplanen lægger ikke op til mere trafik i Sønder Allé. Det er en af hovedidéerne i forslaget til trafikplan at gennemkørende trafik skal reduceres, så kun ærindetrafikken er tilbage. Samtidig skal de fodgængerprioriterede områder i City udbygges. Sønder Allé er dog fortsat vigtig i fordelingen af ærindetrafikken til City.

Brug af en støjsvag belægning kan eventuelt komme på tale ved en kommende reovering af belægningen. Århus Kommune deltager aktuelt i forsøg, der skal afdække mulighederne i den forbindelse. Desuden planlægges aktuelt - i forbindelse med en kommunal støjpulje - en yderligere indsats med hensyn til tilbud om tilskud til facadeisolering af særligt støjbelastede boliger i de centrale bydele.

Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **3.13: Dorte & Klaus Ovesen, Hovedgaden 37B, 8220 Brabrand**

*Indlæg: vil vi offentlig transport i Århus*

D & K Ovesen undrer sig over, at busserne fjernes fra Åboulevarden som følge af åfrilægningen, og de mener, det er i strid med trafikplanens intentioner om øget tilgængelighed for den kollektive trafik. Konkret betyder omlægningen, at Dorte Ovesen ikke længere kan benytte kollektiv transport til/fra arbejde, men nu må benytte bil, for at kunne nå at hente sin datter i børnehaven. D & K Ovesen opfordrer til at ændre på projektet for åfrilægningen, så det fortsat er muligt med busser via Åboulevarden. D & K Ovesen mener, det nuværende projekt er udtryk for, at det er vigtigere at få turister til Århus, som kan sidde ved åen, end at få hverdagen til at fungere for byens egne borgere.

#### Bemærkninger:

Projektet for åens fortsatte frilæggelse og forlægningen af busruten ved Immervad umuliggør busser på Åboulevarden. Århus Sporveje planlægger som en konsekvens heraf at omlægge en række ruter til strækningen Nørre Allé, Klosterport, Emil Vetts Passage, Busgaden. Konkret er der tale om linierne 4, 5, 26, 55 og evt. også linie 10. Omlægningen vil træde i kraft fra foråret 2005.

#### Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

### **3.14: Jørgen Aakjær, Haslevangsvej 15, 8210 Århus V**

*Indlæg: forretningsfører*

Jørgen Aakjær mener, at det største trafikproblem i Midtbyen er den tunge trafik - især til havnen. JA fremlægger en række grunde til, at en tunnel ikke er den rigtige løsning:

- den ikke vil fjerne partikelforurening
- erfaringerne fra udlandet med lastbiler i tunneller er dårlige (henviser til to tunneluheld)
- med et budget på 1 mia. kr. er der ikke råd til tilstrækkelig sikkerhed
- finansieringen er ikke på plads, og projektet risikerer at løbe ud i sandet
- filtre til rensning af luften fra tunnelen er en tvivlsom løsning, og hvor skal skorstenene placeres?

Tunnelen bør ifølge JA suppleres med en shuttletogsløsning. Der skal etableres et landtransportcenter, som forbindes med havnen via et shuttletog. JA opfordrer til, at de forskellige myndigheder indleder et samarbejde om organisering og finansiering. JA har tidligere udarbejdet et programforslag for en shuttletogsløsning.

#### Bemærkninger:

Århus Byråd vedtog i 2004, at igangsætte planlægningen, herunder en VVM-analyse, af en fremtidssikret og miljøvenlig vejforbindelse til Århus Havn. Dette tænkes at ske ved anlæg af en vej-tunnel under Marselis Boulevard og udvidelse af Åhavevej til 4-sporet vej. VVM-analysen forventes færdig ultimo 2006 og anlægsarbejdet forventes udført i perioden 2008-2012. Finansieringen er afklaret med tilsagn om støtte fra Staten.

VVM-analyserne vil afdække forhold omkring forurening, sikkerhed i tunnellerne, m.m.

Idéen om et landtransportcenter ved Århus er skrinlagt, da Århus Amt og Århus Kommune ikke er nået til enighed herom. I forbindelse med en VVM-redegørelse, som er udarbejdet i forbindelse med forsøget på at placere et transportcenter vest for Århus, fremgår det, at et container- og lastbiltog til havnen kun vil medføre en begrænset aflastning af trafikken på vejene i Midtbyen. De nødvendige

omladninger i forbindelse med en shuttletoget-løsning vil endvidere medføre øgede transportomkostninger, som ikke vil gøre denne transportform attraktiv.

Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

**3.15: Ole Knudsen, (23/6)**

*Indlæg: Rutebilstationen*

Ole Knudsen mener, planerne om en ny rutebilstation ved Århus H bør indgå i trafikplanen. OK mener, at også turistbusser skal kunne holde her.

Bemærkninger:

Rutebilstationen indgår i trafikplanen. Byrådet har behandlet flere forskellige forslag til placering af en ny rutebilstation, og i sammenhæng hermed en helhedsplan for området afgrænset af Århus H, banearealet, Spanien, Dynkarken, Sønder Allé og Ny Banegårdsgade.

Det er nu planen at viderebearbejde nævnte helhedsplan, således at der i denne forudsættes placeret en ny og moderne busterminal til erstatning for den eksisterende rutebilstation. En ny terminal skal især dække den regionale bustrafiks behov, men skal også rumme standpladser for turistbusser.

Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.

**3.16: E. Terkelsen, (23/6)**

*Indlæg: cyklister i Gågaden*

E. Terkelsen påpeger, at det er besværligt at komme fra Ø-gadekvarteret til Århus H på cykel og foreslår, at det skal gøres lovligt at cykle i busgaden.

Bemærkninger:

Ud fra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt kan det ikke anbefales at blande busser og cykler i Busgaden. Cyklerne vil desuden mindske bussernes fremkommelighed, så det bliver sværere at overholde køreplanen.

Anbefaling:

Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan.