



# ANLÆGSKATALOG

## MOBILITET FREM MOD 2050

VEJNETTET

INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMER

KOLLEKTIV TRAFIK

CYKLING OG GANG

# INDLEDNING

Anlægskataloget beskriver 71 projekter, der – enkeltvist og samlet - kan medvirke til at sikre en forbedring af mobiliteten i Aarhus Kommune. Projekterne er præsenteret (grupperet) i fire indsatsområder: **Vejnettet, Intelligente TransportSystemer, Kollektiv trafik** samt **Cykling og gang**.

I **"Mobilitet frem mod 2050 – Investeringsbehov og handlingskatalog"** (september 2019) findes en beskrivende tekst til de fire indsatsområder. I handlingskataloget anbefales det, hvornår projekterne med fordel kan udføres. I handlingskataloget er projekterne opdelt efter, om de anbefales udført på kort sigt (0-10 år), mellem sigt (10-20 år) eller med et langt sigte frem mod 2050.

Projekterne i Anlægskataloget er præsenteret i en ikke prioriteret rækkefølge.

Nogle af projekterne i Anlægskataloget er allerede besluttet, og finansieringen er aftalt. Disse projekter er inkluderet i Anlægskataloget for at give et samlet billede af projekter, der kan forbedre mobiliteten frem mod 2050. De besluttede projekter er i anlægsoverslaget markeret med teksten "BESLUTTET".

For hvert projektforslag i Anlægskataloget er der anført et anlægsoverslag over udgifterne. Da nogle projekter er meget bearbejdede i forhold til andre, er der en stor forskel på, hvor præcist anlægsoverslagets beløb kan angives. Ved projekter, der ikke er detaljerede, vil der derfor ofte stå "Groft anlægsoverslag", hvilket angiver, at projektafklaringer kan medføre markante justeringer af prisen.

Effekten af de enkelte projekter er ikke vurderet ved alle projekter. Effekten skal vurderes forud for endelig vedtagelse.

## ORDFORKLARING:

I Anlægskataloget er hvert projekt beskrevet med en kortfattet tekst med et tilhørende oversigtskort samt et anlægsoverslag. I teksterne indgår fagtermer. I det følgende beskrives de ikke almindeligt kendte fagtermer.

### HØJKLASSET KOLLEKTIV TRAFIK

Højklasset kollektiv trafik er en betegnelse for forbindelser, hvor den kollektive trafik forløber i eget tracé og har høj prioritet i forhold til den øvrige. Dette vil primært være letbaner eller BRT - men også ruter, hvor den kollektive trafik prioriteres generelt i signalanlæg og på visse strækninger. Højklasset trafik har hyppige afgangene.

### HØJKLASSEDE CYKELFORBINDELSER

Højklassede cykelforbindelser er en betegnelse for hovedcykelruter. Disse forbindelser inkluderer supercykelstier i eget tracé men også forbindelser, hvor cyklisterne på dele af strækningen eller hele strækningen færdes langs vejnettet. Cykelstierne vil generelt være brede. Cykelruten vil være tydeligt skiltet.

### BRT

Bus Rapid Transit (BRT) er en kollektiv trafikforbindelse, hvor busser kører i særlige tracéer og med høj prioritet i signalanlæg. BRT-busserne vil ofte have en højere kapacitet og et andet design end den øvrige kollektive trafik.

### LRT

Light Rail Transit (LRT) er en betegnelse for letbaner.

### 2-1 VEJ

2-1 vej (2 minus 1 vej) er en vejtype, der benyttes på lavt trafikerede strækninger, hvor der ønskes bedre forhold for lette trafikanter, og hvor der er dobbeltrettet trafik, men kun er afmærket ét kørespor. Kantbaner i begge sider anvendes af lette trafikanter. Bilisterne trækker ud over kantbanerne, når de skal passere en modkørende bil.

### 2, 4 ELLER 6 SPOR

En 2 sporet vej er en vej med 1 spor i hver retning, en 4 sporet vej er en vej med 2 spor i hver retning osv.

### ITS

Intelligente TransportSystemer (ITS) er en betegnelse for den strømførende del af mobilitet, dvs. signalanlæg, Bluetooth, radar-/videodetektering mv.

# INDHOLD

PROJEKT NR.	PROJEKTNAMN	BELØB MIO.KR.	SIDE
<b>VEJNETTET</b>			
<b>1</b>	Medfinansiering af ramper ved Ravnsbjergvej/Ormslevvej	83	<b>8</b>
<b>2</b>	Udvidelse af Ravnsbjergvej til 4 spor og krydset Skanderborgvej	69	<b>9</b>
<b>3</b>	Medfinansiering af ramper ved Lisbjerg og interne vejsystemer	1.150	<b>10</b>
<b>4</b>	Bering-Beder Vejen	470	<b>11</b>
<b>5</b>	Torshøjvej fra 2 til 4 spor for enden af Bering-Beder vejen	14	<b>12</b>
<b>6</b>	Ny forbindelsesvej mellem Lisbjerg og Tilst	200	<b>13</b>
<b>7</b>	Udvidelse af Silkeborgvej fra 2 til 4 spor fra Ringvejen til E45	245	<b>14</b>
<b>8</b>	Udvidelse af Lystrupvej fra 2 til 4 spor fra Viengevej til Djurslandmotorvejen	82	<b>15</b>
<b>9</b>	Udvidelse af Sletvej	26	<b>16</b>
<b>10</b>	Udvidelse af Genvejen fra 2 til 4 spor	157	<b>17</b>
<b>11</b>	Udvidelse af Christian X's Vej – Landevejen til 4 spor	43	<b>18</b>
<b>12</b>	Udvidelse af Skanderborgvej fra 2 til 4 spor - Genvejen - Torshøjvej	180	<b>19</b>
<b>13</b>	Krydsning af Ringgaden - Søren Frichs Vej	50	<b>20</b>
<b>14</b>	Udvidelse af Ringgadebroen fra 4 til 5 spor	300	<b>21</b>
<b>15</b>	Tunnel under Marselis Boulevard	1.550	<b>22</b>
<b>16</b>	Værkmestergades forlængelse fra Åhavevej til Ringgaden	90	<b>23</b>
<b>17</b>	Udvidelse af Ringvejen til 6 spor	420	<b>24</b>
<b>18</b>	Udvidelse af Ringvejen til 6 spor, hvor 2 spor er til BRT	465	<b>25</b>
<b>19</b>	Ringvejen 8 spor med BRT	3.000	<b>26</b>
<b>20</b>	Havneringen fra Marselis Boulevard til Nørreport eller Østbanetorvet	2.300	<b>27</b>
<b>21</b>	Støjværn, (Opfølgning på støjhandlingsplan 2018)	66,5	<b>28</b>
<b>22</b>	Niveaufri krydsning - Ringvejen/Silkeborgvej	130/170	<b>29</b>
<b>23</b>	Niveaufri krydsning - Ringvejen/Viborgvej	130/170	<b>30</b>
<b>24</b>	Niveaufri krydsning - Ringvejen/Randersvej	160/220	<b>31</b>
<b>25</b>	El-infrastruktur til opladning af elbiler	5 pr. år i 10 år	<b>32</b>
<b>26</b>	Banegårdspladsen, forskønnelse samt ændring af trafikale forhold	50	<b>33</b>
<b>27</b>	Byggenemfart i oplandsbyerne	9,8	<b>34</b>
<b>28</b>	Øget trafiksikkerhed og attraktive landsbyer for lette trafikanter	28	<b>35</b>

PROJEKT NR.	PROJEKTNAMN	BELØB MIO.KR.	SIDE
<b>29</b>	Parkeringsanlæg under Ingerslevs Boulevard	275	<b>36</b>
<b>30</b>	Parkeringshus på Trøjborg	50	<b>37</b>
<b>31</b>	Udvidelse af Viborgvej	155	<b>38</b>
<b>32</b>	Paludan Müllers Vej og Skejby Nordlandsvej - ombygning af 3 rundkørsler til signalregulerede kryds	30	<b>39</b>
<b>33</b>	Udvidelse af Nordre Ringgade fra Dr. Margrethes Vej til Skovvangsvej fra 2-4 spor	2,5	<b>40</b>
<b>VEJNETTET I ALT</b>		<b>CA. 12 MIA. KR</b>	

## INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMER

<b>34</b>	ITS Trafikcentral	80,9	<b>44</b>
<b>ITS I ALT</b>		<b>I ALT 80,9 MIO . KR.</b>	

## KOLLEKTIV TRAFIK

<b>35</b>	Bedre fremkommelighed for busser samt miniterminaler til afkortning af buslinjer	30	<b>48</b>
<b>36</b>	Minibusterminal ved Universitetet	9,5	<b>49</b>
<b>37</b>	Omstilling af bustrafik til el (ladefaciliteter)	42	<b>50</b>
<b>38</b>	Ny Rutebilstation	100	<b>51</b>
<b>39</b>	Højklasset kollektiv forbindelse mellem Aarhus Ø og Brabrand	790-900	<b>52</b>
<b>40</b>	Højklasset kollektiv forbindelse mellem City Vest og Banevænget	140-160	<b>53</b>
<b>41</b>	Højklasset kollektiv forbindelse mellem Lisbjerg og Hinnerup	183	<b>54</b>
<b>42</b>	Depotspor til Letbanen	105-120	<b>55</b>
<b>43</b>	Højklasset kollektiv forbindelse mellem Hasle Torv og Tilst	500-600	<b>56</b>
<b>44</b>	Højklasset kollektiv forbindelse mellem Banegårdspladsen og Hasselager	1.000	<b>57</b>
<b>45</b>	Busprioritering mellem Tilst og Sabro	-	<b>58</b>
<b>46</b>	Busprioritering mellem Brabrand og Harlev	-	<b>59</b>
<b>47</b>	Kombinationsanlæg, Mårslet	5-10	<b>60</b>
<b>48</b>	Kombinationsanlæg, Viby Torv	5-10	<b>61</b>
<b>49</b>	Kombinationsanlæg, Brabrand station	5-10	<b>62</b>
<b>50</b>	Følgearbejder til kommende højklassede kollektive forbindelser	43	<b>63</b>
<b>51</b>	Kombinationsrejseanlæg ved E45 (Aarhus N )	10	<b>64</b>
<b>KOLLEKTIV TRAFIK I ALT</b>		<b>CA. 3 MIA. KR.</b>	

PROJEKT NR.	PROJEKTNAMN	BELØB MIO.KR.	SIDE
-------------	-------------	---------------	------

<b>CYKLING OG GANG</b>			
<b>52</b>	Udbygning af cykelforbindelser til oplandsbyer (30 ruter til Oplandsbyer)	100	<b>68</b>
<b>53</b>	Højklasset stiforbindelse nordsyd-kilen	35	<b>69</b>
<b>54</b>	Cykelring 02	30	<b>70</b>
<b>55</b>	Route 66	35	<b>71</b>
<b>56</b>	Egå-Skødstrup ruten	25	<b>72</b>
<b>57</b>	Holme-Tranbjerg ruten	20	<b>73</b>
<b>58</b>	Beder-Malling ruten	35	<b>74</b>
<b>59</b>	Brabrand Nord ruten	15	<b>75</b>
<b>60</b>	Hasselager ruten	20	<b>76</b>
<b>61</b>	Pulje til cykelfaciliteter til oplandsbyer	9,45	<b>77</b>
<b>62</b>	Cykelparkering ved Aarhus H	36,9	<b>78</b>
<b>63</b>	Cykelparkering ved kollektive trafikknudepunkter (pulje)	10	<b>79</b>
<b>64</b>	2-1 vej mellem Solbjerg og Tranbjerg	2,5	<b>80</b>
<b>65</b>	Cykelstier på Kærbyvej i Kasted	2,5	<b>81</b>
<b>66</b>	Cykelsti på Hejredalsvej	7,9	<b>82</b>
<b>67</b>	Cykelsti på Kolt Skovvej	1,5	<b>83</b>
<b>68</b>	Cykelsti i Tranbjerg, opgradering	1,5	<b>84</b>
<b>69</b>	Cykelstier og cykelbaner på Allégaderingen i Aarhus C	13	<b>85</b>
<b>70</b>	Fodgængerpulje i 2020 og 2021	10	<b>86</b>
<b>71</b>	Opgradering af den rekreative forbindelse - Cykelpromenaden	32,1	<b>87</b>
<b>CYKLING OG GANG I ALT</b>		<b>CA. 442 MIO. KR.</b>	

**INVESTERINGSBEHOV FOR I ALT: CA. 16 MIA. KR.**



# VEJNETTET

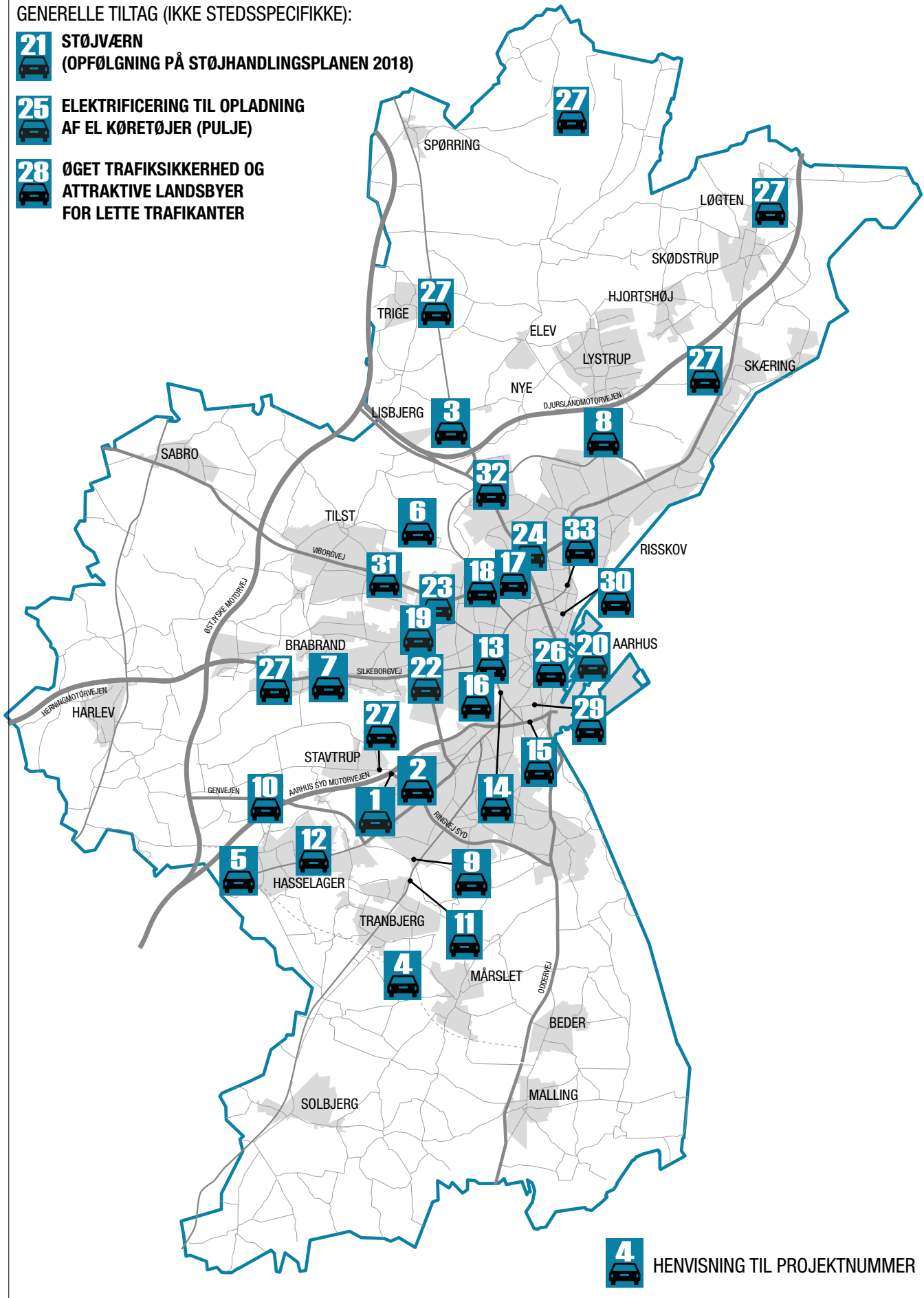
# VEJNETTET, LOKATIONER AF PROJEKTFORSLAG

GENERELLE TILTAG (IKKE STEDSSPECIFIKKE):

**21** STØJVÆRN  
(OPFØLGNING PÅ STØJHANDLINGSPLANEN 2018)

**25** ELEKTRIFICERING TIL OPLADNING  
AF EL KØRETØJER (PULJE)

**28** ØGET TRAFIKSIKKERhed OG  
ATTRAKTIVE LANDSBYER  
FOR LETTE TRAFIKANTER



# 1

## MEDFINANSIERING AF RAMPER VED RAVNSBJERGVEJ/ORMSLEVEJ

### ANLÆGSOVERSLAG

Udbygning af Ravnsbjergvej samt ramper til Aarhus Syd Motorvejen:  
83 mio. kr. \*

\* Det bemærkes, at dette beløb er behæftet med stor usikkerhed på omkostninger til eventuel passage af højspændingsledninger, blød bund, miljømæssige foranstaltninger samt andre forhold, det endnu ikke har været muligt at afklare.

Formålet med projektet er at forbedre forbindelsen mellem Ringvej Syd og Viby Ringvej via Aarhus Syd Motorvejen. Ved at etablere ramper fra Aarhus Syd Motorvejen til Ormslevvej forbedres rejsetiden på Ringvejssystemet. Løsningen aflaster Viby Torv samt Jarlsmindevej gennem Stavtrup.

Projektet indeholder etablering af motorvejsramper og en udbygning af Ormslevvej til 4 spor. Der etableres 2 signalanlæg i forbindelse med rampeanlæggenes tilslutning til Ormslevvej.\*\*

En anden etape af projektet (Projektnummer 2 i anlægskataloget) omfatter en udvidelse af Ravnsbjergvej fra 2 til 4 kørespor, så der samlet set udbygges en 1,5 kilometer lang strækning fra Skanderborgvej til Aarhus Syd Motorvejen, herunder en udbygning af de 3 kryds ved, Skanderborgvej, Grøndalsvej og Ormslevvej/Bøgeskov Høvej.

For både udvidelsen af Ravnsbjergvej og Ormslevvej samt ramperne til motorvejen gælder det, at der i forbindelse med udarbejdelse af et notat er afdækket en længere række problemstillinger af både miljømæssig og teknisk karakter, hvorfor det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at identificere det optimale løsningsforslag.

\*\* Det må forventes, at Staten bidrager økonomisk til projektet, da Aarhus Syd Motorvejen er en statsvej.





# UDVIDELSE AF RAVNSBJERGVEJ TIL 4 SPOR OG KRYDSET SKANDERBORGVEJ

# 2

Projektet omfatter en udvidelse af Ravnsbjergvej fra 2 til 4 kørespor fra Skanderborgvej til Bøgeskov Høvej, herunder en udbygning af de 3 kryds ved, Skanderborgvej, Grøndalsvej og Ormslevvej/Bøgeskov Høvej.

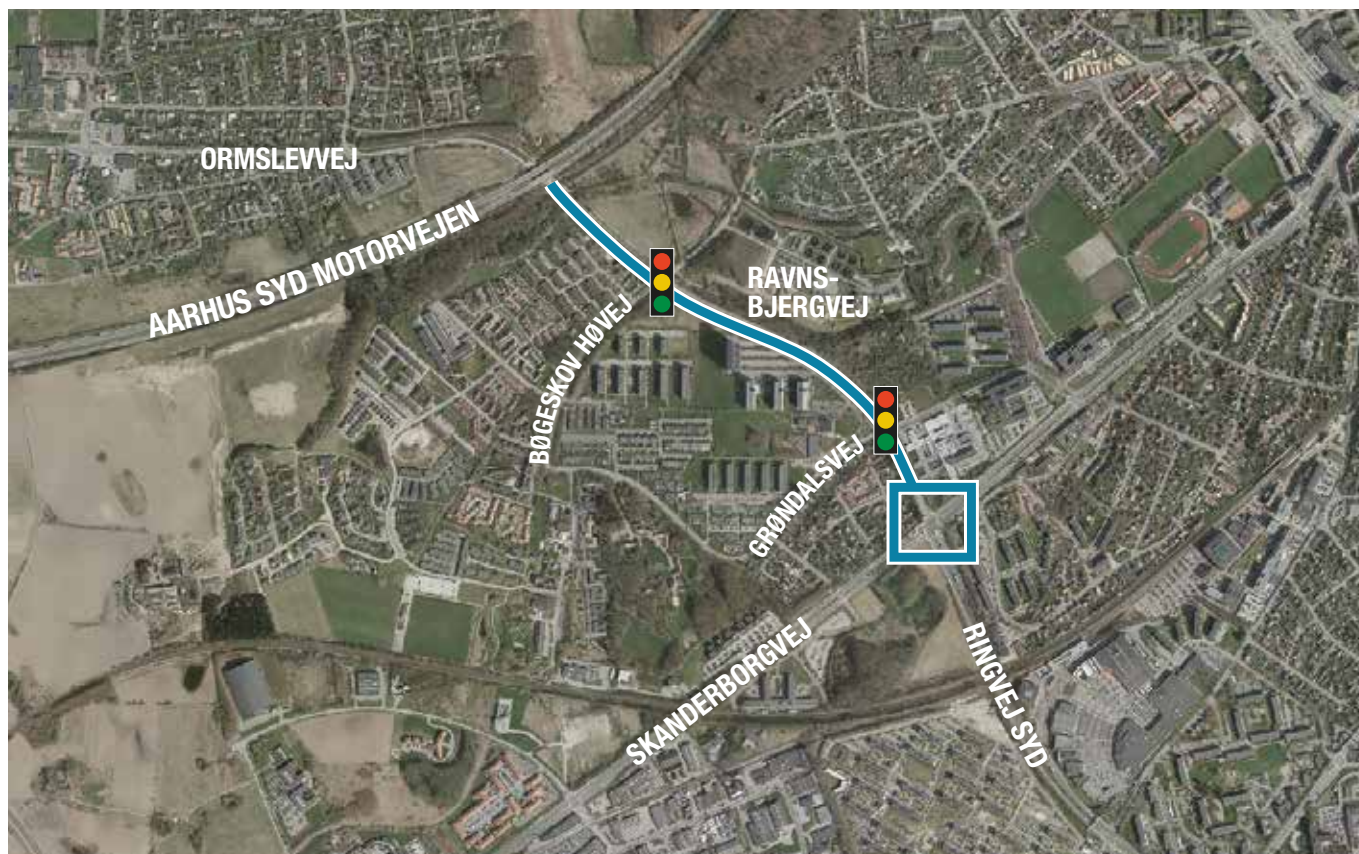
For få år siden blev der etableret ekstra venstresvingsbaner og højresvingsbaner i krydset ved Skanderborgvej, hvilket har været med til at forbedre kapaciteten. Krydset er stadig meget belastet og en udvidelse af krydset er nødvendig, hvis der etableres ramper til motorvejen.

Det samlede projekt vil være med til at reducere trafikken kraftigt på Viby Torv.

Projektet skal ses i sammenhæng med projektforslag 1 i Anlægs-kataloget.

## ANLÆGSOVERSLAG

	OVERSLAG (2020 PRISER)
Udbygning af krydsene ved Skanderborgvej og Grøndalsvej	39 mio. kr.
Udbygning af resterende strækning samt krydset ved Bøgeskov Høvej	30 mio. kr.



# 3

## MEDFINANSIERING AF RAMPER VED LISBJERG OG INTERNE VEJSYSTEMER

### ANLÆGSOVERSLAG

170 og 250 mio. kr til rampeanlæg  
600-900 mio. kr. til udbygning af vejanlæg

For at koble Lisbjerg og den nordlige del af Aarhus bedre op på motorvejsnettet skal der arbejdes med fem tilslutningsanlæg: Vesterføllevvej, Høgemosevej, Randersvej, et nyt anlæg ved NYE og anlægget ved Lystrup. Samlet set løber udgiften til nye tilslutningsanlæg op i mellem 170 og 250 mio. kr. Hertil kommer udgifter til ombygning af ramperne ved Lystrupvej og evt. fjernelse af rampeanlæg ved Randersvej og Høgemosevej.

Dertil kommer den infrastruktur, der skal etableres for at understøtte rampeanlæggene. Der er tale om ca. 25 km vej. Det må forventes, at vejene prismæssigt ligger i et leje som Bering-Bedervejen (denne koster ca. 36.000 kr. pr. løbende meter). Et forsigtigt skøn er udgifter i størrelsen 600 – 900 mio. kr. over de næste 30 til 50 år til udbygning af den overordnede infrastruktur i Aarhus Nord.

En mindre del af vejstrukturen i Lisbjerg vil være indeholdt i den samlede økonomi for byggemodning af området.



# BERING-BEDER VEJEN

# 4

”Bering-Beder vejen vil i fremtiden komme til at forbinde Oddervej i sydøst med Østjyske Motorvej (E45) og Torshøjvej i nordvest. Bering-Beder vejen vil i alt blive ca. 12 km lang, og den skal sammen med Østjyske Motorvej og Djurslandmotorvejen udgøre en del af en ny overordnet ringvejsforbindelse rundt om Aarhus.

Den nye ringvej skal aflaste de øvrige veje og fordele trafikken bedre, og så vil den komme til at spille en vigtig rolle for de fremtidige byvækstområder i den sydlige del af kommunen. Vejen vil således blive en vigtig del af betjeningen af såvel de nuværende som de fremtidige byområder i den sydlige del af kommunen.

Bering-Beder vejen er planlagt til at åbne ved årsskiftet 2022/2023.

## ANLÆGSOVERSLAG

470 mio. kr.  
BESLUTTET

Udvidelse og ombygning af rampeanlægget ved E45/Torshøjvej forventes ombygget af Vejdirektoratet i forbindelse med udvidelse af E45 som pt. er under projektering.



# 5

## TORSHØJVEJ FRA 2 TIL 4 SPOR FOR ENDEN AF BERING-BEDER VEJEN

### ANLÆGSOVERSLAG

Ca. 14 mio. kr.

I forbindelse med etablering af Bering-Beder Vejen vil belastningen af vejstrækningen mellem den nye Bering-Beder Vej og frem til Aarhus Syd Motorvejen/E45 blive så belastet, at det vil være nødvendigt med en udbygning af den eksisterende Torshøjvej fra 2 til 4 spor.

Udvidelsen af Torshøjvej er ikke indeholdt i økonomien for Bering-Beder Vejen.

Kapacitetsberegninger viser, at ombygningen medfører en markant forbedret trafikafvikling på Torshøjvej og den nordlige frakørselsrampe, mens der med de forventede trafikstigninger beregnes problemer med at sikre en tilfredsstillende afvikling af trafikken på Svanlevvej.

Udbygningen af vejanlægget ved tilslutningen til Aarhus Syd Motorvejen forudsættes finansieret af Vejdirektoratet.



# NY FORBINDELSSESVEJ MELLEM LISBJERG OG TILST

# 6

Der er store trængselsproblemer for trafikken til og fra Skejby. Det vil kunne afhjælpes med en ny vej, der forbinder Viborgvej med Djurslandmotorvejen. Den skal lede en del af trafikken udenom området i det nordlige Aarhus. Mange holder i kø på rampen fra Randersvej til Paludan-Müllers Vej og på Blomstervej i Tilst. Trafikken presses også gennem landsbyen Kasted, hvor der er meget gennemkørende trafik.

Kommuneplanen har allerede reserveret en vejforbindelse fra Bredskiftevej til Paludan-Müllers Vej ved Agro Food Park. Det vil være muligt at forlænge denne vej helt op til Søftenvej. De særligt trafikbelastede veje i området bliver herved aflastet, og der kan skabes et vejsystem med bedre adgang til Universitetshospitalet, Agro Food Park m.fl.

## ANLÆGSOVERSLAG

Groft overslag 200 mio. kr.

Med etablering af vejforbindelsen vil der samtidig kunne åbnes for byudvikling omkring Tilst og Brendstrup. Dette har tidligere været drøftet i byrådet, men er udskudt bl.a. på grund af manglende infrastruktur. Der vil være behov for at igangsætte en helhedsplanlægning, der muliggør byudvikling nord og syd for Marienlystvej. Byudviklingen kan bidrage til finansiering af vejforbindelsen og ved at arbejde med vejforbindelse og byudvikling samtidig, sikrer vi mest mulig synergi mellem de to dele.



# 7

## UDVIDELSE AF SILKEBORGVEJ FRA 2 TIL 4 SPOR FRA RINGVEJEN TIL E45

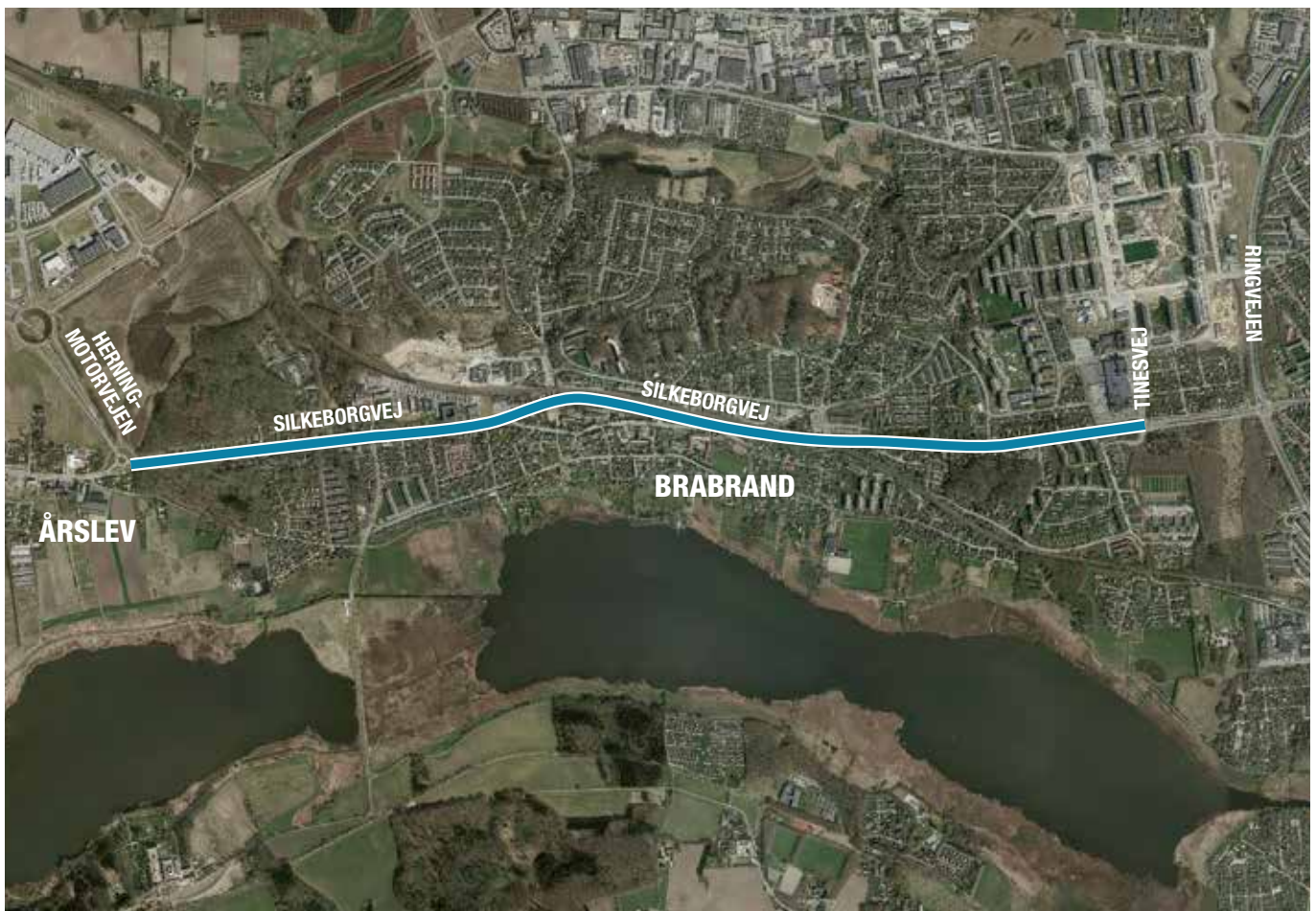
### ANLÆGSOVERSLAG

Groft overslag 245 mio. kr.

Projektet omfatter en udbygning af den i alt ca. 3,8 km lange ydre strækning af Silkeborgvej – fra rundkørslen ved Årslev til Tinesvej.

Med udbygningen får Silkeborgvej et 4 sporet profil frem til Ringvejen. Projektet omfatter en optimering af trafikafviklingen samt større krydsombygninger på Silkeborgvej. Dette nødvendiggør en omfattende ændring af vejforholdene i området, hvor der er i dag er mange mindre udkørsler til Silkeborgvej.

Der gennemføres en delvis udbygning med flere kørespor samt ændring og sanering af sidevejstilslutninger og overkørsler på strækningen. Broer og en del kryds på strækningen udbygges, herunder rundkørslen ved Årslev, ligesom flere tilslutninger lukkes.



# UDVIDELSE AF LYSTRUPVEJ FRA 2 TIL 4 SPOR FRA VIENGEVEJ TIL DJURSLANDMOTORVEJEN

# 8

Trafikken ad Lystrupvej fra Djurslandsmotorvejen til Viengevej forventes at stige betydeligt. Allerede i dag er der fremkommelighedsproblemer i myldretiden på strækningen. Derfor vurderes en udbygning af Lystrupvej til 4 spor mellem Djurslandsmotorvejen og rundkørslen ved Viengevej at blive nødvendig. Projektet omfatter en ca. 1,3 km lang strækning.

Rundkørslen ved Viengevej ombygges til et signalreguleret kryds og ved genbrugspladsen etableres et signalreguleret T-kryds.

## ANLÆGSOVERSLAG

82 mio. kr.

\* Der er blød bund i området, hvilket kan få stor betydning for prisen.



# 9

## UDVIDELSE AF SLETVEJ

### ANLÆGSOVERSLAG

Groft overslag 26 mio. kr

Sletvej benyttes som gennemkørsel (fødevej) til Genvejen/motorvejen fra erhvervsområdet afgrænset af Chr.X's Vej /Ringvej Syd/ Slet Møllevej, og af trafikanter fra Mårslet/Tranbjerg og fra den sydøstlige ende af Aarhus (Holme, Skåde) samt fra Beder og Malling. Siden åbningen af Genvejen har trafikken på Sletvej været jævnt stigende og var i 2018 ca. 8.000 biler/døgn. Andelen af tung trafik på strækningen er høj, da vejen betjener erhvervsområdet.

En ændring af Sletvej har været et ønske, dels fordi vejen går gennem Slet By til gene for beboerne langs vejen, dels fordi vejen ikke har en passende standard for mængden af gennemkørende trafik.

Skitseprojektet, der var grundlaget for lokalplan 882, indeholdte en forbedring (bl.a. i form af anlæg af cykelstier) af den eksisterende Sletvej fra Møllebakken frem til forlægningen, umiddelbart vest for den bymæssige bebyggelse i Slet. Det samlede projekt (forbedring af ekst.vej + forlægning) var skønnet til en omkostning på ca. 26 mio. kr. – heraf udgjorde selve forlægningen ca. halvdelen.





# UDVIDELSE AF GENVEJEN FRA 2 TIL 4 SPOR

# 10

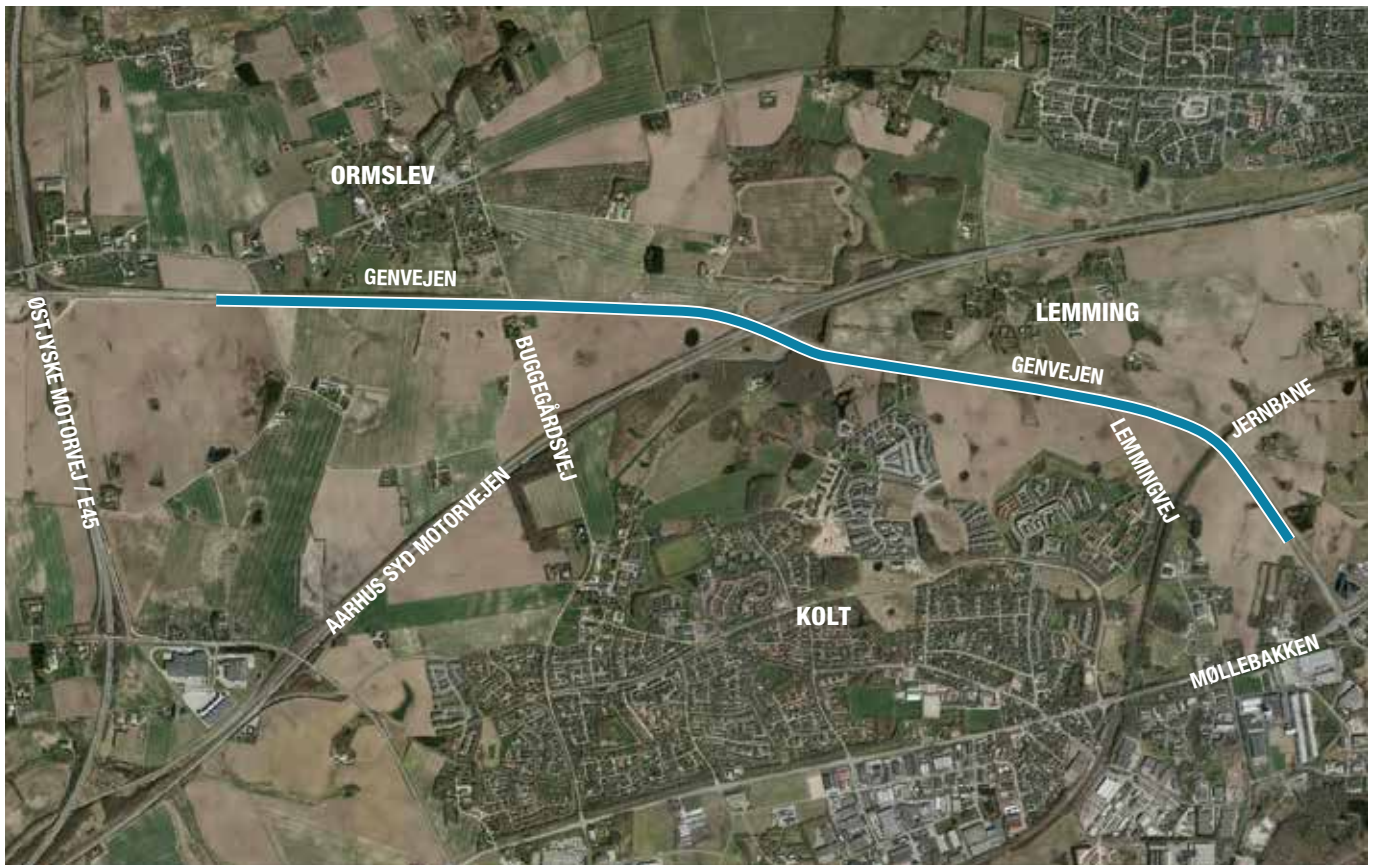
Genvejen er en vigtig vejforbindelse mellem motorvejsnettet og den sydlige del af Aarhus. Den er en direkte forbindelse mellem Møllebakken, Aarhus Syd Motorvej og E45.

Genvejen er i dag præget af store afviklingsproblemer i myldretiden, og der forventes en øget trafik de kommende år. En udvidelse til 4 spor vil øge kapaciteten og afhjælpe de eksisterende afviklingsproblemer og forberede vejanlægget til en øget trafikmængde. Den foreslåede løsning omfatter en udvidelse med 2 ekstra spor.

Den eksisterende vej bevares mest muligt i løsningen. Genvejen passerer eksisterende Jernbane, Lemmingvej, Aarhus Syd Motorvejen, Buggegårdsvej, Gammelsøvej og E45. Ingen af de skærende veje skal ombygges ved udvidelse af Genvejen, bygværker i forbindelse med skærende veje skal enten udvides eller nedrives og genopbygges med større spændvidde.

## ANLÆGSOVERSLAG

Groft overslag 157 mio. kr.



# 11

## UDVIDELSE AF CHRISTIAN X'S VEJ – LANDEVEJEN TIL 4 SPOR

### ANLÆGSOVERSLAG

Groft overslag 43 mio. kr.

Den ca. 1,5 km lange 2-sporede strækning af Landevejen og Christian X's Vej, mellem Grønløkke Allé og Sletvej, udbygges fra 2 til 4 spor.

Krydset ved Landevejen og Tranbjerg Hovedgade ombygges til et 4-benet kryds, hvor Ellemosevej muligvis kan tilsluttes.

Projektet kan eventuelt etapedeles ved Tranbjerg Hovedgade, således at den nordlige delstrækning udføres først. I 2014 blev der foretaget en mindre udvidelse af krydset ved Slet Møllevvej. På strækningen blev der etableret to spor ind mod Aarhus mod tidligere kun et spor.



# UDVIDELSE AF SKANDERBORGVEJ FRA GENVEJEN - TORSHØJVEJ FRA 2 TIL 4 SPOR

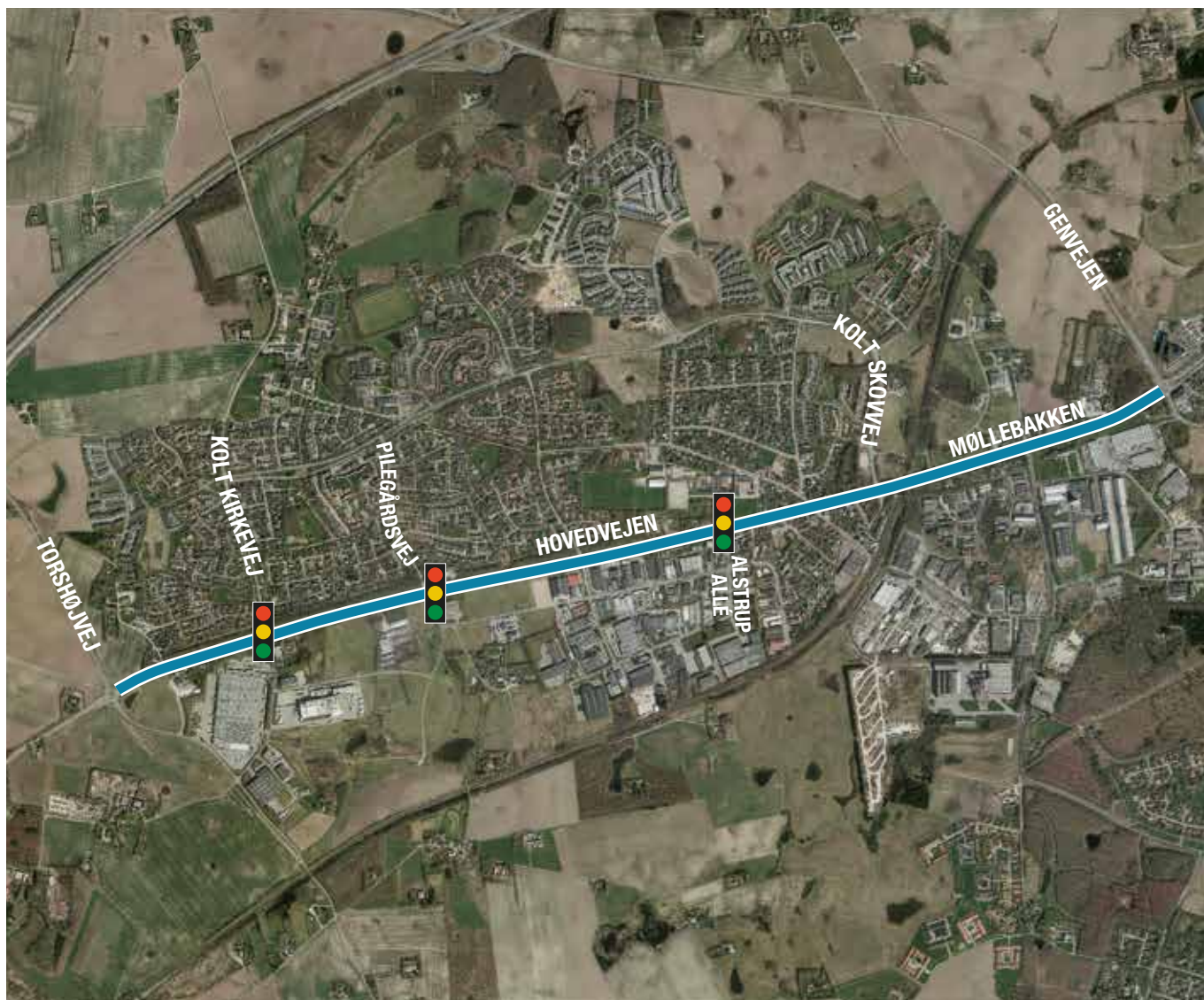
# 12

Møllebakken og Hovedvejen udbygges fra 2 til 4 spor på den ca. 3,7 km lange strækning fra Genvejen til Torshøjvej. Behovet for udbygning kan eventuelt påvirkes af en Bering-Beder vej.

I forbindelse med udbygning af vejen skal der ske adgangssaneringer, ligesom der etableres signalregulerede kryds ved Alstrup Allé, Pilegårdsvej og Kolt Kirkevej.

## ANLÆGSOVERSLAG

Groft overslag 180 mio. kr.



# 13

## KRYDSNING RINGGADEN - SØREN FRICHS VEJ

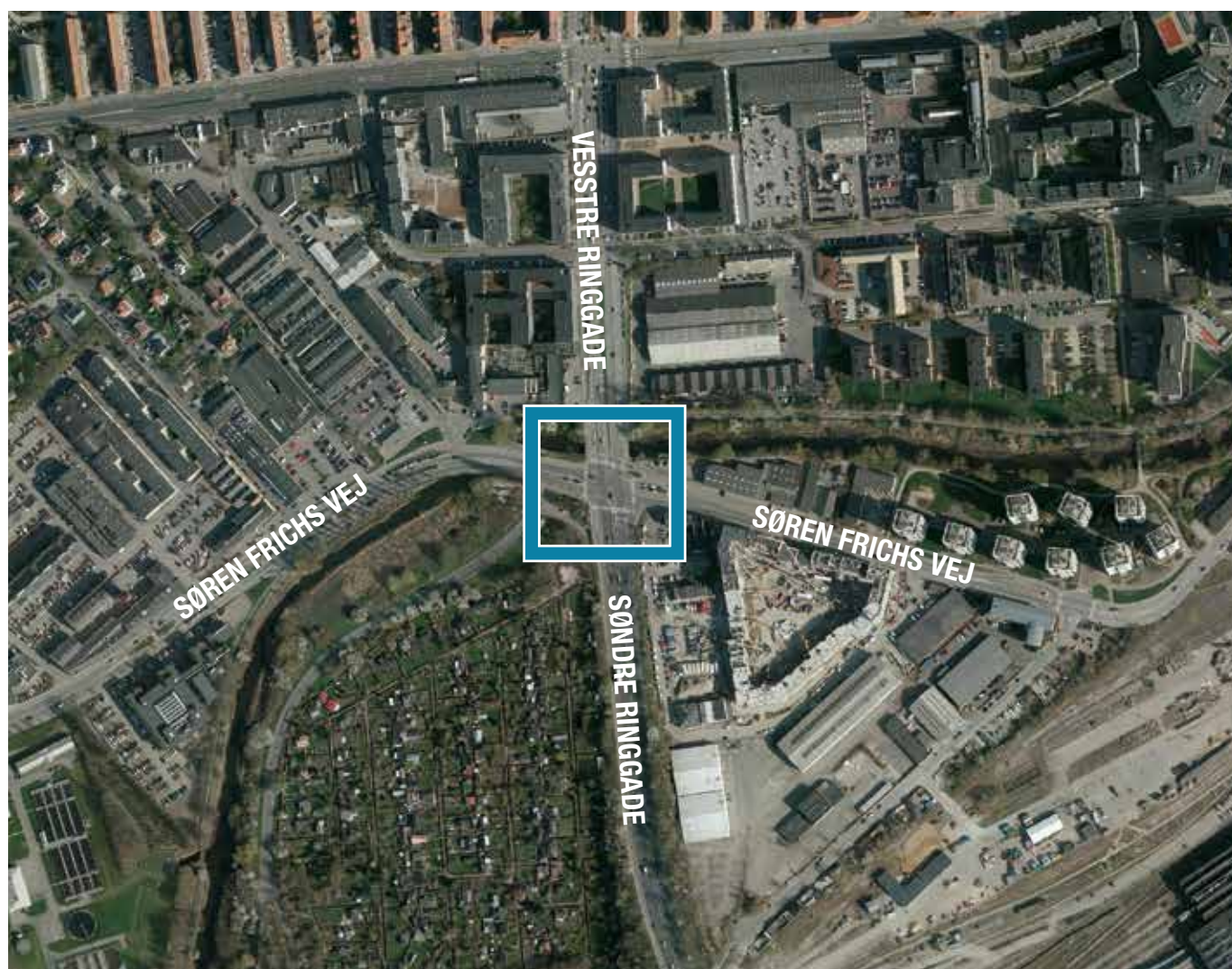
### ANLÆGSOVERSLAG

Groft overslag -  
samlet projekt 50 mio. kr.  
DELPROJEKTER BESLUTTET

Projektet omfatter en udbygning fra 4 til 6 spor på Ringgaden samt en større krydsombygning. Ringgaden er de seneste år blevet udvidet og forbedret flere steder seneste omkring Silkeborgvej og i den nordlige del af Ringgaden.

For at sikre en god sammenhæng og trafikafvikling mellem midtbyen og havnen besluttede byrådet i 2016 at skabe mere kapacitet på Ringgaden. Byrådet afsatte samlet 77 mio. kr. til at styrke fremkommeligheden på Ringgaden.

Projektet er en udløber af disse midler hvor der er ca. 16 mio. kr. tilbage til dette projekt. Det er stadig uklart, hvorledes krydset skal ombygges, da der skal tages højde for store strømme af cykler samt krydsning af åen.



# UDVIDELSE AF RINGGADEBROEN FRA 4 TIL 5 SPOR

# 14

Projektet omfatter en udbygning af Ringgadebroen fra 4 til 5 spor, 3 spor mod syd og 2 spor mod nord samt en udvidelse af Søndre Ringgade frem til Søren Frichs Vej til 6 spor.

Ringgaden er blevet ombygget syd for Ringgadebroen frem til Marselis Boulevard, således at der er anlagt 4 regulære spor på strækningen. Omkostningerne til en udvidelse af Ringgadebroen til 5 spor er meget usikre og vil kræve en del undersøgelser, da ombygningen skal ske på en bro fra 1938. Broen blev senest renoveret i 2014.

Udvidelse af Ringgadebroen vil være med til at skabe bedre fremkommelighed på den sydlige del af Ringgadesystemet som også er en aflastning til Kystvejsstrækningen.

## ANLÆGSOVERSLAG

Groft overslag 300 mio. kr.



# 15

## TUNNEL UNDER MARSELIS BOULEVARD

### ANLÆGSOVERSLAG

1,55 mia. kr.  
DELPROJEKTER BESLUTTET

Projektet har til formål at skabe en forbedret adgangsvej fra Aarhus Syd Motorvejen til Aarhus Havn, og samtidig skabe bedre forhold for beboerne langs strækningen. Realiseringen af projektet vil resultere i en tidssvarende infrastruktur, hvor den tunge erhvervstrafik til Aarhus Havn føres i en tunnel under Marselis Boulevard.

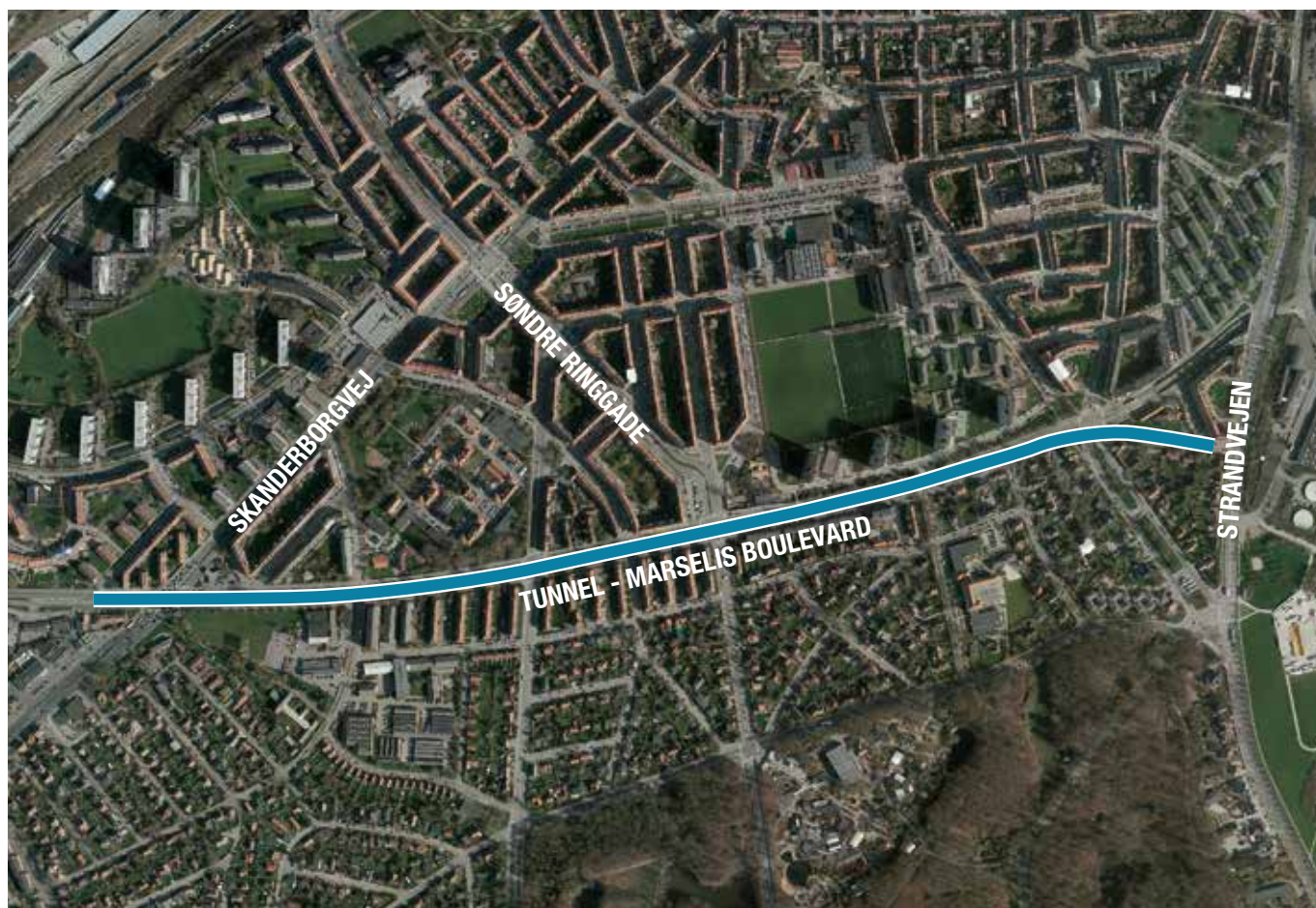
Aarhus Byråd vedtog i 2004 at gennemføre en VVM-proces for en forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn via Åhavevej og Marselis Boulevard. VVM-redegørelsen blev godkendt i 2007 med baggrund i et skitseprojekt for en udvidelse af Åhavevej og et tunnelanlæg under Marselis Boulevard.

Byrådet besluttede at opdele projektet i to etaper: En etape 1, udvidelse af Åhavevej – som siden er realiseret i 2013 - samt en etape 2, Tunnel under Marselis Boulevard. Byrådet har ikke taget endelig stilling til tidspunktet for realisering af etape 2.

Den opdaterede prognose viser i grove træk, at der i en fremtidig situation (2030) med en stort set udbygget havn vil være en døgntrafik på Marselis Boulevard på i størrelsesordenen 26.500 køretøjer pr. døgn, heraf knap 15.000 i tunnelen.

Det samlede overslag på udgifter til projekt Tunnel under Marselis Boulevard opgøres således til i størrelsesordenen 1,5 mia. kr. i 2016 priser. I overslaget er ikke medregnet visse arealerhvervelser på Aarhus Havn, udgifter for beredskab og ledningsejere, etablering af evt. trafikcentral samt en årlig driftsudgift.

Der påregnes en anlægsperiode på ca. 5 år. Hertil kommer tid til udbud og planarbejdet, som følger så stort et projekt.



# VÆRKMESTERGADES FORLÆNGELSE FRA ÅHAVEVEJ TIL RINGGADEN

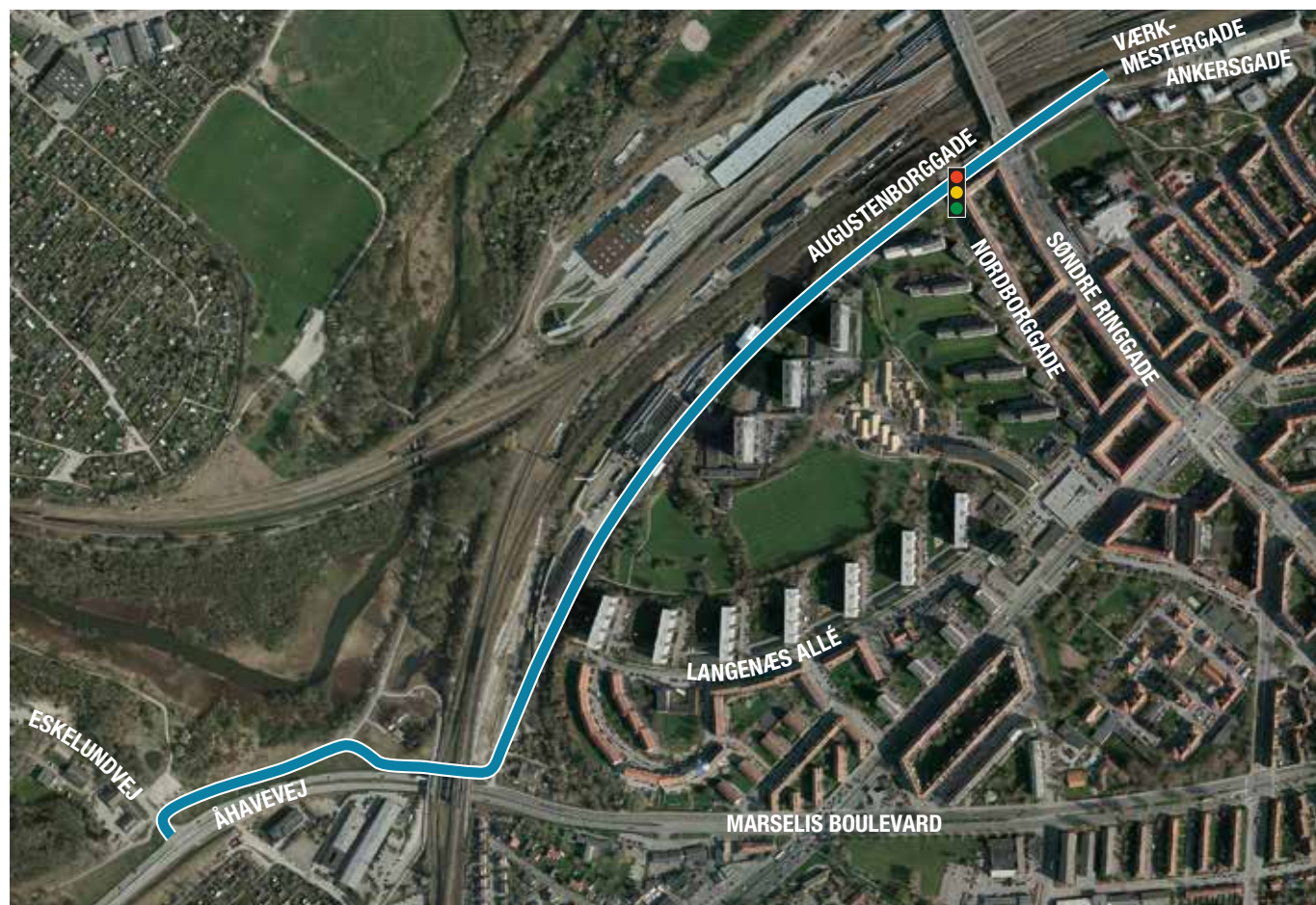
# 16

Projektet omfatter ca. 1,6 km forlængelse af Værkmestergade fra Ringgaden, via Augustenborggade til Åhavevej ved Eskelundvej. Augustenborggade udvides fra Ringgaden og forbi Nordborggade, som signalreguleres i et T-kryds. Fra Augustenborggade fortsættes vejtracéet langs skråningen mod Langenæs og forbi enden af et blindt jernbanespor ved Marselis Boulevard. Her gennemløber vejtracéet et kraftigt højresving for at passere under jernbaneviadukt parallelt med Åhavevej. Vejen fortsætter mod vest og tilsluttes Åhavevej i krydset ved Eskelundvej.

En forlængelse af Værkmestergade mellem Åhavevej til Søndre Ringgade vil være en god aflastning af trafikken i forbindelse med at Marselistentunnelen skal anlægges og trafikken skal omlægges i længere perioder.

## ANLÆGSOVERSLAG

Groft overslag 90 mio. kr.



# 17

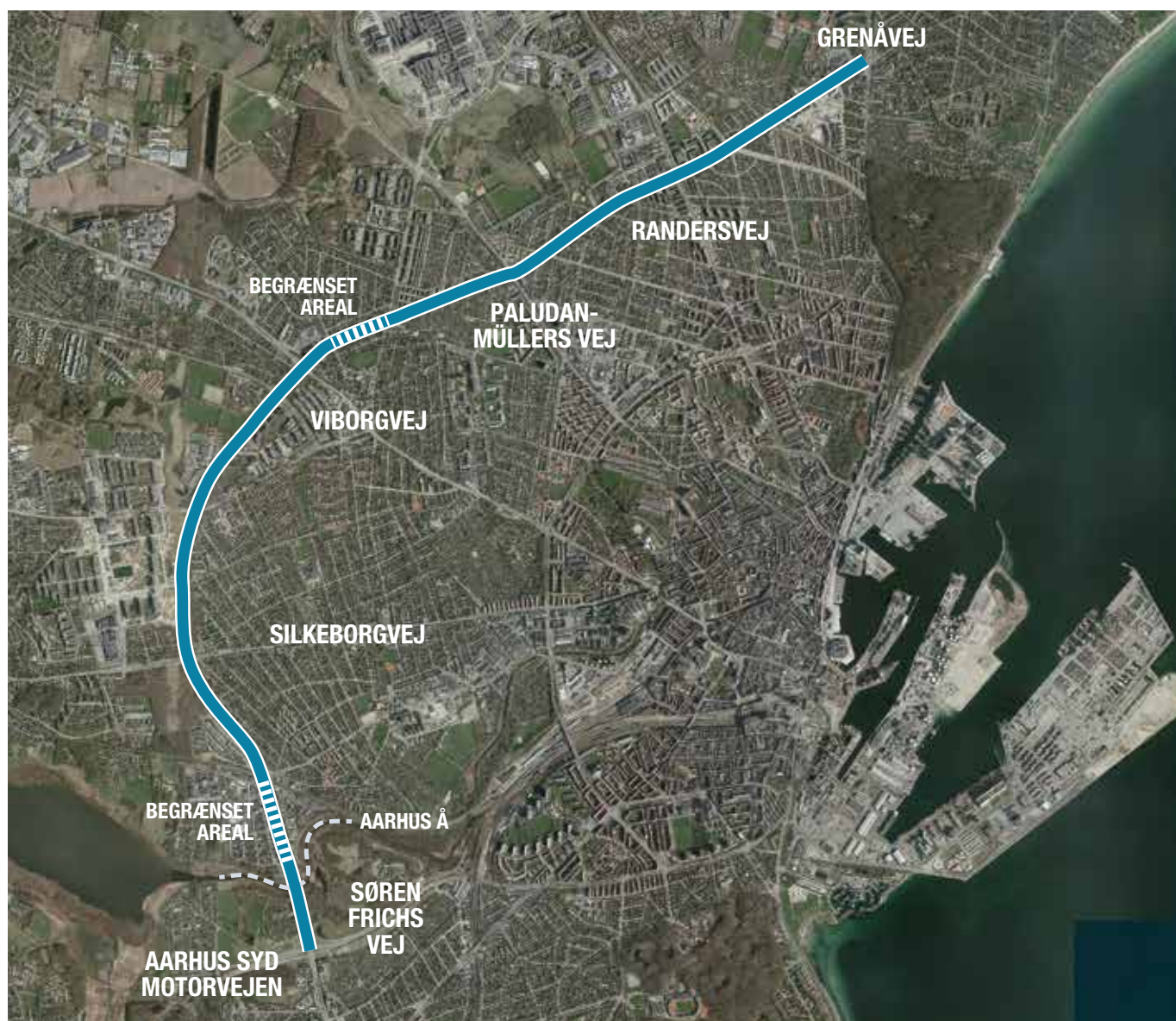
## UDVIDELSE AF RINGVEJEN TIL 6 SPOR

### ANLÆGSOVERSLAG

Groft overslag 420 mio. kr.

Projektet omfatter udbygning af Ringvejen til 6 spor på hele den knap 9 km lange strækning fra Grenåvej til Aarhus Syd Motorvejen. På den nordlige del af Ringvejen er pladsforholdene omkring vejen særligt begrænsede på strækningen mellem Paludan-Müllers Vej og Viborgvej. Pladsforholdene er også begrænsede på strækningen mellem Søren Frichs Vej og Aarhus Å.

Der skal ske en større ombygning af alle kryds på strækningen, og det vil kræve meget store trafikoplægninger under anlæggelse. Alle vejbaner skal kunne anvendes af alle køretøjer og projektet kommer til at berøre en del boliger. Udbygningen vil kunne gennemføres i etaper.





# UDVIDELSE AF RINGVEJEN TIL 6 SPOR, HVOR 2 SPOR ER TIL BRT

# 18

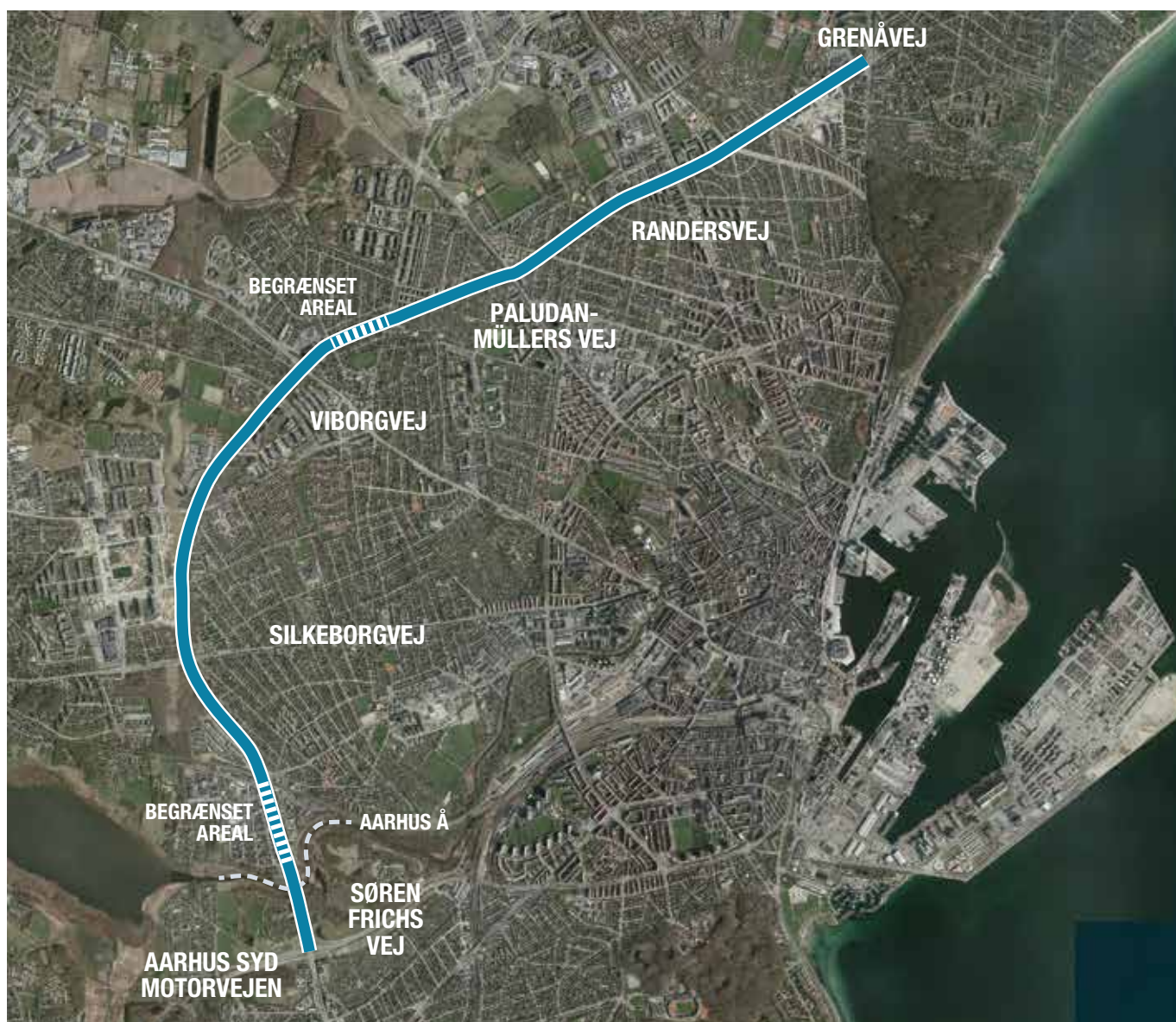
Projektet omfatter udbygning af Ringvejen til 6 spor på hele den knap 9 km lange strækning fra Grenåvej til Aarhus Syd Motorvejen. På den nordlige del af Ringvejen er pladsforholdene omkring vejen særligt begrænsede på strækningen mellem Paludan-Müllers Vej og Viborgvej. Pladsforholdene er også begrænsede på strækningen mellem Søren Frichs Vej og Aarhus Å.

Der skal ske en større ombygning af alle kryds på strækningen og det vil kræve meget store trafikomlægninger under anlæggelse.

## ANLÆGSOVERSLAG

Groft overslag 465 mio. kr.

Udvidelsen vil ske som 2 nye midterlagte spor med plads til 2 baner til en BRT løsning. Udbygningen vil kunne gennemføres i etaper. Projektet forbedrer ikke forholdene for biltrafikken.



# 19

## RINGVEJEN 8 SPOR MED BRT

### ANLÆGSOVERSLAG

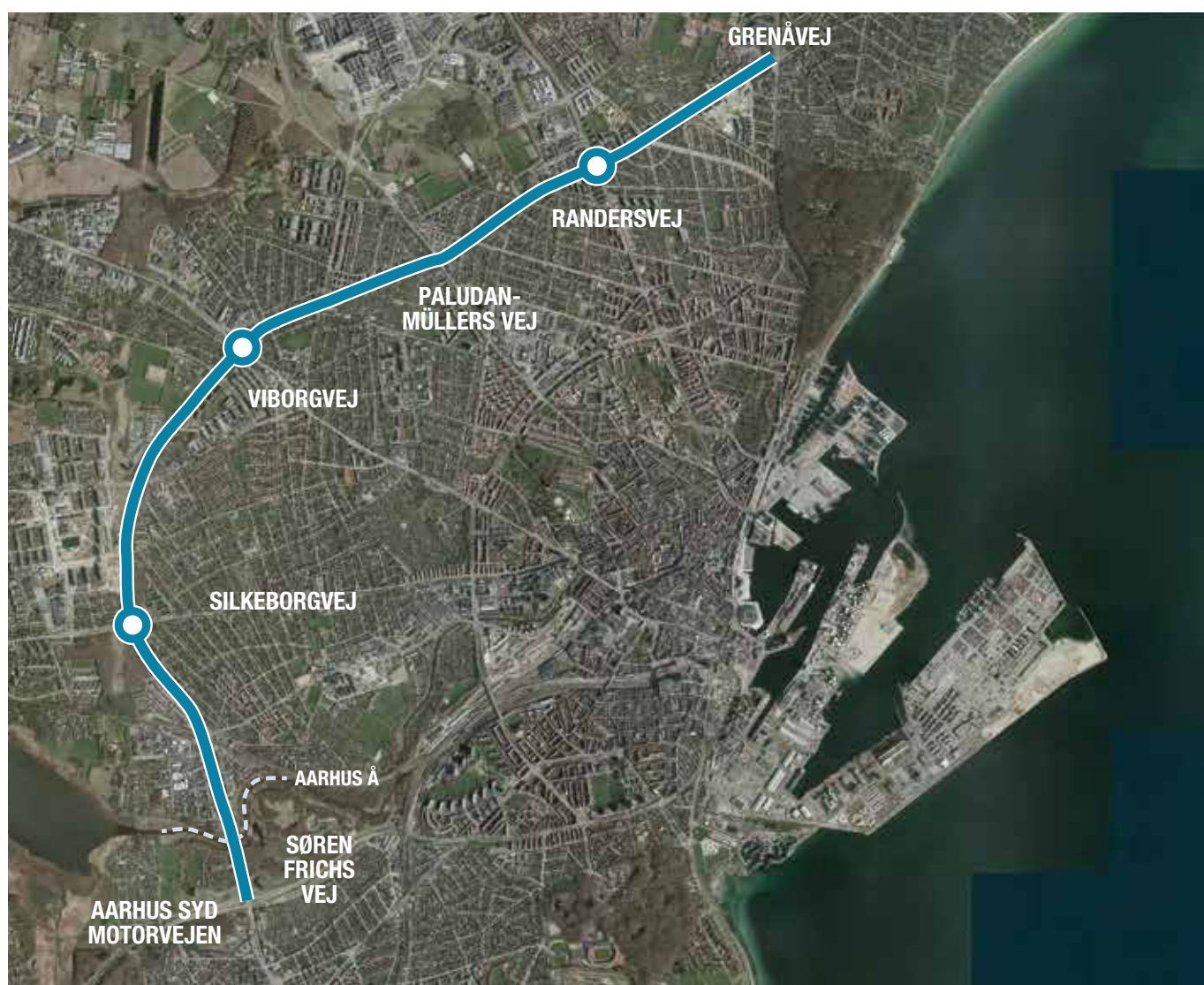
Groft overslag 3,0 mia. kr.

Trafikken forventes at stige markant frem mod 2050 på indfaldsveje og ringforbindelserne. På Ringvejen kan der være behov for at udvide vejen til 8 spor, hvoraf 6 er til personbiltrafik og 2 spor er til kollektiv trafik. Projektstrækningen er 8 km lang.

Fra Åhavevej / Aarhus syd-motorvejen og frem til Randersvej udvides Ringvejen fra de eksisterende 4 spor til 8 spor. På strækningen fra Randersvej til Grenåvej udvides fra 4 til 6 spor.

Det er i økonomien forudsat, at krydsene ved Silkeborgvej, Viborgvej og Randersvej er etableret 2-planskryds hvor Ringvejen føres under de skærende radialveje, jf. projektforslag 22, 23 og 24. De sidelagte busbaner føres via ramperne op til krydsning i niveau med radialvejene.

Det 8-sporede tværprofil uden for kryds består af 6 meter midterrabat samt 4 køre-spor á 3,5 meter og 3 meter skillerabat til støjskærm i hver side. Tværprofilen bliver således 40 meter bredt. Hertil kommer plads til cykelstier, fortove og eventuelt lokalkørebane. Det 6-sporede tværprofil er tilsvarende, men kun 33 meter inklusive rabatter til støjskærme. Hertil kommer plads til cykelstier, fortove og eventuelt lokalkørebane.



# HAVNERINGEN FRA MARSELIS BOULEVARD TIL NØRREPORT ELLER ØSTBANETORVET

# 20

En vejforbindelse øst om Aarhus midtby vil afslutte ringgadesystemet i Aarhus, så ringen går hele vejen rundt om midtbyen. Forbindelsen vil gå fra Marselis Boulevard i syd via havneområderne til Nørreportkrydset eller Østbanetorvet.

Fra Marselis Boulevard vil forbindelsen fortsætte mod nord via Sydhavnsgade frem til Mellemarmen. Fra Mellemarmen til Aarhus Ø føres vejen i tunnel, så det fortsat er muligt at tilgå havnebassin 1 og 2.

Projektet forudsætter at havneområdet langs Sydhavnsgade og på Mellemarmen gentænkes. Ligeledes vil det være nødvendigt at ændre i helhedsplanen for Aarhus Ø.

## ANLÆGSOVERSLAG

Groft overslag 2,3 mia. kr.



# 21

## STØJVÆRN (OPFØLGNING PÅ STØJHANDLINGSPLAN 2018)

### ANLÆGSOVERSLAG

66,5 mio. kr.

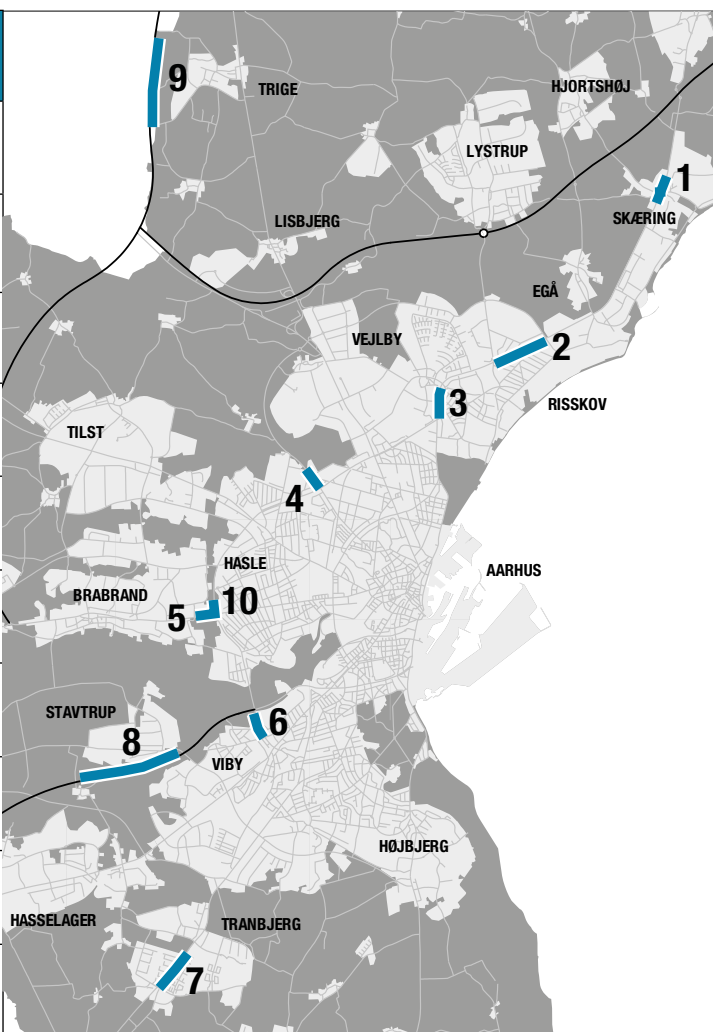
Støjkortlægningen i forbindelse med Støjhandlingsplan 2018 viser, at ca. 48.000 boliger i Aarhus Kommune, svarende til ca. 30 % af boligerne i kommunen, har et støjniveau på én eller flere facader, der overstiger den anbefalede maksimale grænse på 58 dB. Størstedelen af disse er beliggende ved de større veje, såsom Ringvejen, indfaldsvejene og de større trafikveje.

De mest effektive virkemidler, når man vurderer effekt i forhold til omkostning, er støjreducerende belægninger. Den største effekt opnås dog ved støjafskærmning.

Som led i Støjhandlingsplan 2018 blev der peget på muligheden for at etablere ny støjafskærmning langs de mest støjbelastede veje i kommunen, der ikke er forsynet med støjafskærmning. Der er desuden peget på udbedring af støjskærme, der på grund af øgede trafikmængder er blevet utilstrækkelige eller trænger til udskiftning på grund af slid. Der er som udgangspunkt udpeget 10 aktuelle strækninger, hvor det vil være relevant at etablere en ny støjafskærmning.

I dag findes der over 40 km eksisterende støjafskærmning i form af jordvolde og værn langs de større trafikveje. En del af disse står – som led i den løbende drift - over for at skulle udskiftes i løbet af de kommende år. En indledende kortlægning viser, at der er mulighed for at minimere støjbelastningen på flere strækninger ved etablering af ny støjafskærmning.

STRÆKNING	TILTAG	LÆNGDE (M)	PRIS-ESTIMAT
1 Grenåvej - Skæring	Ny støjskærm	645	6,5 mil.kr.
2 Grenåvej (Viengvej-Lystrupvej)	Højere støjskærm	1.100	11 mil.kr.
3 Grenåvej (Dybølvej-Vestre Strandallé)	Ny Støjskærm	575	5,75 mil.kr.
4 Paludan-Müllers Vej	Ny støjskærm	600	6 mil.kr.
5 Silkeborgvej (Åby Ringvej-Gudrunsvvej)	Ny støjskærm	400	4 mil.kr.
6 Viby Ringvej (nord for Ormslevvej)	Ny støjskærm	425	4,25 mil.kr.
7 Landevejen (Tranbjerg)	Ny støjskærm	1.000	10 mil.kr.
8 Aarhus Syd Motorvejen (Stavtrup)	Ny støjvold	2.000	10 mil.kr.
9 E45 (Trige)	Ny støjvold	1.550	7,75 mil.kr.
10 Åby Ringvej (nord for Silkeborgvej)	Ny støjvold	250	1,25 mil.kr.



# NIVEAUFRI KRYDSNING - RINGVEJEN/SILKEBORGVEJ

# 22

Projektet omfatter udbygning af Ringvejen omkring krydset ved Silkeborgvej. Der er foretaget en indledende vurdering af muligheden for at etablere 2-plans kryds i krydset på Ringvejen. 2-plans kryds er kryds hvor de skærende veje passerer hinanden i 2 forskellige niveauer. Krydsenes kapacitet vil blive væsentligt øget ved et 2-plans kryds. For at opnå det fulde udbytte, bør øvrige mindre kryds og strækninger på Ringvejen også udvides.

Muligheden for etablering af 2-plans kryds med busprioritering på Ringvejen, hvor denne skærer Silkeborgvej, er undersøgt. I krydset føres Ringvejen under Silkeborgvej med fuld tilslutning til denne. Krydssets kapacitet og fremkommeligheden for den kollektive trafik vil blive væsentligt øget ved 2-plans kryds. Bus-køretiden vil være længere ved de sidelagte busbaner, hvor baner ikke er ført under den skærende vej, men bus-køretiden kan minimeres ved busprioritering i de signalregulerede kryds minimeres.

Særligt Silkeborgvej / Ringvejen ligger med et væsentligt længdefald på cirka 50 promille mod syd. Giver den rampe, der ligger nord for Silkeborgvej, et længdefald på 70 promille, skal Silkeborgvej i krydset hæves cirka 1 meter for at skaffe tilstrækkelig frihøjde. Da det er en kort strækning, og der ikke er behov for standsning og igangsætning, vurderes det som en brugbar løsning. Der skal erhverves ubebyggede arealer på begge sider af Ringvejen. Nogle af kolonihaverne på Tousvej (øst for Ringvejen) vil blive kraftigt reduceret.

## ANLÆGSOVERSLAG

Sidelagte busbaner: 130 mio. kr.  
Midterlagt BRT: 170 mio. kr.

Der er gennemført en helt overordnet omkostvurdering, og de angivne beløb har en væsentlig usikkerhed. Overslagene er angivet i et nutidigt omkostningsniveau eksklusive moms og tillagt et usikkerhedstillæg på 50 %.



# 23

## NIVEAUFRI KRYDSNING - RINGVEJEN/VIBORGVEJ

### ANLÆGSOVERSLAG

Sidelagte busbaner: 130 mio. kr.  
Midterlagt BRT: 170 mio. kr.

Projektet omfatter udbygning af Ringvejen omkring krydset ved Viborgvej. Der er foretaget en indledende vurdering af muligheden for at etablere 2-plans kryds på Ringvejen. 2-plans kryds er kryds, hvor de skærende veje passerer hinanden i 2 forskellige niveauer. Krydsenes kapacitet vil blive væsentligt øget. For at opnå det fulde udbytte bør øvrige mindre kryds og strækninger på Ringvejen også udvides.

Muligheden for etablering af 2-plans kryds med busprioritering på Ringvejen, hvor denne skærer Viborgvej er undersøgt. I krydset føres Ringvejen under Viborgvej med fuld tilslutning. Krydssets kapacitet og fremkommeligheden for den kollektive trafik vil blive væsentligt øget. Bus-køretiden øges ved de sidelagte busbaner, hvor banen ikke er ført under den skærende vej. Men ved bus-prioritering i det signalregulerede kryds kan køretiden minimeres.

Særligt for Viborgvej langs vestsiden af Ringvejen syd for Viborgvej er der behov for at fjerne eller eventuelt flytte enkelte kolonihavehuse. Nord for Viborgvej må arealer foran de nye kontorhuse på begge sider af Ringvejen inddrages, og der er behov for at etablere erstatningsparkering. Desuden skal mindre tilbygninger til erhversejendomme erhverves.

Der er gennemført en helt overordnet omkostvurdering, og de angivne beløb har en væsentlig usikkerhed. Overslagene er angivet i et nutidigt omkostningsniveau eksklusiv moms og tillagt et usikkerhedstillæg på 50 %.



# NIVEAUFRI KRYDSNING - RINGVEJEN/RANDERSVEJ

# 24

Projektet omfatter udbygning af Ringvejen omkring krydset ved Randersvej. Der er foretaget en indledende vurdering af muligheden for at etablere 2-plans kryds i kryds på Ringvejen. 2-plans kryds er kryds hvor de skærende veje passerer hinanden i 2 forskellige niveauer. Krydsenes kapacitet vil blive væsentligt øget. For at opnå det fulde udbytte bør øvrige mindre kryds og strækninger på Ringvejen også udvides.

Muligheden for etablering af 2-plans kryds med busprioritering på Ringvejen, hvor denne skærer Randersvej er undersøgt. I krydset føres Ringvejen under Randersvej med fuld tilslutning. Krydssets kapacitet og fremkommeligheden for den kollektive trafik vil blive væsentligt øget. Bus-køretiden vil være længere ved de sidelagte busbaner, hvor bussen ikke er ført under den skærende vej, men kan ved bus-prioritering i det signalregulerede kryds minimeres.

Det vurderes nødvendigt, at 2 parcelhuse syd for Ringvejen samt erhvervejendommen på hjørnet af Randersvej / Ringvejen må erhverves i begge løsninger. For BRT forventes yderligere 5 ejendomme fjernet. I udførelsesperioden forventes det muligt at opretholde 2-4 bilspor på Ringvejen, mindst 2 bilspor på Randersvej samt de væsentligste svingbevægelser. Letbanen på Randersvej må forventes lukket i perioder.

## ANLÆGSOVERSLAG

Randersvej Sidelagte busbaner: 160 mio. kr.  
Midterlagt BRT: 220 mio. kr.

Der er gennemført en helt overordnet omkostvurdering, og de angivne beløb har en væsentlig usikkerhed. Overslagene er angivet i et nutidigt omkostningsniveau eksklusive moms og tillagt et usikkerhedstillæg på 50 %.



# 25

## EL-INFRASTRUKTUR TIL OPLADNING AF ELBILER

### ANLÆGSOVERSLAG

5 millioner årligt over en 10-årig periode  
(Løbende analyse, kortlægning og behovsafklaring, udbudshåndtering, klagørende tiltag og etablering af fysiske anlæg)



Projektet skal sikre en rettidig klargøring og udbygning af ladeinfrastruktur til elbiler.

I de kommende år vil kommunen opleve en stor stigning i antallet af el- og hybridbiler. Det er afgørende, at en el-infrastruktur til opladning er til rådighed og ikke bremser denne udvikling.

Projektet omfatter analyse, kortlægning og behovsafklaring samt forberedelse og udrulning af fysiske anlæg med fokus på offentlige parkeringsanlæg.

At forberede til fysiske anlæg omhandler bl.a. nedlægning af tomrør og sikring af tilstrækkelig netkapacitet i samarbejde med de lokale forsyningselskaber.

Anlæg af ladestander vil primært foregå markedsdrevet som foreskrevet i den byrådsvedtagne ladestanderstrategi fra 2015, men der vil i udvalgte områder, og ved nyetableringer af offentlige parkeringsanlæg, igangsættes en proaktiv proces med opsætning af ladestander for at booste udviklingen på elbilområdet. Der vil også blive behov for at imødekomme forventede øgede krav til etablering af ladeinfrastruktur på kommunalt ejede parkeringspladser, som konsekvens af ændrede danske lovkrav eller EU-krav.

Projektet bygger videre på det igangværende analyse- og kortlægningsarbejde i klimaplanprojektet Strategisk Energiplanlægning. Baseret på en zoneinddeling af alle bebyggede områder i kommunen giver kortlægningen bud på, hvordan og hvor det fremtidige behov for elopladning vil forme sig. Analysen danner grundlag for strategisk etablering af ladestander, tomrør og elinfrastruktur til brug i anlægsprojektet.



# BANEGÅRDSPLADSEN, FORSKØNNELSE SAMT ÆNDRING AF TRAFIKALE FORHOLD

# 26

Projektet omfatter en ændring af hele området omkring Aarhus Hovedbanegård og rutebilstationen, så det bliver et bedre sted at færdes og opholde sig.

Der er igangsat et arbejde med at udarbejde en helhedsplan for området, som skal være med til at danne grundlag for hvorledes området skal udvikle sig.

Rutebilstationen planlægges flyttet fra den eksisterende placering. Løsningsmulighederne for en ny placering undersøges stadig. Ændringer i den kollektive trafik herunder en letbane over Banegårdspladsen gør det nødvendigt at gentænke indretningen af Banegårdspladsen. En ny indretning der skal sikre den rette trafikale betjening af banegården, men også skabe et væsentligt bedre byrum end i dag.

## ANLÆGSOVERSLAG

Groft overslag 50 mio. kr.  
(overslag fra VVM indstilling for Letbane/BRT)

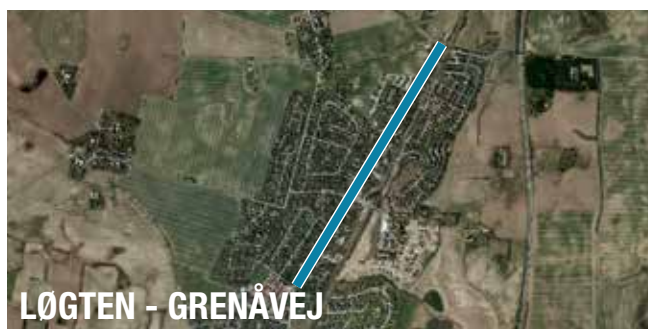
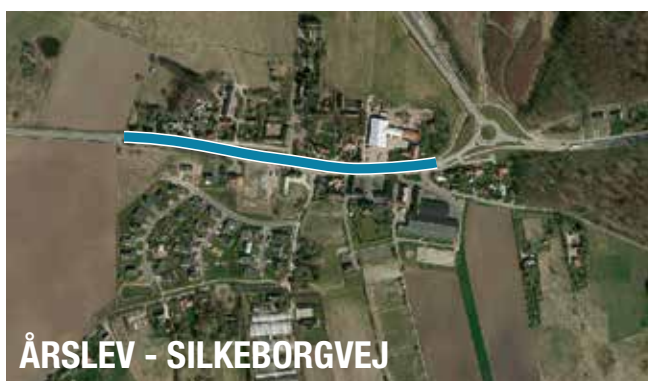


# 27

## BYGENNEMFART I OPLANDSBYERNE

### ANLÆGSOVERSLAG

9,8 mio. kr.  
BESLUTTET



Projektet skal forandre strækninger på indfaldsvejene der gennemskærer mindre bysamfund i Aarhus Kommune, så der skabes bedre sammenhængende byliv på tværs.

Målsætningen er, at undersøge om der kan findes en bedre balance mellem effektiv trafikafvikling på indfaldsvejene og de bymæssige kvaliteter, som følelse af tryghed, smukkere vejrum og mulighed for byliv, der medvirker til at gøre bysamfundene mere sammenhængende og attraktive. Ved at øge den fysiske sammenhæng i de lokale bymiljøer, ønskes samtidig at understøtte en grøn og sundhedsmæssig dagsorden med mere gang og cykling i borgernes hverdag.

Indfaldsvejene, der gennemskærer de mindre bysamfund i Aarhus Kommune, er vidt forskellige og potentialet for at forandre og opnå mere sammenhæng og byliv i vejrummet er ligeledes vidt forskelligt. For at skabe overblik over den nuværende situation og forandringspotentialet er der lavet en analyse af alle de mindre bysamfund i kommunen, der gennemskæres af indfaldsveje.

Der er udpeget 6 steder, hvor det vurderes at de fysiske og trafikale forhold er til stede for at skabe bedre fysisk sammenhæng på tværs af indfaldsvejrummet.



# ØGET TRAFIKSIKKERHED OG ATTRAKTIVE LANDSBYER FOR LETTE TRAFIKAN-TER

# 28

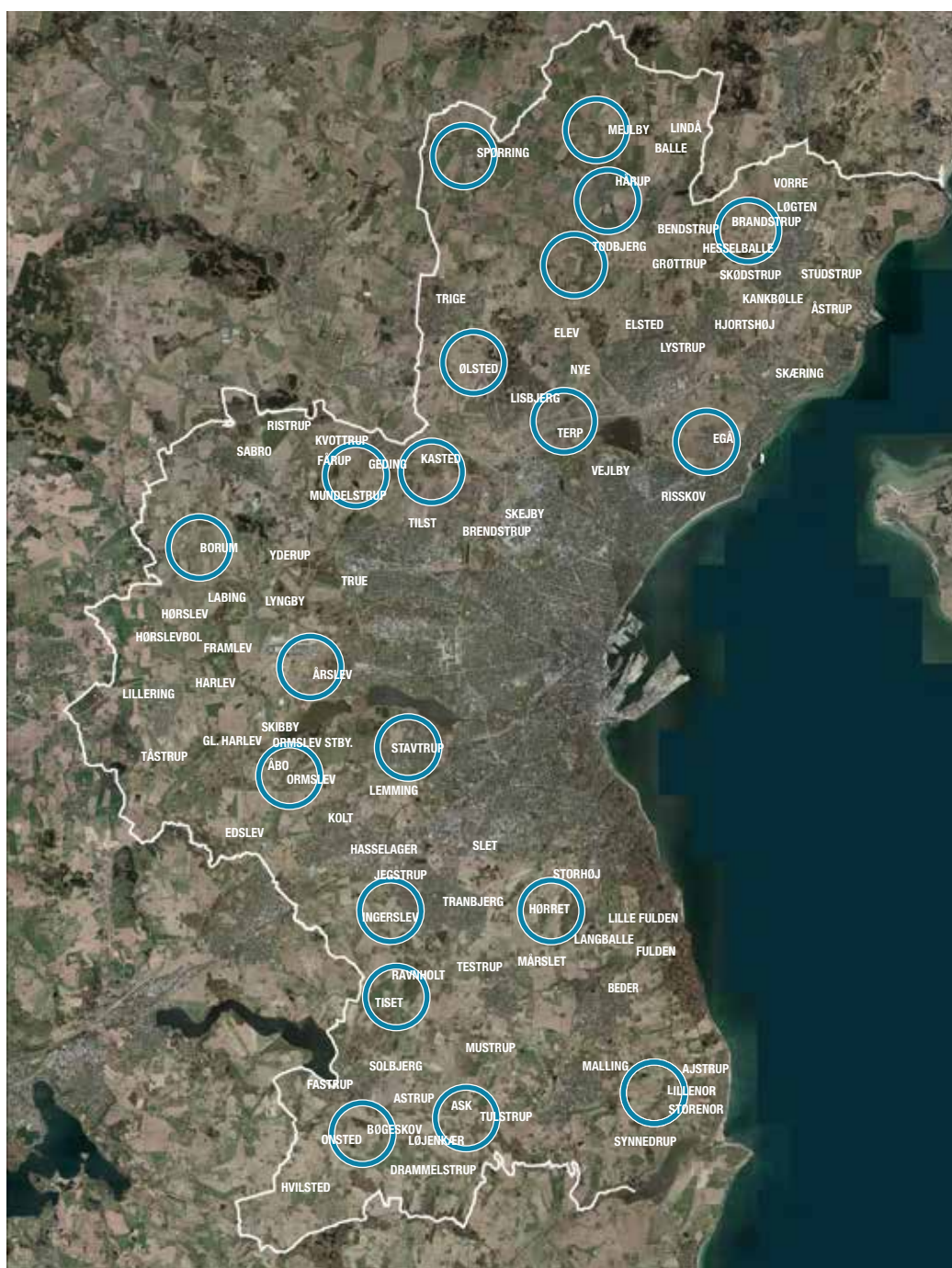
Mange mindre bysamfund i kommunen er udfordret af smalle veje uden parallelle stier og med ringe forhold for lette trafikanter. Selvom der ikke er tale om store trafikmængder på disse veje, udgør de ofte en risiko og medvirker til et mindre attraktivt bomiljø. Projekter, der skal forbedre sådanne forhold, bliver ofte nedprioriteret, da der ikke er lige så stor gevinst per indbygger som i de tættere bebyggede områder i kommunen.

At skabe sikre og trygge forhold for lette trafikanter er vigtigt for at opretholde de mindre bysamfund som attraktive bosætningssteder. Derudover vil tryggere forhold medvirke til at fremme brug af grønne og sunde transportformer i hverdagen som gang og cykling.

Fællesrådene for de mindre bysamfund og landsbyer påpeger ofte problemstillinger i forhold til lette trafikanter og har et stærkt ønske om at forholdene forbedres mange steder.

## ANLÆGSOVERSLAG

Overslag 28 mio. kr. til en pulje



# 29

## PARKERINGSANLÆG UNDER INGERSLEVS BOULEVARD

### ANLÆGSOVERSLAG

275 mio. kr. for et anlæg med 500 P-pladser

Projektet omfatter etablering af et underjordisk parkeringsanlæg på Ingerslevs Boulevard. Der er i dag parkerings på og langs Ingerslevs Boulevard.

Det er et stort pres på parkeringen i området. I henhold til en rapport udgivet af Realdania koster et parkeringsanlæg under terræn og under byrum i størrelsesordenen 400.000-700.000 kr. pr. parkeringsplads.

Denne type parkeringsanlæg etableres i nye byudviklingsområder, men etableres sjældent i de eksisterende og ældre byområder, hvor der er behov for at fjerne overfladeparkeringen, hvor defrigjorte arealer kan indrettes til nye og bedre byrum. Prisen er uden indretning af byrum.

Der er i dette projekt ikke taget stilling til hvorvidt den eksisterende parkering skal nedlægges. Der er i dag fra Ingerslevs Plads og ned til Kroghsgade ca. 250 parkeringspladser på terræn.



# PARKERINGSBUS PÅ TRØJBORG

# 30

Projektet omfatter et parkeringsanlæg ved Trøjborgvej på Trøjborg. Der er i dag en eksisterende offentlig parkeringsplads, hvor der foreslås etableret et egentligt parkeringshus. Da et eventuelt parkeringsanlæg vil ligge centralt og være en del af bymiljøet, foreslås det etableret som enten et multifunktionelt parkeringshus eller et traditionelt parkeringshus.

## ALTERNATIV 1

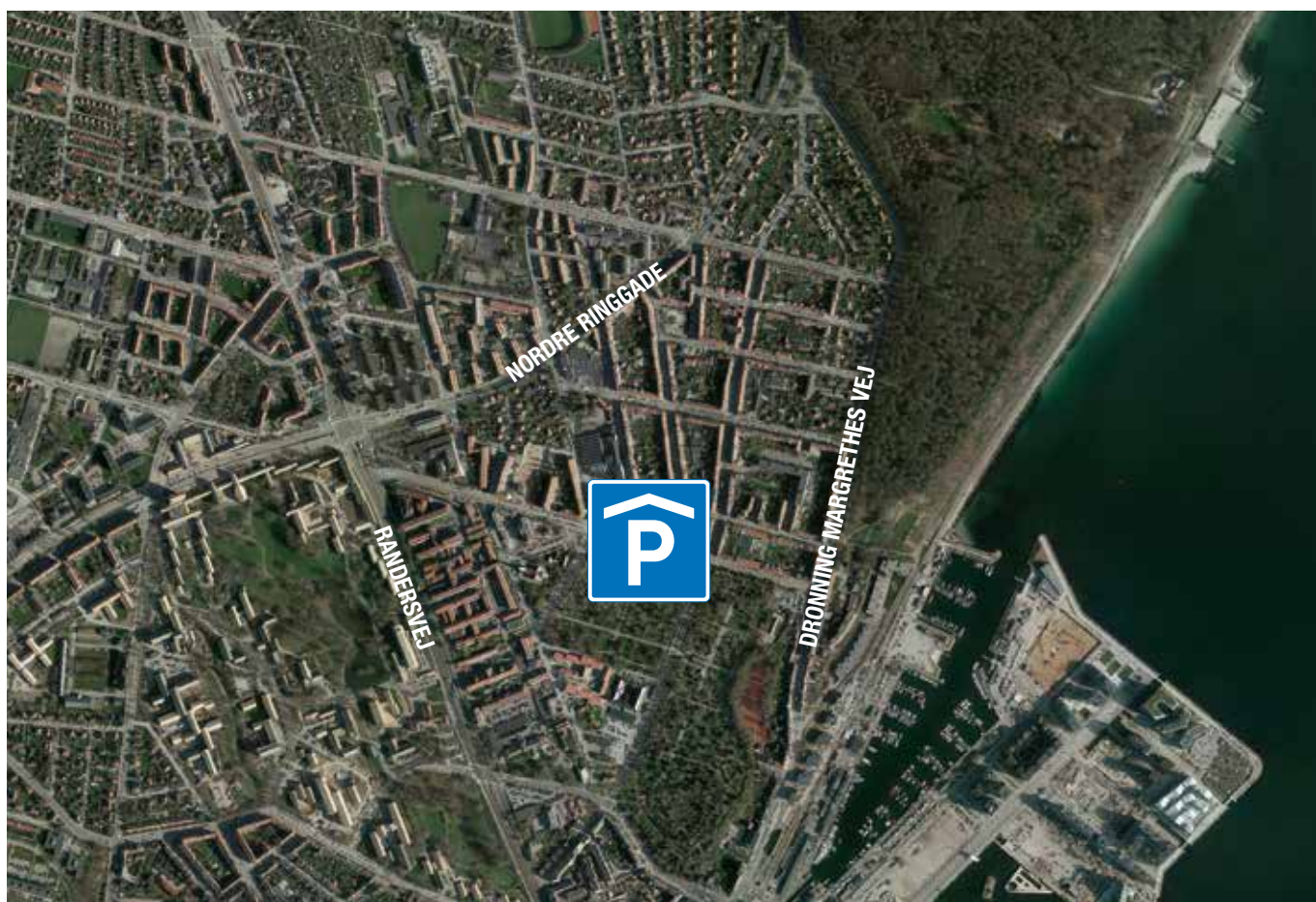
Det multifunktionelle parkeringshus kan enten suppleres af andre funktioner sådan at bygningen udformes som et parkeringshus kombineret med andre funktioner som detailhandel, kontorerhverv eller boliger. Alternativt kan det kombineres med grønt tagrum, offentligt byrum med faciliteter til træning, ophold og leg (som P-huset Lüders i Nordhavnen København, hvor der er dagligvarebutik og offentligt byrum i projektet). Et multifunktionelt parkeringshus koster i størrelsesordenen 175.000-200.000 kr. pr. parkeringsplads (rene byggeomkostninger).

## ANLÆGSOVERSLAG

50 mio. kr. for 250 P-pladser  
(Bygeomkostninger alternativ 2)

## ALTERNATIV 2

Anlægget kan også etableres som et traditionelt parkeringshus. Det vil sige, at det udelukkende anvendes til parkering. Udfordringen er at få parkeringshuset designet, så dets fremtræden i byrummet harmonerer med den øvrige bebyggelse. Et traditionelt parkeringshus (lukket), der er tilpasset gaderum m.m. koster i størrelsesordenen 150.000-175.000 kr. pr. plads, mens et fuldt åbent parkeringshus kan etableres for størrelsesordenen 100.000 kr. pr. plads.



# 31

## UDVIDELSE AF VIBORGVEJ

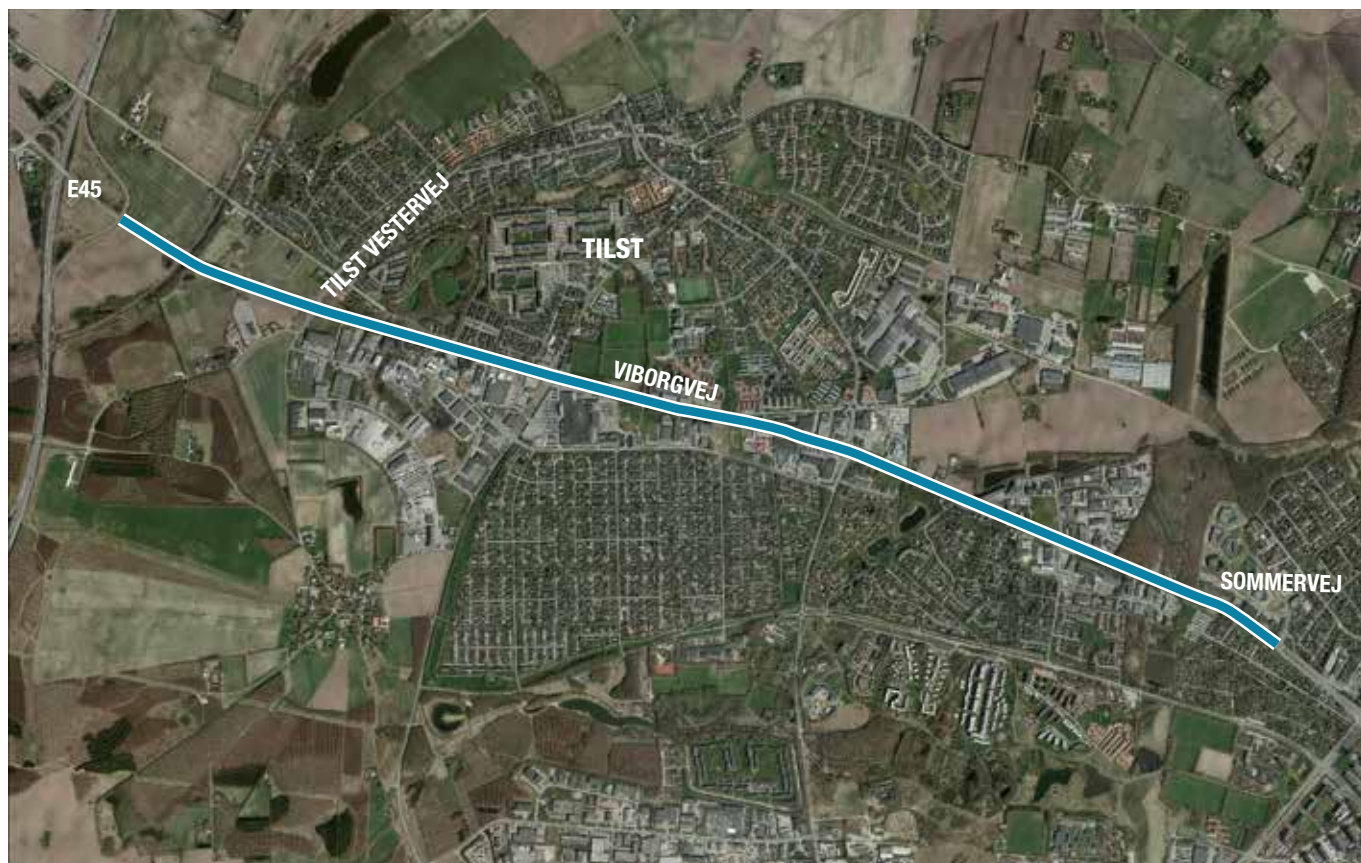
### ANLÆGSOVERSLAG

155 mio. kr.  
BESLUTTET

Viborgvej, mellem udbygges fra 2 til 4 spor på strækningen fra E45 til Sommervej. Dette vil sikre en bedre adgang mod vest og til motorvejsnettet fra større dele af Aarhus. Viborgvej er med sin nuværende udformning en af de mest belastede indfaldsveje. Udbygningen har relation til statens arbejde med udbygning af Rute 26.

Byrådet har, med Mobilitets- og Vejfonden (MOVE), bevilget midler til udvidelse af Viborgvej til fire spor på strækningen mellem Tilst Vestervej og Sommervej. Der er gennemført en idéfase iht. VVM-processen, og Byrådet fastlagde i 2016 rammerne for det videre arbejde med projektet.

Udvidelsen af Viborgvej til en fuld 4-sporet vej vil øge kapaciteten, forbedre fremkommeligheden og mindske risiko for uheld. Udvidelsen af Viborgvej skal foretages mod syd. Fremkommeligheden i krydsene på Viborgvej er allerede forbedret med krydsombygninger i 2017.



# PALUDAN MÜLLERS VEJ OG SKEJBY NORDLANDSVEJ - OMBYGNING AF 3 RUNDKØRSLER TIL SIGNALREGULEREREDE KRYDS

# 32

Trafikbelastningen på Paludan Müllers Vej-Skejby Nordlandsvej forventes i de kommende år at stige som følge af udbygningen af Skejby Sygehus og øvrig byudvikling i området. Der er i dag problemer med at afvikle trafikken i krydsene på strækningen, omkring Randersvej. Det drejer sig om de to rampekryds ved tilslutningen til Randersvej (begge rundkørsler i dag) og rundkørslen ved Graham Bells Vej.

Om morgenen er der problemer med at afvikle trafik fra Randersvej til Paludan Müllers Vej. Det betyder, at trafikken i det venstre spor på rampen stuver tilbage på Randersvej. Det betyder, at nogle trafikanter vælger at benytte shuntsporet for at vende i rundkørslen ved det østlige rampekryds. Der er udarbejdet et idéforslag for ombygning af de tre kryds på Paludan Müllers Vej-Skejby Nordlandsvej.

## ANLÆGSOVERSLAG

Groft overslag 30 mio. kr.

De tre rundkørsler foreslås ombygget til signalregulerede kryds for at indarbejde mest mulig kapacitet i krydsene. Paludan Müllers Vej-Skejby Nordlandsvej har et "knækket forløb" omkring de to rampekryds. "Knækkene" absorberes i dag i de to rundkørsler, men skal ved ombygning til signalregulerede kryds erstattes af kurver med en radius, der tilgodeser stopsigt for den gennemkørende trafik.



# 33

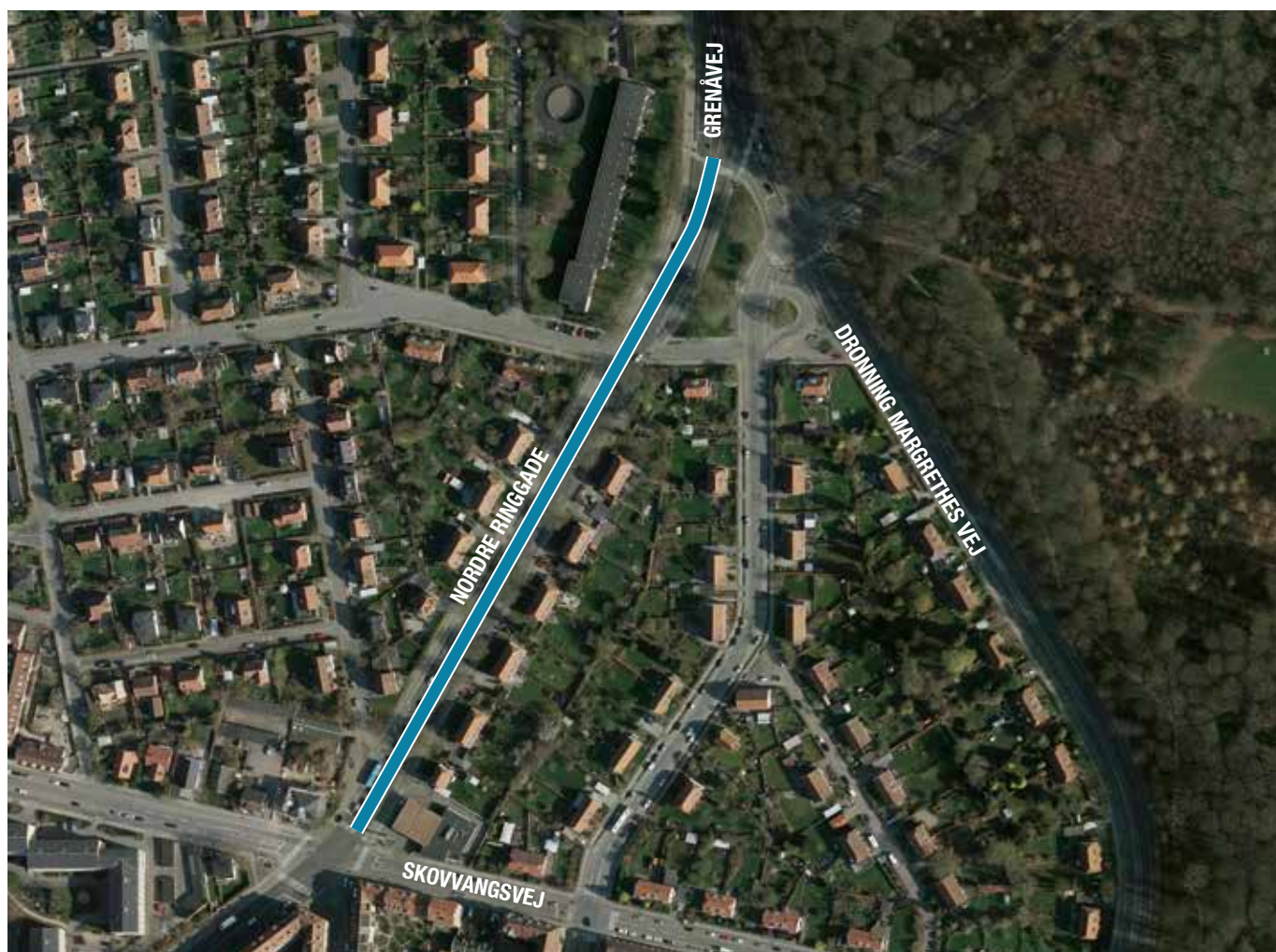
## UDVIDELSE AF NORDRE RINGGADE FRA DR. MARGRETHES VEJ TIL SKOVVANGSVEJ FRA 2-4 SPOR

### ANLÆGSOVERSLAG

2,5 mio. kr.

På den nordlige del af Nordre Ringgade er vejen kun tosporet med ét spor i hver retning. Vejen fungerer i praksis dog delvist som en firesporet vej. Vejstrækningen mellem Dronning Margrethes Vej og Skovvangsvej bør udbygges til en reel 4-sporet vej.

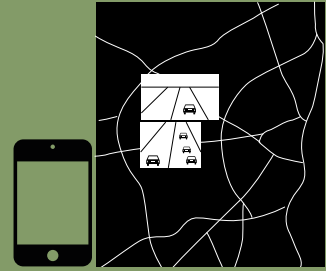
Efter kystvejsstrækningen er blevet reduceret fra 4 til 2 spor langs havnen er Nordre Ringgade blevet et godt alternativt for bilister, som skal mod city. En udvidelse af den nordlige del af Nordre Ringgade vil betyde, at en del overkørsler skal lukkes.







**RUNDKØRSEL VED RANDERSVEJ**



# INTELLIGENTE TRANSPORT- SYSTEMER

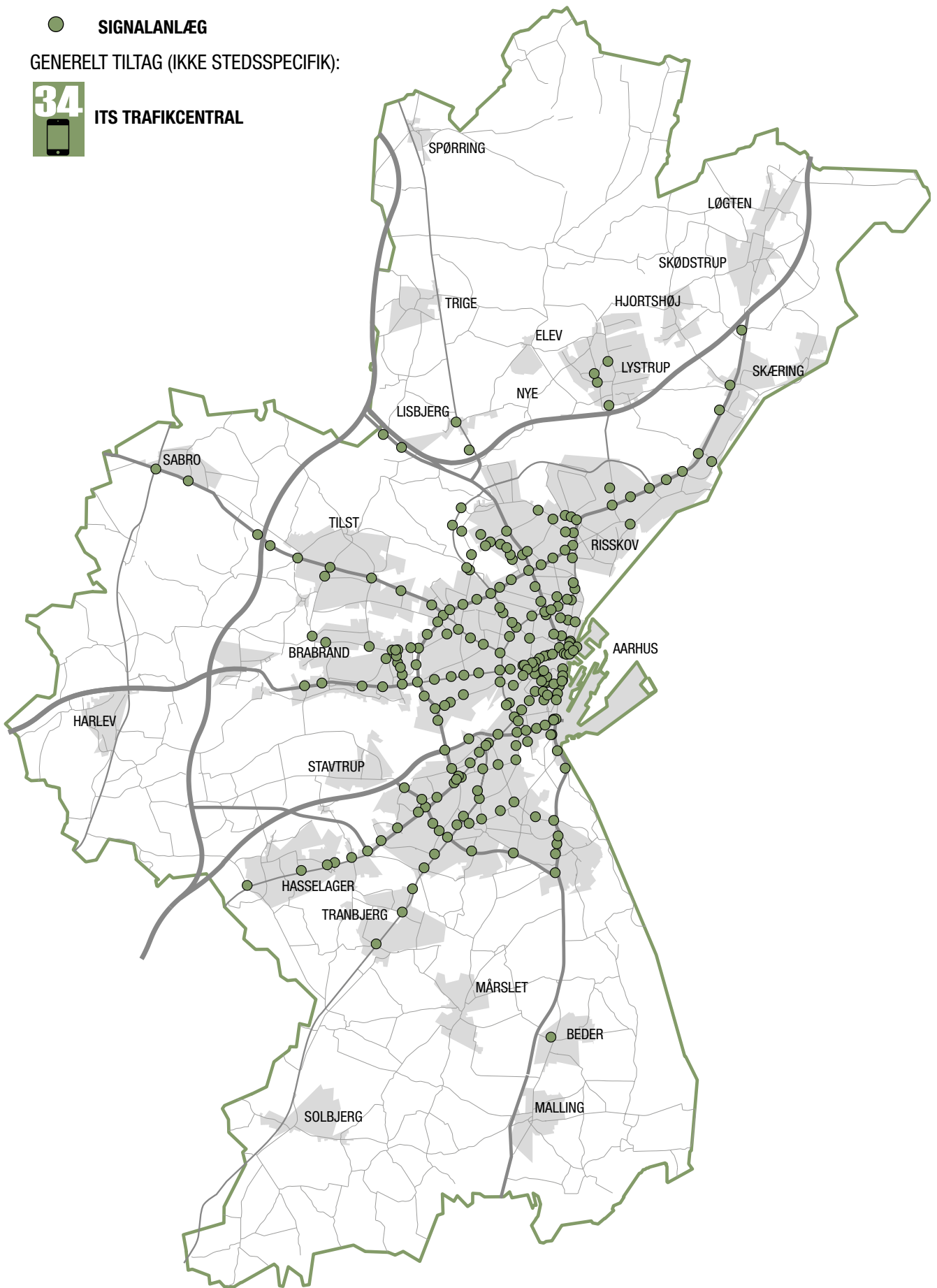
# ITS - TILTAG

● SIGNALANLÆG

GENERELT TILTAG (IKKE STEDSSPECIFIK):



34 ITS TRAFIKCENTRAL



# 34

## ITS TRAFIKCENTRAL

### ANLÆGSOVERSLAG

80,9 mio. kr. hertil kommer driftmidler til bemanning af centralen

En væsentlig faktor for effektiv trafikafvikling udgøres af byens i alt 232 signalregulerede kryds. Signalanlæggene medvirker til, at trafikken kan afvikles sikkert og effektivt. Modsat kan et forkert eller uhensigtsmæssigt indstillet signalanlæg også være årsag til betydelige og helt unødvendige forsinkelser i trafikken.

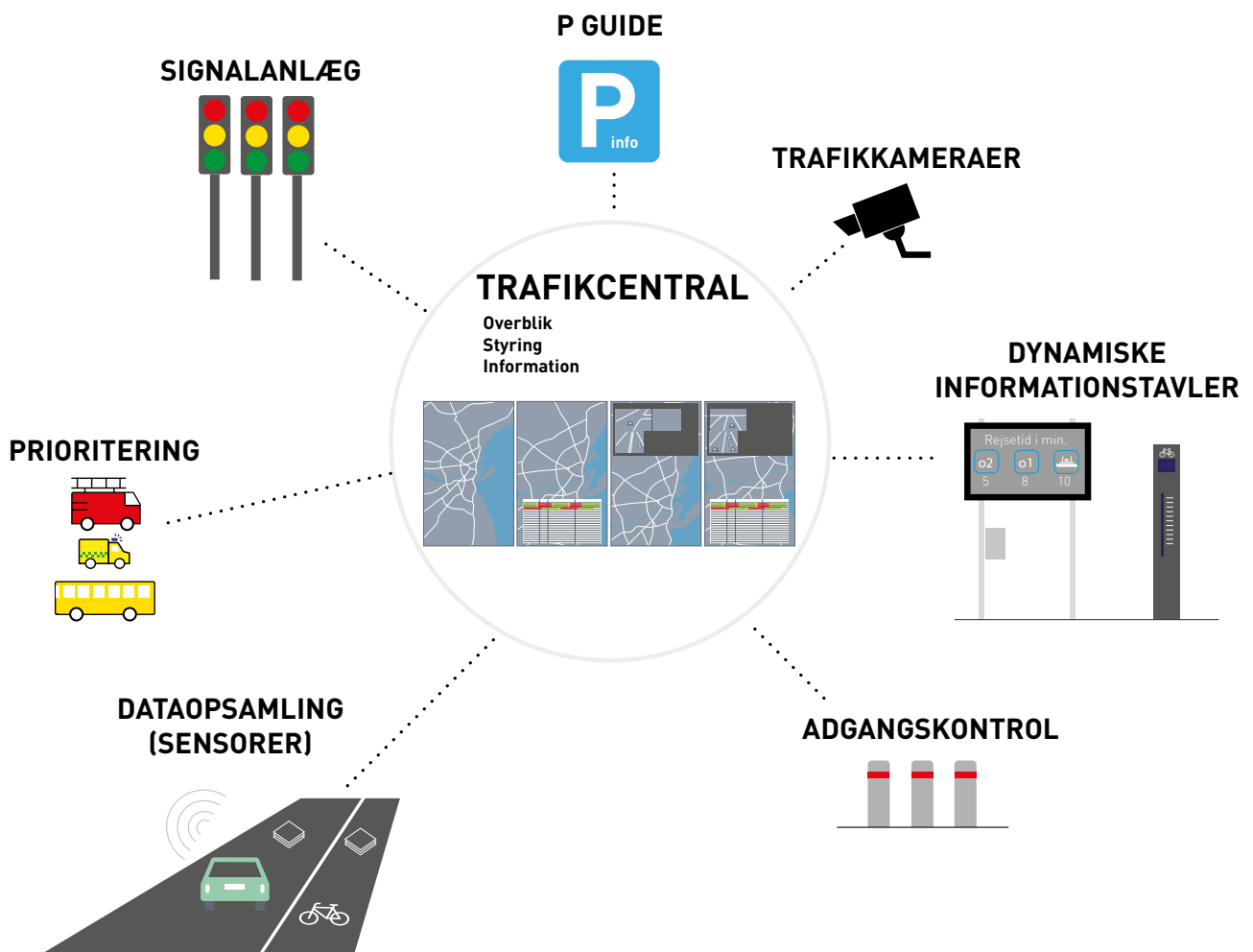
Det er derfor væsentligt, at der etableres løsninger med fokus på bedst mulig fremkommelighed for den enkelte trafikant, og udnyttelse af eksisterende infrastruktur fordelt på alle transportformer. For at dette kan blive en realitet, skal der være en mere agil løsning. Det anbefales, at der etableres en Trafikcentral til at sikre den optimale udnyttelse af den trafikale infrastruktur igennem indsamling og formidling af data til trafikanter.

Trafikcentralens hovedformål vil være at sikre den til enhver tid bedst mulige udnyttelse af vejinfrastrukturen, hvad enten der er tale om den daglige trafikafvikling, eller trafikale hændelser - planlagte såvel som uplanlagte. Målet er en bemanded trafikcentral, hvor alle 232 signalanlæg opgraderes, så de kan styres centralt fra trafikcentralen.

Foruden opgraderingen af signalanlæggene, skal der i et fuldt trafikcentral-setup suppleres med kameraer, dynamiske trafikinformations-tavler (VMS), udstyr til prioritering af udrykningskøretøjer og busser samt implementering af machine learning, opgradering af rejsetids-systemet og dynamiske P-henvisningstavler.

Nogle af løsningerne kræver samarbejde med eksterne parter. Fælles er, at etableringen af eksterne samarbejder med trafikcentralen som omdrejningspunkt, vil kunne skabe synergier, som både forbedrer trafikcentralens nyttevirkning og skaber værdi hos de eksterne samarbejdspartnere som f.eks. Midttrafik, Østjyllands Politi, Beredskabet, DR P4, DNU, Aarhus Letbane, Aarhus Havn, Molslinien, Nabokommuner og Vejdirektoratet (trafiktårnet i København).







# KOLLEKTIVT NET

# KOLLEKTIV TRAFIK

GENERELLE TILTAG (IKKE STEDSSPECIFIKKE):



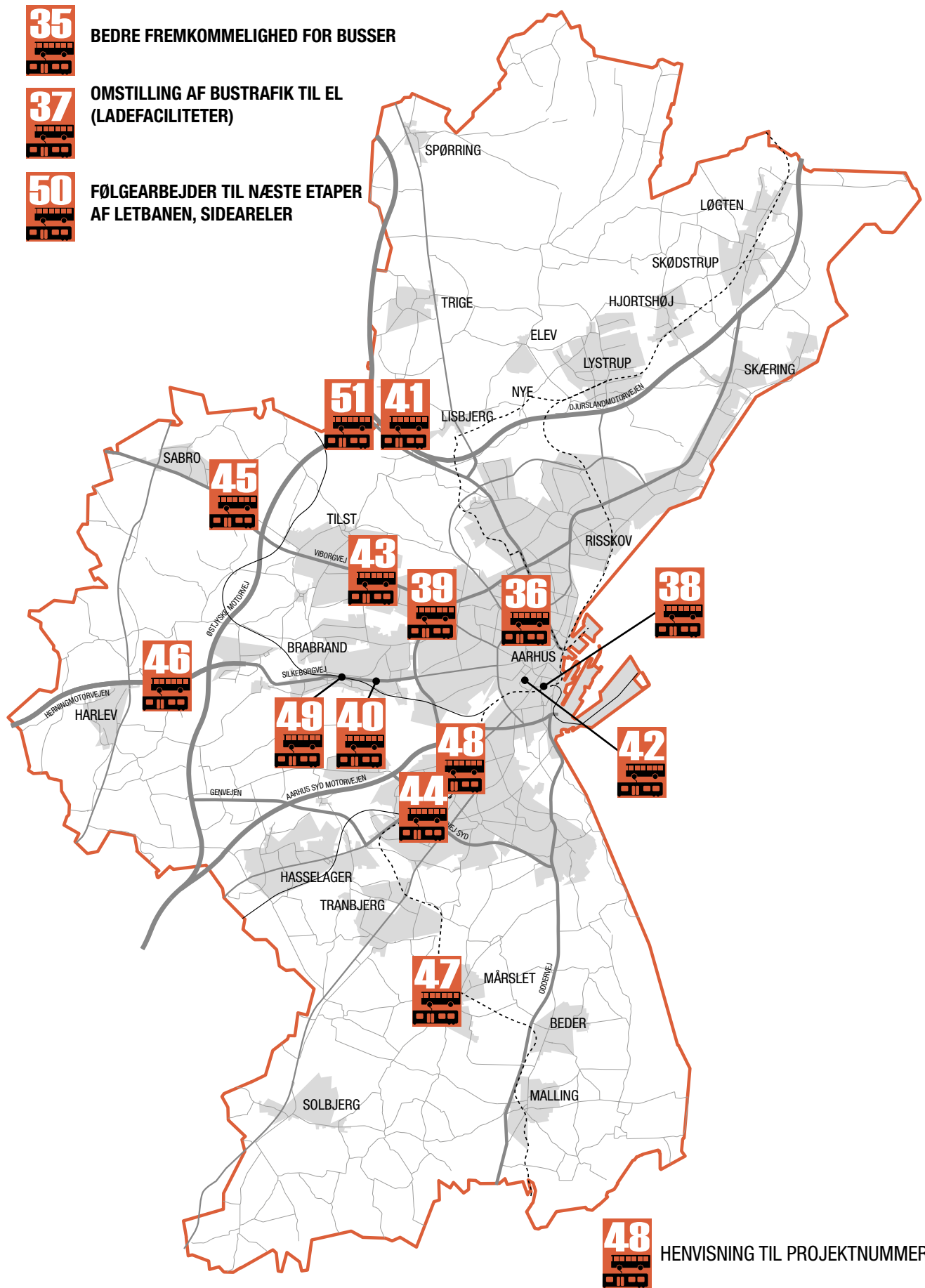
**35** BEDRE FREMKOMMELIGHED FOR BUSSER



**37** OMSTILLING AF BUSTRAFIK TIL EL  
(LADEFACILITETER)



**50** FØLGEARBEJDER TIL NÆSTE ETAPER  
AF LETBANEN, SIDEARELER



# 35

## BEDRE FREMKOMMELIGHED FOR BUSSE SAMT ETABLERING AF MINITERMINALER TIL AFKORTNING AF BUSLINJER

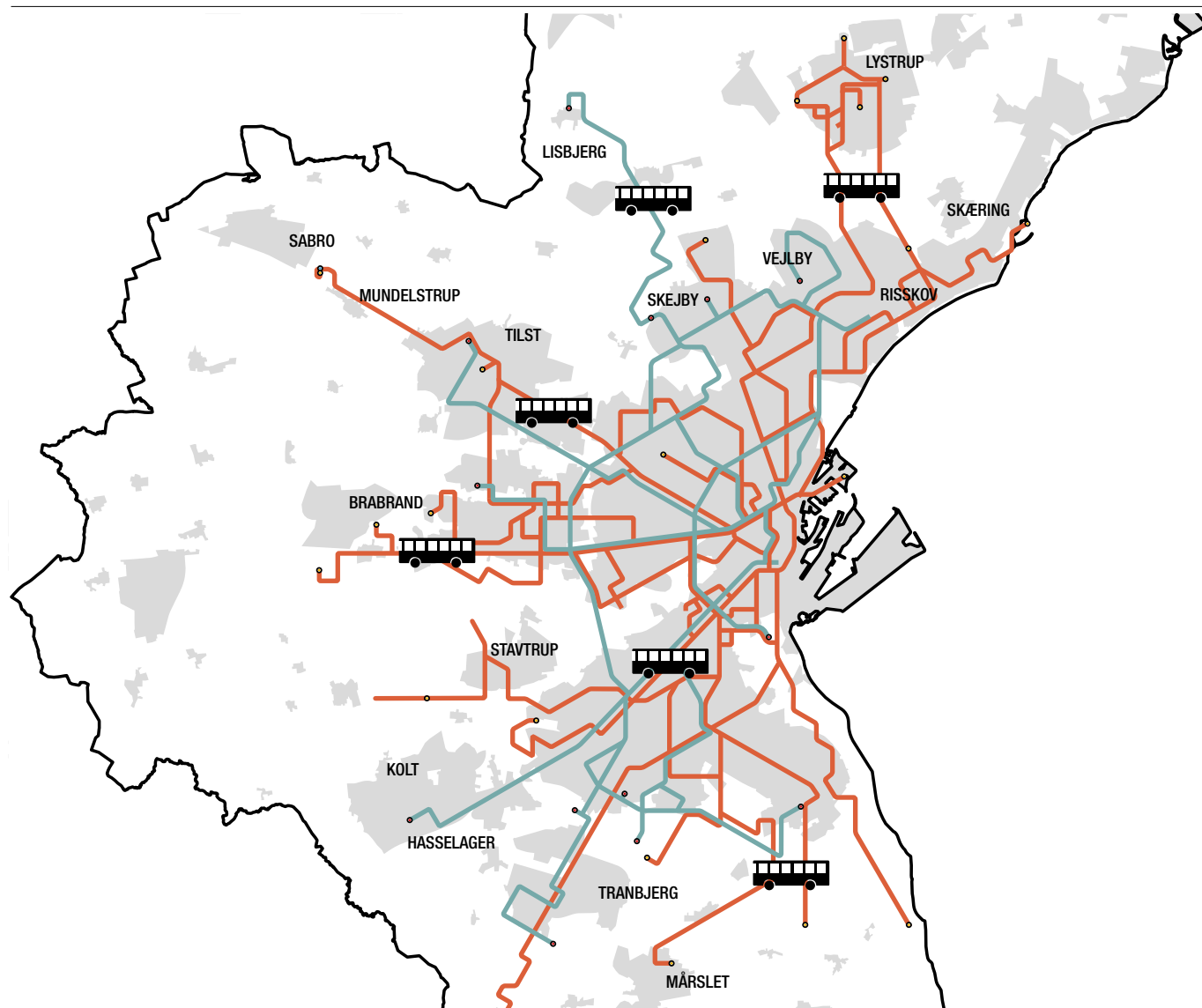
### ANLÆGSOVERSLAG

30 mio. kr.

Projektet omfatter bedre fremkommelighed for bybusserne. Busserne er ramt af manglende fremkommelighed, primært i den centrale midtby og på de store indfaldsveje. Det har derfor været nødvendigt for Midttrafik at øge køreplantiden på mange af bybuslinjerne. Det betyder væsentligt øgede årlige driftsomkostninger for Aarhus Kommune, uden at kunderne i den kollektive trafik får et bedre servicetilbud.

Formålet med projektet er at øge bussernes fremkommelighed, og dermed undgå yderligere øgede driftsomkostninger for busserne.

Der arbejdes i øjeblikket struktureret med at dokumentere, hvor og hvorfor bybusserne rammes på fremkommeligheden. Hvis fremkommelighedsprojekterne øger bussernes hastighed, så der kan spares køreplantid, vil det udløse en besparelse på kommunens driftsudgifter til køb af kørsel. Imidlertid kan der ved at gennemføre fremkommelighedstiltag formodentlig ikke forventes en decideret reduktion i bussernes køretid, men fremkommelighedstiltag vil kunne forhindre, at bussernes køretider vil øges yderligere på grund af de tiltagende problemer med fremkommelighed.





# MINIBUSTERMINAL VED UNIVERSITETET

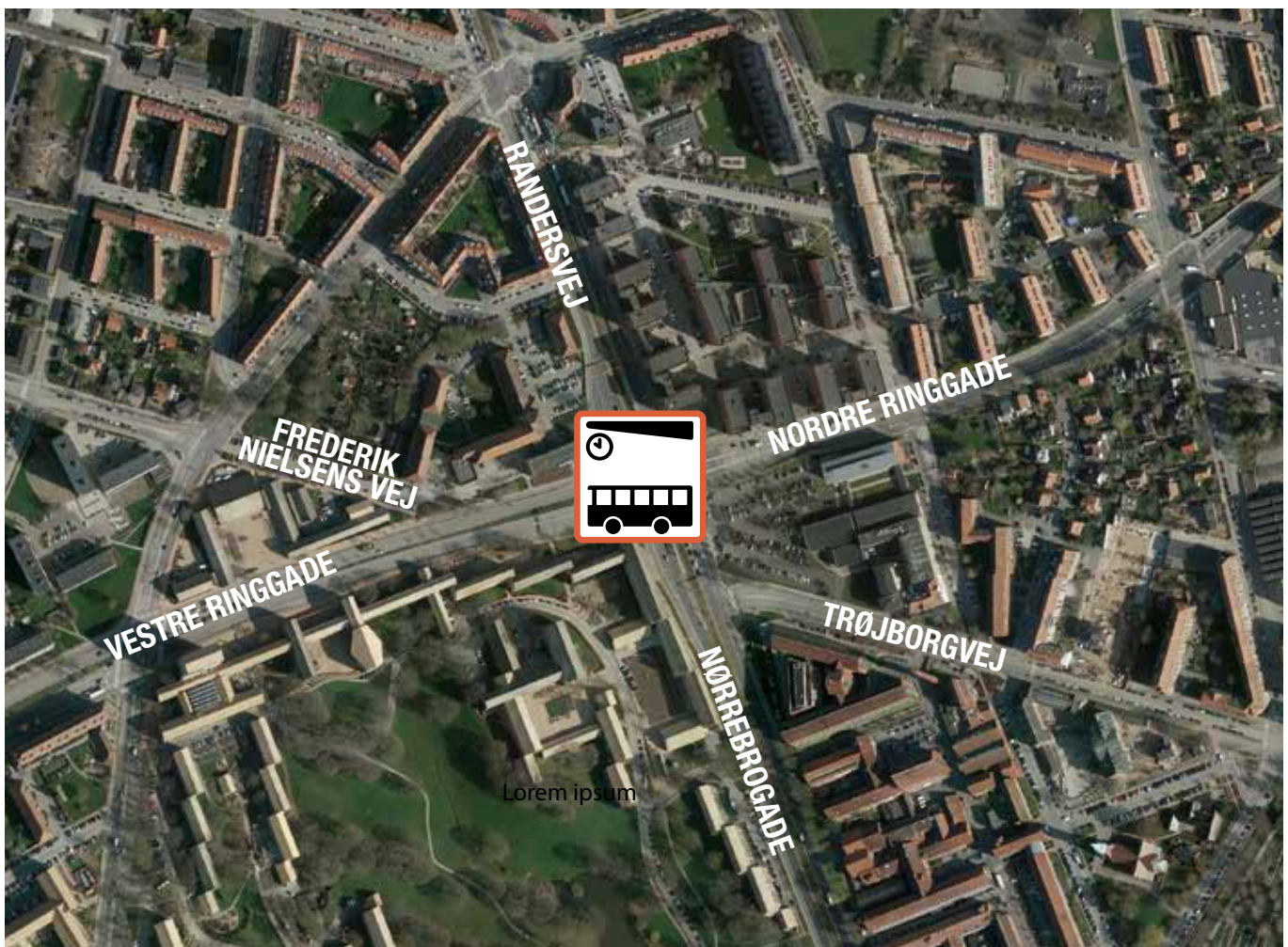
# 36

Projektet omfatter en minibusterminal ved Universitetet for at afkorte nogle busruter udenfor den centrale midtby, hvorfor bussernes arealbehov i midtbyen i givet fald mindskes. Afkortning af busruter forudsætter etablering af miniterminaler i afkortningspunkterne. Midttrafik har aktuelt store problemer med manglende fremkommelighed langs med havnen for en række regionale busruter mod Djursland og Randers. Midttrafik har i den forbindelse foreslået muligheden for at afkorte disse busruter omkring Universitetet, hvorfra rejsende i stedet kan benytte letbanen det sidste stykke vej til/fra Centrum.

Der er konkret skitseret på muligheden for at etablere en miniterminal på Frederik Nielsens Vej eller ved Trøjborgvej nær krydset Ringgaden/Randersvej, hvor der er gode omstigningsmuligheder til letbanen. I udgangspunktet vil den mulige miniterminal ved Universitetet alene skulle anvendes af regionale ruter, der i dag kører helt til/fra Rutebilstationen. En stor del af passagerene stiger af ved Skejby eller ved Universitetet.

## ANLÆGSOVERSLAG

9,5 mio. kr.



# 37

## OMSTILLING AF BUSTRAFIK TIL EL (LADEFACILITETER)

### ANLÆGSOVERSLAG

42 mio. kr.

Projektet omfatter, at knap 200 busser i bybusstrafikken omdannes fra diesel- til el-busdrift. I den forbindelse skal der etableres ladeinfrastruktur til natoplading af busserne på de tre kommunalt ejede busanlæg.

Der skal anvendes relativt store mængder strøm for at oplade el-busser. På busanlæggene skal der under alle omstændigheder forventes etableret én 100 kWh/250 Amp-lader pr. tre busser til natoplading. Omstilling til el af hele busparken på knapt 200 bybusser i Aarhus vil derfor kræve etablering af mindst 63 ladere i alt fordelt på de tre busanlæg. Det koster et tilslutningsbidrag til elnetselskabet at etablere disse ladere på cirka 17 mio. kr. Hertil kommer etablering af laderne, som skønnes at koste cirka 15 mio. kr. I alt skønnes etablering af nødvendig ladeinfrastruktur til

natoplading af hele busparken at koste cirka 32 mio. kr. For at sikre tilstrækkelig strøm skal elnetselskabet etablere transformatorstationer ved busanlæggene. Der skal ikke betales særskilt herfor, idet etableringen er indeholdt i tilslutningsafgiften.

Der vil i starten af omstillingen fra diesel til el forventeligt skulle anskaffes et antal elbusser med behov for lynladeanlæg ved busendestationerne. Omkostningerne hertil vil komme oveni de nævnte 32 mio. kr. til ladeinfrastruktur på de tre kommunale busanlæg. Behovet for lynladeanlæg afhænger af, dels hvornår busproducenterne kan sælge busser med stor rækkevidde til ren natoplading, og dels hvornår byrådet ønsker omstillingen fuldt implementeret. Der må dog formodentlig under alle omstændigheder påregnes etableret lynladeanlæg for cirka 10 mio. kr.

Der er endnu kun ganske få erfaringer med elbusdrift i Danmark. Elbusdrift har været gennemført på forsøgsbasis og med særlig finansiering. Der findes derfor ikke pålidelige vurderinger af, om busselskabernes driftsomkostninger ved eldrift matcher de hidtidige med dieseldrift. Der er desuden en stor usikkerhed omkring de fremtidige elafgifter til elbuskørsel, idet der pt. er en midlertidig afgiftssænkning, som udløber om få år.



# NY RUTEBILSTATION

# 38

Projektet omfatter ombygning af den eksisterende rutebilstation eller ny rutebilstation i Aarhus C. I foråret 2018 blev en helhedsplanlægning for Aarhus H og tilstødende områder igangsat. Området er et betydningsfuldt og centralt område i Aarhus Kommune, og fungerer i dag som kommunens største kollektive mobilitetshub. Der er indtil nu blevet udført en række forundersøgelser og analyser, særligt med henblik på afklaring af trafikale forudsætninger, der skal ligge til grund for den videre planlægning. Formålet med projektet er at skabe debat og bidrage til processen om at løfte områdets attraktivitet og funktionsdygtighed som centerområde, trafikknudepunkt, bymiljø med stor kulturel og historisk betydning samt som samlende forankringspunkt for hele kommunen.

I området færdes tæt på 80.000 mennesker hver dag, fordelt på forskellige transportformer. Størstedelen bruger kollektiv trans-

## ANLÆGSOVERSLAG

100 mio. kr.  
(der er stor usikkerhed hvilken løsning der bliver valgt)

port (bus, tog, letbane) og Aarhus H-området er i dag det vigtigste knudepunkt for den kollektive trafik i regionen. På grund af den centrale placering og skifepunkt mellem kollektiv transport er området det sted med de største fodgængerflows i Aarhus. I korridoren mellem Rymsgade og Hovedbanegården færdes ca. 23.000 fodgængere dagligt. I forbindelse med udvikling af Rutebilstationsgrunden er det blevet besluttet at den nuværende Rutebilstation skal lukkes og arealet sælges til byudvikling og der skal etableres en ny rutebilstation. Der skal undersøges muligheder for både terminal- og superstoppestedsløsning i området.



# 39

## HØJKLASSET KOLLEKTIV FORBINDELSE MELLEM AARHUS Ø OG BRABRAND

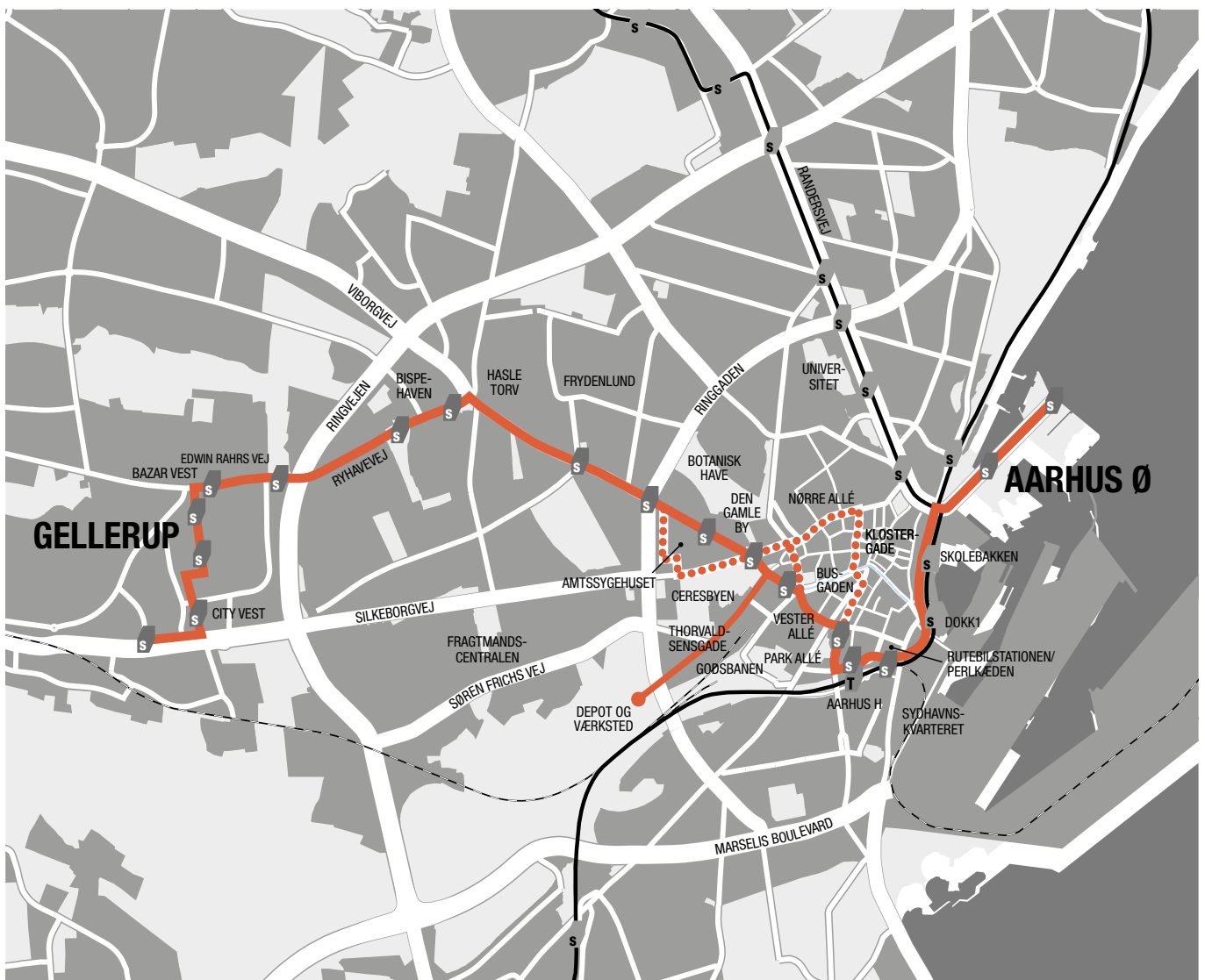
### ANLÆGSOVERSLAG

Anlægsselskabets vurdering: 790 – 900 mio. kr.

Projektet omfatter et kollektiv trafik tilbud med enten Letbane eller BRT mellem Aarhus Ø-Gellerup. Traceet vil tage udgangspunkt i en dobbeltsporet letbane mellem Brabrand og Aarhus Ø. Det primære projekt består af strækningen fra Gellerup til Aarhus Ø, men vil medtage en videreførelse i Brabrand til Banevænget til et nyt terminalområde.

Aarhus Ø-Gellerup-etapen vil få et forløb gennem områder med store befolkningskoncentrationer, midtbyen og den igangværende omdannelse af De Bynære Havnearealer. Den foreslåede linjeføring understøtter fortætning og/eller byomdannelse i Aarhus Ø samt ved Amtssygehuset, Hasle Torv, Bispehaven, Gellerup/Toveshøj i sammenhæng med Helhedsplanen

Det er vigtigt, at letbanen/BRT integreres i byen, og at de endelige løsninger findes under hensyntagen til bymiljøet, den øvrige trafik og naboer. Der er behov for særlig opmærksomhed i Midtbyen, hvor trafikarealerne er begrænsede, herunder ved Rådhuset, Vester Allé og Thorvaldsensgade.



# HØJKLASSET KOLLEKTIV FORBINDELSE MELLEM CITY VEST OG BANEVÆNGET

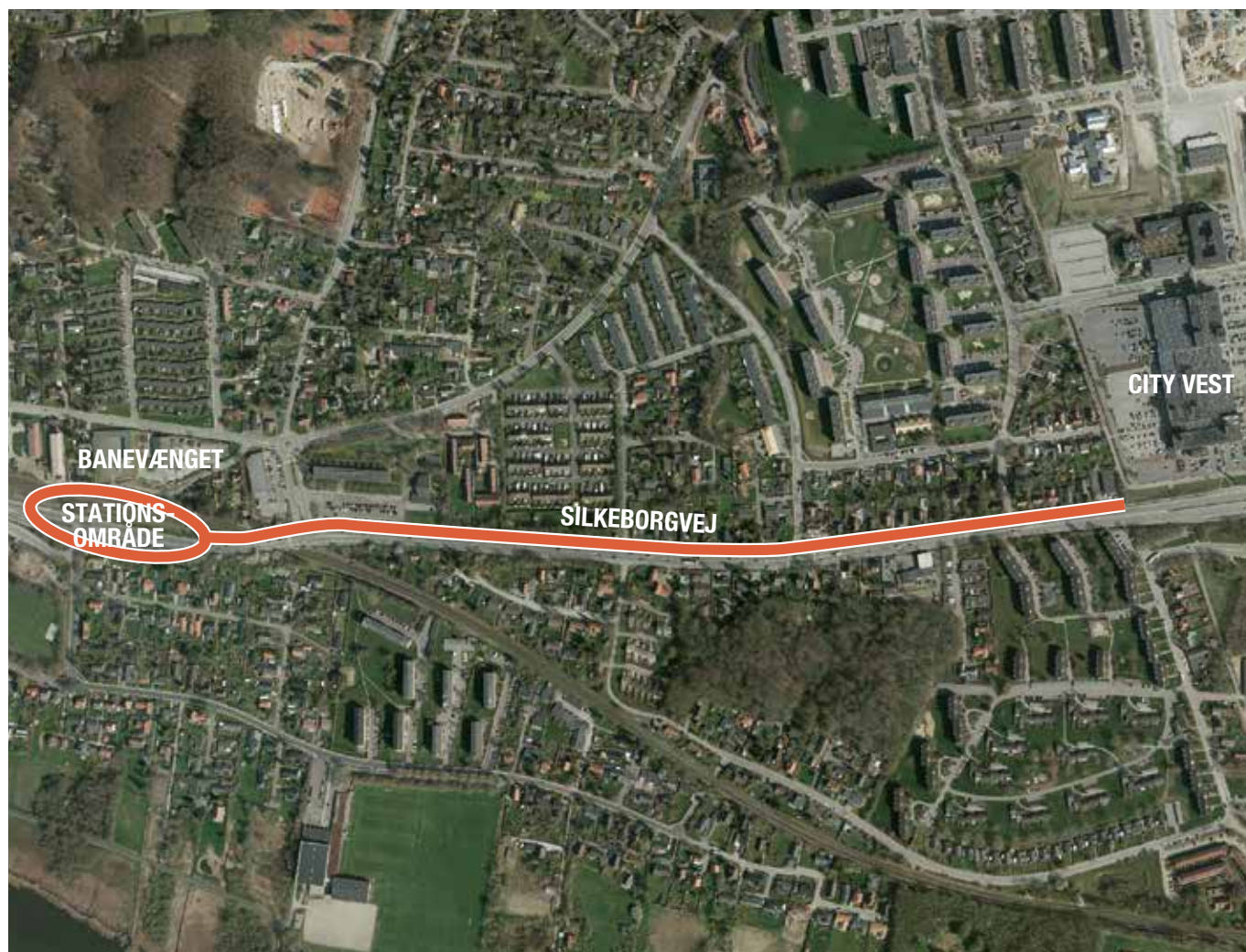
# 40

Projektet omfatter en letbane eller en BRT løsning fra City Vest til Brabrand ved Banevænget, hvor "Samspil 2025"\* foreslår et terminalområde. Brabrand Station blev nedlagt i 1970'erne, men med letbanen er der potentiale for at genåbne stationen og etablere omstigningsmulighed mellem letbanen og de statslige baner, herunder en mulig kommende ny regional bane mellem Aarhus og Silkeborg.

## ANLÆGSOVERSLAG

140-160 mio. kr.

\* "Samspil 2025" er et visionsoplæg for udbygningen af letbaner og togbaner i østjylland fra 2013.



# 41

## HØJKLASSET KOLLEKTIV FORBINDELSE MELLEM LISBJERG OG HINNERUP (AARHUS KOMMUNES ANDEL)

### ANLÆGSOVERSLAG

183 mio. kr. i Aarhus Kommune

Projektet omfatter en dobbeltsporet Letbane eller BRT fra Lisbjergskolen til vest for E45. Letbanens næste etaper er et afgørende bidrag til udbygningen af et effektivt kollektivt transportsystem, som understøtter byudvikling og byfortætning og sikrer en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og i Business Region Aarhus. Letbanens næste etaper er således et helt centralt led i Aarhus Kommunes samlede byudviklings- og mobilitetsstrategi.

Letbane/BRT fra Lisbjergskolen, integreret med byudviklingsplanerne ved Lisbjerg og krydsende E45 via en bro nord for Søftenvej. Uden for Aarhus Kommune er foreslået et enkeltsporet forløb fra et nyt parker-og-rejs-anlæg vest for E45 og langs med Søftenvej/Aarhusvej til Hinnerup Station. Forholdsmæssigt ligger kun en mindre del af Hinnerup-etapen i Aarhus Kommune. Her vil den skulle integreres i planerne for Lisbjerg byudviklingsområde og have et hensigtsmæssigt forløb på tværs af E45, så der er sammenhæng med det videre forløb i Favrskov Kommune.



# DEPOTSPOR TIL LETBANEN

# 42

Projektet omfatter et ekstra letbane spor via Carl Blochs Gade til depot og værksted medtages af hensyn til driften.

Sporet vil være nødvendigt i forbindelse med anlæg af etape Aarhus Ø-Gellerup. Uden et depotspor vil for meget togtrafik skulle via Aarhus H, hvilket vil være problematisk for trafikafviklingen på Aarhus H.

## ANLÆGSOVERSLAG

105-120 mio. kr.



# 43

## HØJKLASSET KOLLEKTIV FORBINDELSE MELLEM HASLE TORV OG TILST

### ANLÆGSOVERSLAG

500 - 600 mio. kr.

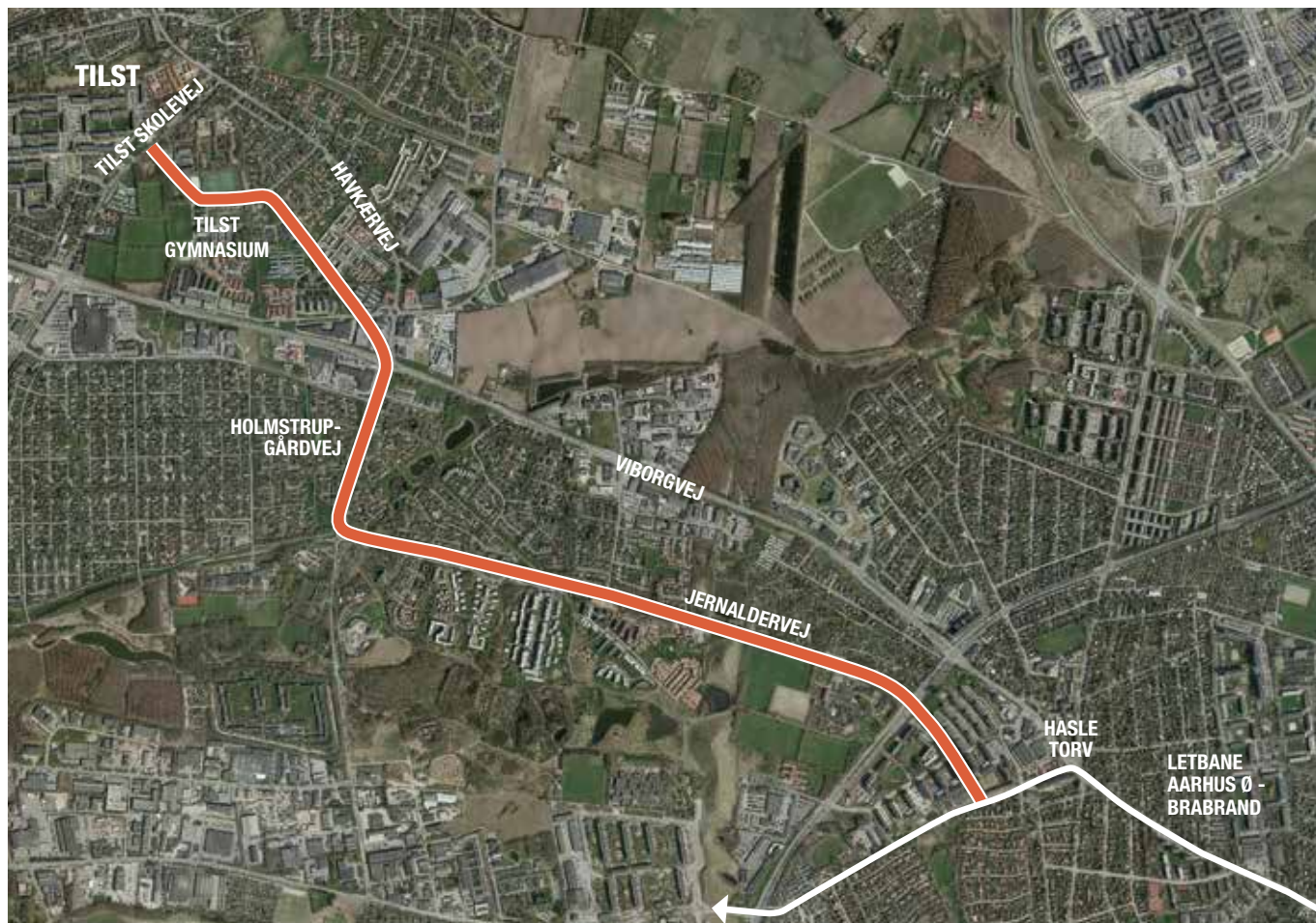
\* "Samspil 2025" er et visionsoplæg for udbygningen af letbaner og togbaner i østjylland fra 2013.

Projektet omfatter en letbane/BRT-løsning til Tilst. Løsningen forudsætter at letbanen til Gellerup (City Vest) er anlagt. Projektet er et af flere der screenes af letbanesamarbejdet som led i overvejelser om langsigtede investeringer i højklasset kollektiv trafik (LRT og BRT). Med baggrund heri forventes en opdatering af "Samspil 2025"\*.

Projektet ses som en afgrening mod Tilst fra en kommende letbane.

Forløbet er fra Ryhavevej, via Rymarken, Jernaldervej og Holmstrupgårdvej. Viborgvej krydses ved Havkærvej, og det er forudsat at der sker en omdannelse i området nord for Viborgvej og vest for Havkærvej. Letbanen føres gennem området til Tilst Gymnasium og en endestation øst for Tilst Skolevej.

Strækningen er ca. 4,7 km lang og har 6 stationer.





# HØJKLASSET KOLLEKTIV FORBINDELSE MELLEM BANE- GÅRDSPLADSEN OG HASSELAGER

# 44

Projektet er undersøgt i flere omgange, og der foreligger 3 forskellige bud på en løsning:

- Letbane via Skanderborgvej, som indgik i Letbanesamarbejdet første undersøgelser, og i "Samspil 2025"\*
- BRT via Skanderborgvej, som er undersøgt af Aarhus Kommune som et alternativ til letbane.
- Letbane via jernbanen på strækningen mellem Viby Station og Gunnar Clausens Vej.

Projekterne indgår alle i de projektscreeninger, der gennemføres af letbanesamarbejdet som led i overvejelser om langsigtede investeringer i højklasset kollektiv trafik (LRT og BRT). Med baggrund projektscreeningerne forventes en opdatering af "Samspil 2025".

Letbane eller BRT via Skanderborgvej har et forløb fra Banegårdspladsen via M. P. Bruuns Gade, Odensegade, Harald Jensens Plads og Skanderborgvej til banebroen nord for krydset ved Kolt Skovvej. Ved Kolt Skovvej er der mulighed for at etablere en terminal, hvor også tog på hovedbanen stopper og der er gode forhold for omstigning og kombinationsrejser mv.

Som en alternativ mulighed for letbanelinjeføring er undersøgt et forløb, der fra Viby Torv forløber via Holme Ringvej til Viby Station og følger jernbanesporene herfra til Gunnar Clausensvej og videre via Skanderborgvej til banebroen. Her er forudsat, at der anlægges dobbeltspor for letbanen mellem Viby Station og Gunnar Clausens Vej.

Strækningen via Skanderborgvej er ca. 8,3 km lang og med ca. 8 stationer. Via banen er strækningen ca. 8,8 km og evt. med 9 stationer.

## ANLÆGSOVERSLAG

Letbane: 900 – 1.000 mio. kr.  
(prisen vurderes at være på samme niveau uanset linjeføring)

BRT: 500 – 600 mio. kr.

### Endestation i Hasselager:

Letbane: 200-300 mio. kr. / BRT: 10 mio. kr.

### Endestation i Hasselager

I sammenhæng med ovennævnte er undersøgt en videreførelse til Kolt Østervej og en endestation ved Kolt Kirkevej som enten Letbane eller BRT. Med baggrund heri ses en busløsning, hvor bussens fremkommelighed kan sikres med busprioritering som et realistisk projekt. Det kan enten ses som "tilbringer-bus" som en videreførelse, hvor en BRT- linje fortsætter i en mindre højklasset infrastruktur.

\* "Samspil 2025" er et visionsoplæg for udbygningen af letbaner og togbaner i østjylland fra 2013.



# 45

## BUSPRIORITERING MELLEML TILST OG SABRO

### ANLÆGSOVERSLAG

Der er ikke udarbejdet overslag

Projektet omfatter busprioritering mellem Tilst og Sabro.

Der foreligger ikke undersøgelser af projektet.

Projektet forudsætter at der anlægges busprioritering på udvalgte strækninger og i kryds mellem Tilst og Sabro. Ruten vil have et forløb fra Tilst Skolevej via Langkærparken til Tilst Parkvej, via Gammel Viborgvej og Sabrovej og via Hvidtjørnvej, Larixvej og Damvej frem til Sabro Skole.

Antal stationer er ikke overvejet.



# BUSPRIORITERING MELLE BRABRAND OG HARLEV

# 46

Projektet omfatter busprioritering mellem Brabrand og Harlev.

Der foreligger ikke undersøgelser af projektet.

Forbedret kollektiv trafik til Harlev kan sikres ved at en kommende ny statslig bane til Silkeborg anlægges dobbeltsporet, hvorved der er lagt op til mulige stop i både Framlev, Brabrand og Åby. Hermed kan den kollektive trafikbetjening forbedres med tilbringer-busser til en station i Harlev/Framlev og ved hjælp af busprioritering.

Antal stationer er ikke afklaret.

Projektet skal ses som en videreførelse af højklasset kollektiv trafik mellem Aarhus Ø og Brabrand.

## ANLÆGSOVERSLAG

Der er ikke udarbejdet overslag



# 47

## KOMBINATIONSANLÆG VED MÅRSLET

### ANLÆGSOVERSLAG

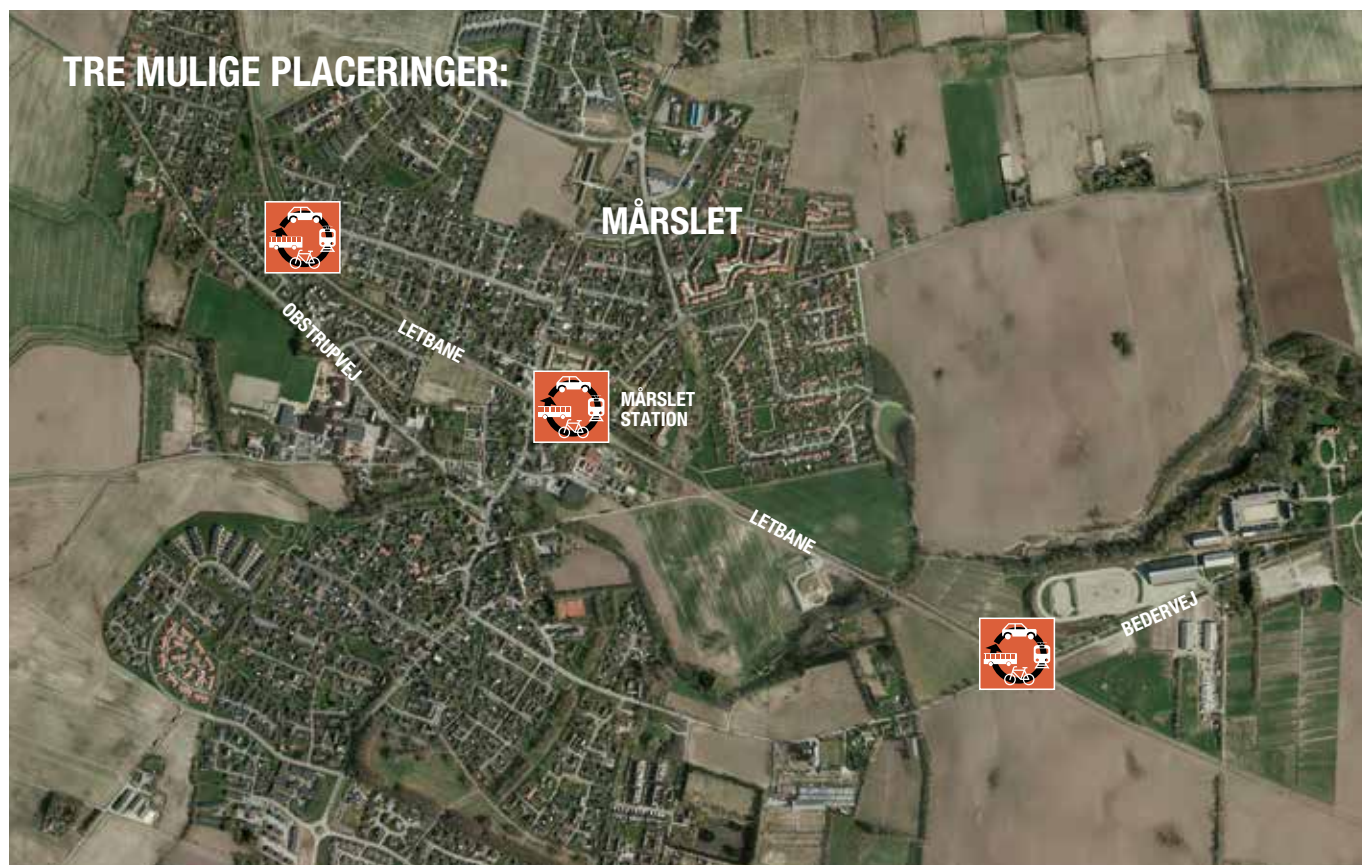
5-10 mio. kr. (prissat efter anlægget ved Lisbjerg)

Projektet omhandler et kombinationsanlæg i nærheden af Mårslet, hvilket kan gøre det nemmere og mere attraktivt at skifte transportmiddel.

Indførelsen af et udvidet busnet skal sammen med letbanen udgøre et højklasset kollektivt trafiknet i Aarhus. Ved at give høj prioritet til letbanen og A-buslinjerne sikres en høj fremkommelighed og rettidighed i det højklassede kollektive trafiknet, hvilket vil bidrage til at opnå en øget andel rejsende med kollektiv trafik. For at øge attraktiviteten af systemet yderligere kan det tilstræbes at skabe god mulighed for kombinationsrejser – både for eksisterende passagerer i den kollektive trafik, der skal foretage omstigning mellem to buslinjer, eller mellem bus og tog og for nye potentielle passagerer fra andre trafikantgrupper,

Et godt kombinationsanlæg har moderne læskure og informationsskærme med realtidsinformation. Der vil typisk være cykel-parkering og bilparkering i tilknytning til stoppestedet. Afhængig af passagerertallet vil der være mulighed for at koble yderligere faciliteter til superstoppesteder, f.eks. toiletter, rejsekort-salg-automat, chaufførfaciliteter, kiosk, dagligvarebutik, videoovervågning osv.

For at flytte bilister over i den kollektive trafik, skal der også skabes mulighed for skift af transportmiddel i de perifere områder. Det kunne f.eks. opnås ved at etablere en Parkér-og Rejs-funktion såsom Mårslet i tilknytning til stationer. Der kan ligeledes indtænkes flere servicefunktioner i tilknytning til stoppestedet. Det kan f.eks. være at placere tankstation, bilværksted og dagligvarebutik eller opladning af el-biler, leje af bycykler og faciliteter til opbevaring af egen cykel mv. Der kan også udarbejdes rammer for, hvordan stoppesteder gøres trygge, herunder belysning, bemanning og overvågning.



# KOMBINATIONSANLÆG VED VIBY TORV

# 48

Projektet omhandler et kombinationsanlæg ved Viby Torv, hvilket kan gøre det nemmere og mere attraktivt at skifte transportmiddel.

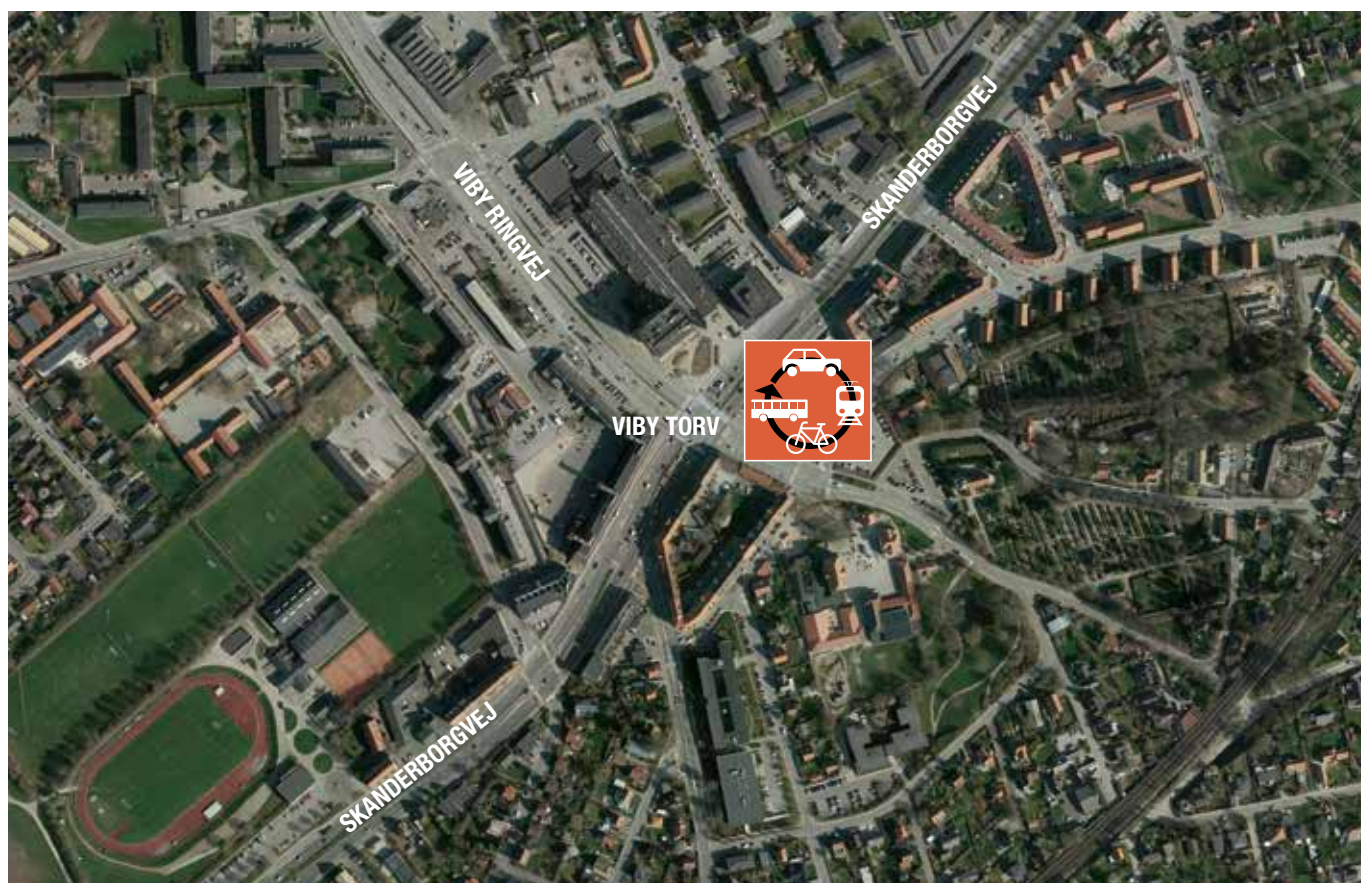
Indførelsen af et udvidet busnet skal sammen med letbanen udgøre et højklasset kollektivt trafiknet i Aarhus. Ved at give høj prioritet til letbanen og A-buslinjerne sikres en høj fremkommelighed og rettidighed i det højklassede kollektive trafiknet, hvilket vil bidrage til at opnå en øget andel rejsende med kollektiv trafik. For at øge attraktiviteten af systemet yderligere kan det tilstræbes at skabe god mulighed for kombinationsrejser – både for eksisterende passagerer i den kollektive trafik, der skal foretage omstigning mellem to buslinjer eller mellem bus og tog og for nye potentielle passagerer fra andre trafikantgrupper,

Et godt kombinationsanlæg har moderne læskure og informationskarme med realtidsinformation. Der vil typisk være cykel-parkering og bilparkering i tilknytning til stoppestedet. Afhængig af passagerertallet vil der være mulighed for at koble yderligere faciliteter til superstoppesteder, f.eks. toiletter, rejsekort-salg-automat, chaufførfaciliteter, kiosk, dagligvarebutik, videoovervågning osv.

## ANLÆGSOVERSLAG

5-10 mio. kr. (prissat efter anlægget ved Lisbjerg)

For at flytte bilister over i den kollektive trafik, skal der også skabes mulighed for skift af transportmiddel i de perifere områder. Det kunne f.eks. opnås ved at etablere en Parkér-og Rejs-funktion såsom Viby Torv i tilknytning til stationer. Der kan ligeledes indtænkes flere servicefunktioner i tilknytning til stoppestedet. Det kan f.eks. være at placere tankstation, bilværksted og dagligvarebutik eller opladning af el-biler, leje af bycykler og faciliteter til opbevaring af egen cykel mv. Der kan også udarbejdes rammer for, hvordan stoppesteder gøres trygge, herunder belysning, bemanding og overvågning.



# 49

## KOMBINATIONSANLÆG, BRABRAND STATION

### ANLÆGSOVERSLAG

5-10 mio. kr. (prissat efter anlægget ved Lisbjerg)

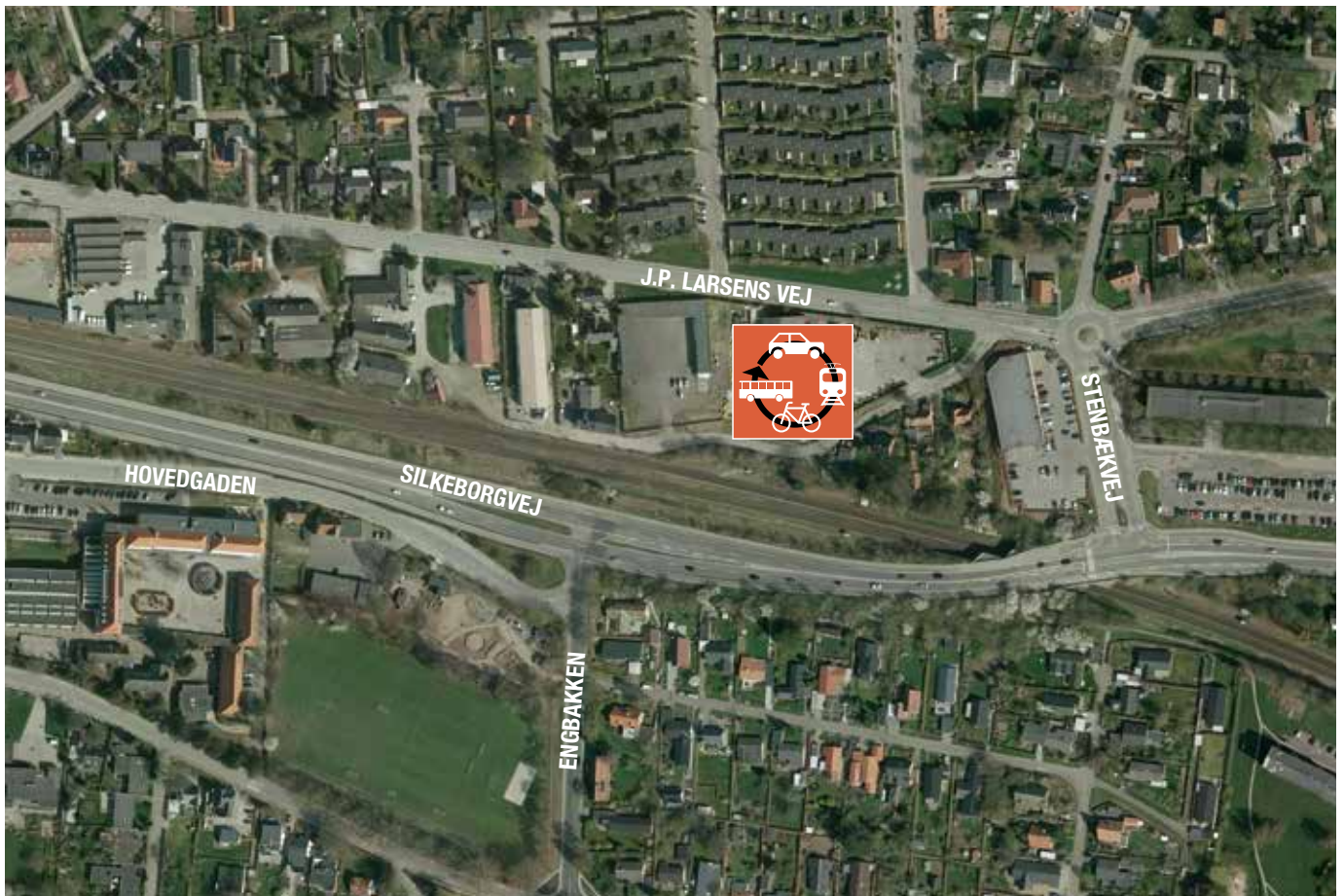
Projektet omhandler et kombinationsanlæg ved Brabrand station, hvilket kan gøre det nemmere og mere attraktivt at skifte transportmiddel. Ved at genåbne Brabrand Station vil der opstå et attraktivt knudepunkt med kort afstand til Aarhus H.

Indførelsen af et udvidet busnet skal sammen med letbanen udgøre et højklasset kollektivt trafiknet i Aarhus. Ved at give høj prioritet til letbanen og A-buslinjerne sikres en høj fremkommelighed og rettidighed i det højklassede kollektive trafiknet, hvilket vil bidrage til at opnå en øget andel rejsende med kollektiv trafik. For at øge attraktiviteten af systemet yderligere kan det tilstræbes at skabe god mulighed for kombinationsrejser – både for eksisterende passagerer i den kollektive trafik, der skal foretage

omstigning mellem to buslinjer eller mellem bus og tog og for nye potentielle passagerer fra andre trafikantgrupper,

Et godt kombinationsanlæg har moderne læskure og informationskarme med realtidsinformation. Der vil typisk være cykel-parkering og bilparkering i tilknytning til stoppestedet. Afhængig af passagerertallet vil der være mulighed for at koble yderligere faciliteter til superstoppesteder, f.eks. toiletter, rejsekort-salgs-automat, chaufførfaciliteter, kiosk, dagligvarebutik, videoovervågning osv.

For at flytte bilister over i den kollektive trafik, skal der også skabes mulighed for skift af transportmiddel i de perifere områder. Det kunne f.eks. opnås ved at etablere en Parkér-og Rejs-funktion såsom Brabrand i tilknytning til stationer. Der kan ligeledes indtænkes flere servicefunktioner i tilknytning til stoppestedet. Det kan f.eks. være at placere tankstation, bilværksted og dagligvarebutik eller opladning af el-biler, leje af bycykler og faciliteter til opbevaring af egen cykel mv. Der kan også udarbejdes rammer for, hvordan stoppesteder gøres trygge, herunder belysning, bemanning og overvågning.



# FØLGEARBEJDER TIL KOMMENDE HØJKLASSEDE KOLLEKTIVE FORBINDELSER

# 50

I sammenhæng med etablering af letbanens etape 1 er der gennemført forbedringer på en række stationer for at understøtte kombinationsrejser.

Det er især i form af faciliteter for parkering af cykler og biler, så det bliver mere attraktivt at kombinere disse med brug af letbanen. Projektet omhandler en fortsættelse af denne indsats i sammenhæng med den højklassede kollektive trafik som helhed.

Konkret handler det om at opgradere stationerne, med parkeringsfaciliteter for biler og især cykler og skabe gode adgangsforhold. Projekterne vil bestå af både anlæg af enkelte nye større Parkér-og-Rejs anlæg, opgraderinger af stationerne i oplandsbyerne, hvor der er mulighed for kobling mellem buslinjer og biler fra oplandet samt mindre opgraderinger af en lang række stationer.

Det ses som hensigtsmæssigt at afsætte en årlig ramme til indsatsen, som løbende kan prioriteres i sammenhæng med det årlige anlægsprogram.

## ANLÆGSOVERSLAG

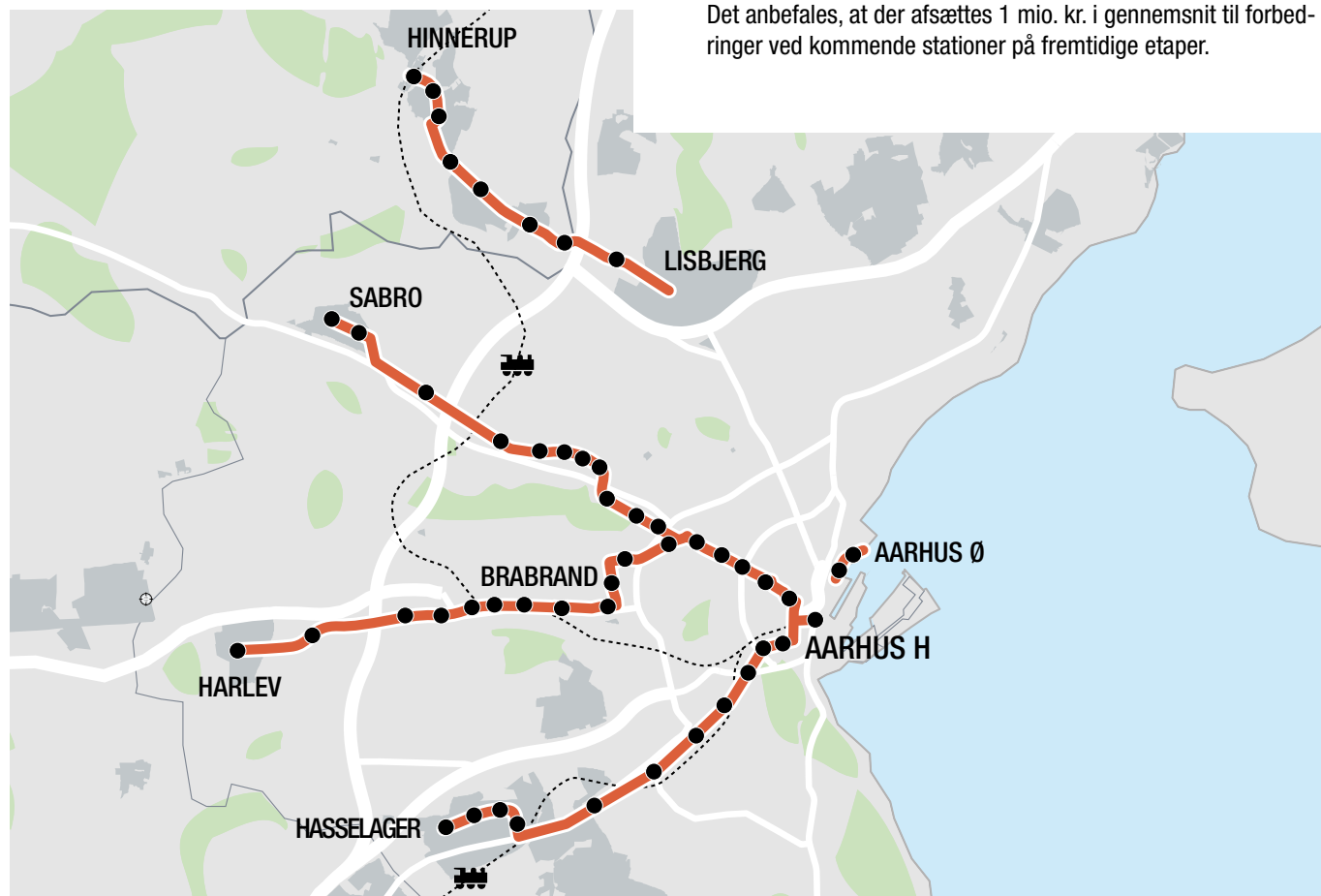
En langsigtet indsats kan sikres ved, at der afsættes en årlig ramme på 5 - 10 mio. kr. i en årrække. Rammen foreslås udmøntet med det årlige anlægsprogram. Det er væsentligt at indsatsen prioriteres og gennemføres løbende under hensyn til udviklingen og behovet.

43 stationer til ca. 1 mio. kr. pr. stk - i alt 43 mio. kr.

I anlægsprogrammet for 2019 er hertil reserveret i alt ca. 13,5 mio. kr. i 2019 og ca. 2 mio. kr. i 2021.

I sammenhæng med letbanens etape 1 er der, på strækningen mellem Nørreport og Lystrup, gennemført projekter for ca. 19 mio. kr. med anlægsudgifter til de enkelte stationer på mellem 100.000 kr. og 10 mio. kr. Tilsvarende forbedringer gennemføres på den øvrige del af etape 1.

Det anbefales, at der afsættes 1 mio. kr. i gennemsnit til forbedringer ved kommende stationer på fremtidige etaper.



# 51

## KOMBINATIONSREJSEANLÆG VED E45 (AARHUS N )

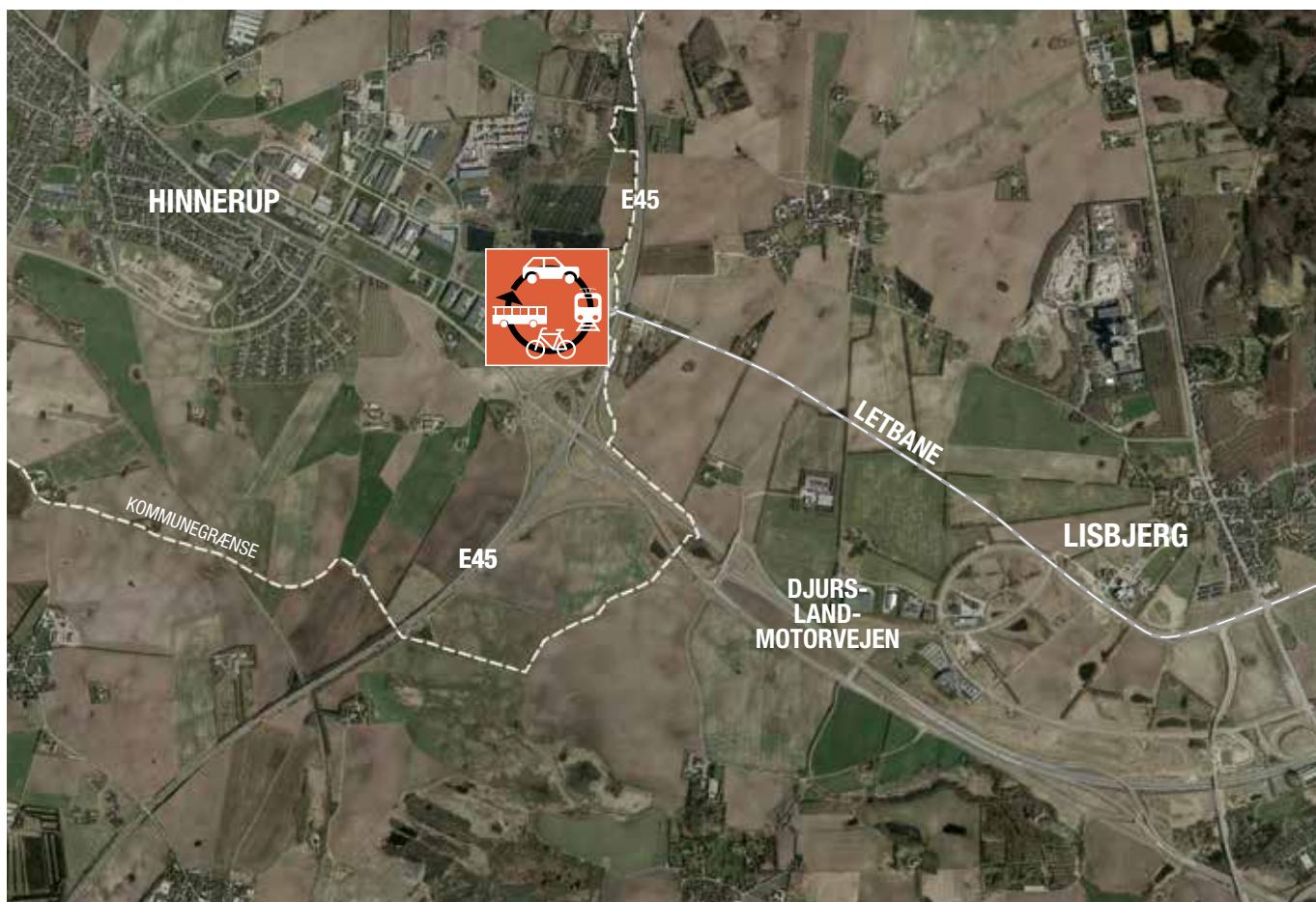
### ANLÆGSOVERSLAG

10 mio. kr.  
(erfaringsal for kombinationsanlægget Klokhøjen)

Der planlægges et tracé for højklasset kollektiv trafik i forlængelse af letbanen til Lisbjergskolen, og frem til Hinnerup Station. Der indgår et større Parker og Rejs-anlæg vest for E45, hvor trafikanter fra nord kan køre direkte fra E45 ind på en terminal, hvor der kan stiges om til letbane til Aarhus.

Herved kan det blive mere attraktivt at benytte den kollektive trafik til mål i den nordlige del af Aarhus. Der foreligger ikke et egentligt projekt for anlægget, men i budgettet for letbanen til Hinnerup er afsat et beløb til frakørsel fra motorvejen, perron for et letbanestop og til etablering af en p-plads med fast belægning. Finansieringen af anlægget bør ske med baggrund i nærmere forhandlinger mellem staten, regionen og kommunerne.

Nærmere afklaring af projekt mv. bør ske med baggrund i en afklaring af Statens planer for udbygning af E45 og ombygning af krydset mellem E45 og Djurslandmotorvejen.





LETBANE AARHUS H



LETBANESTATION





# CYKLING OG GANG

# CYKLING OG GANG

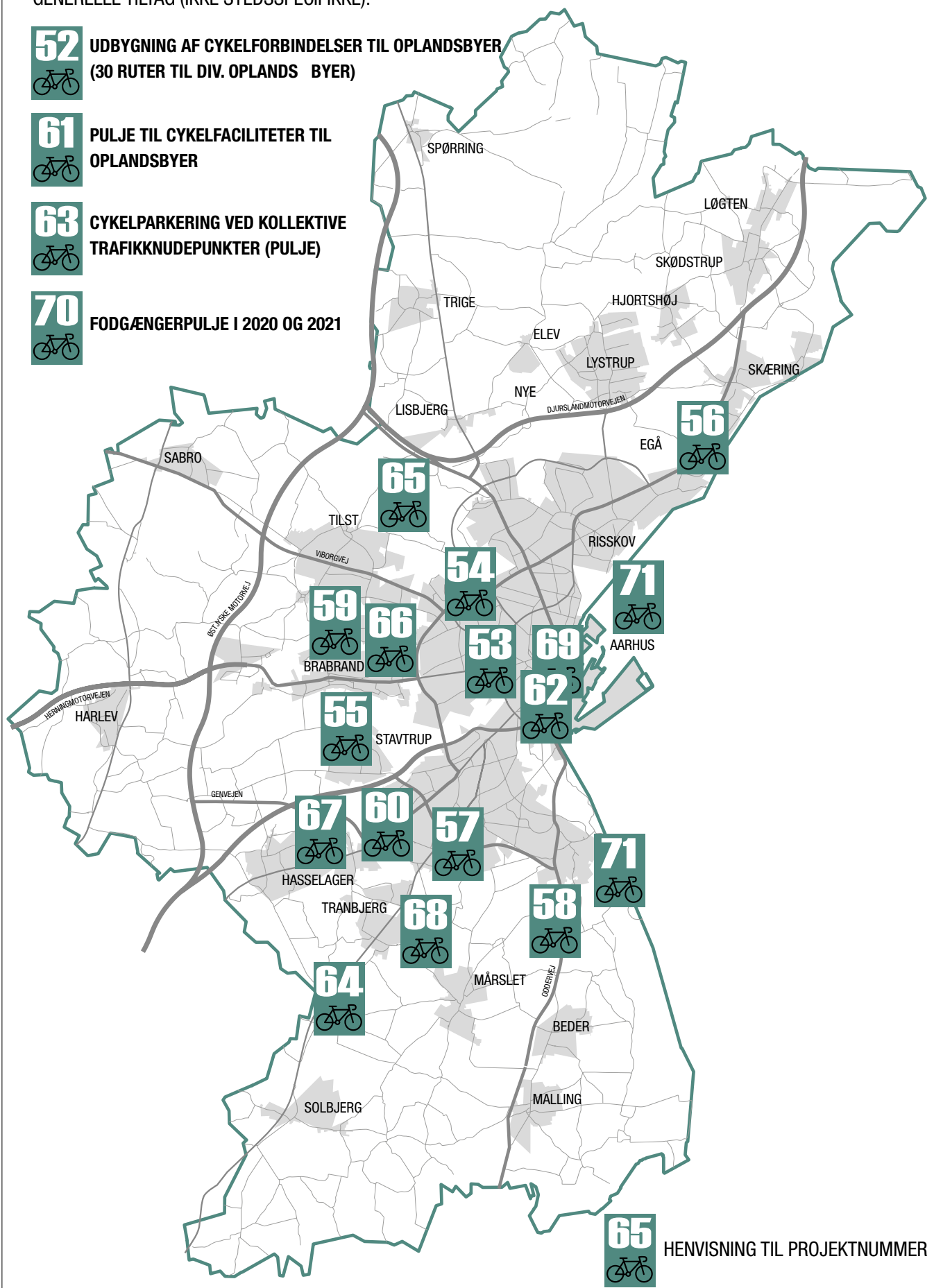
GENERELLE TILTAG (IKKE STEDSSPECIFIKKE):

**52** UDBYGNING AF CYKELFORBINDELSER TIL OPLANDSBYER  
(30 RUTER TIL DIV. OPLANDS BYER)

**61** PULJE TIL CYKELFACILITETER TIL OPLANDSBYER

**63** CYKELPARKERING VED KOLLEKTIVE TRAFIKKNUDEPUNKTER (PULJE)

**70** FODGÆNGERPULJE I 2020 OG 2021



# 52

## UDBYGNING AF CYKELFORBINDELSER TIL OPLANDSBYER (30 RUTER TIL OPLANDSBYER)

### ANLÆGSOVERSLAG

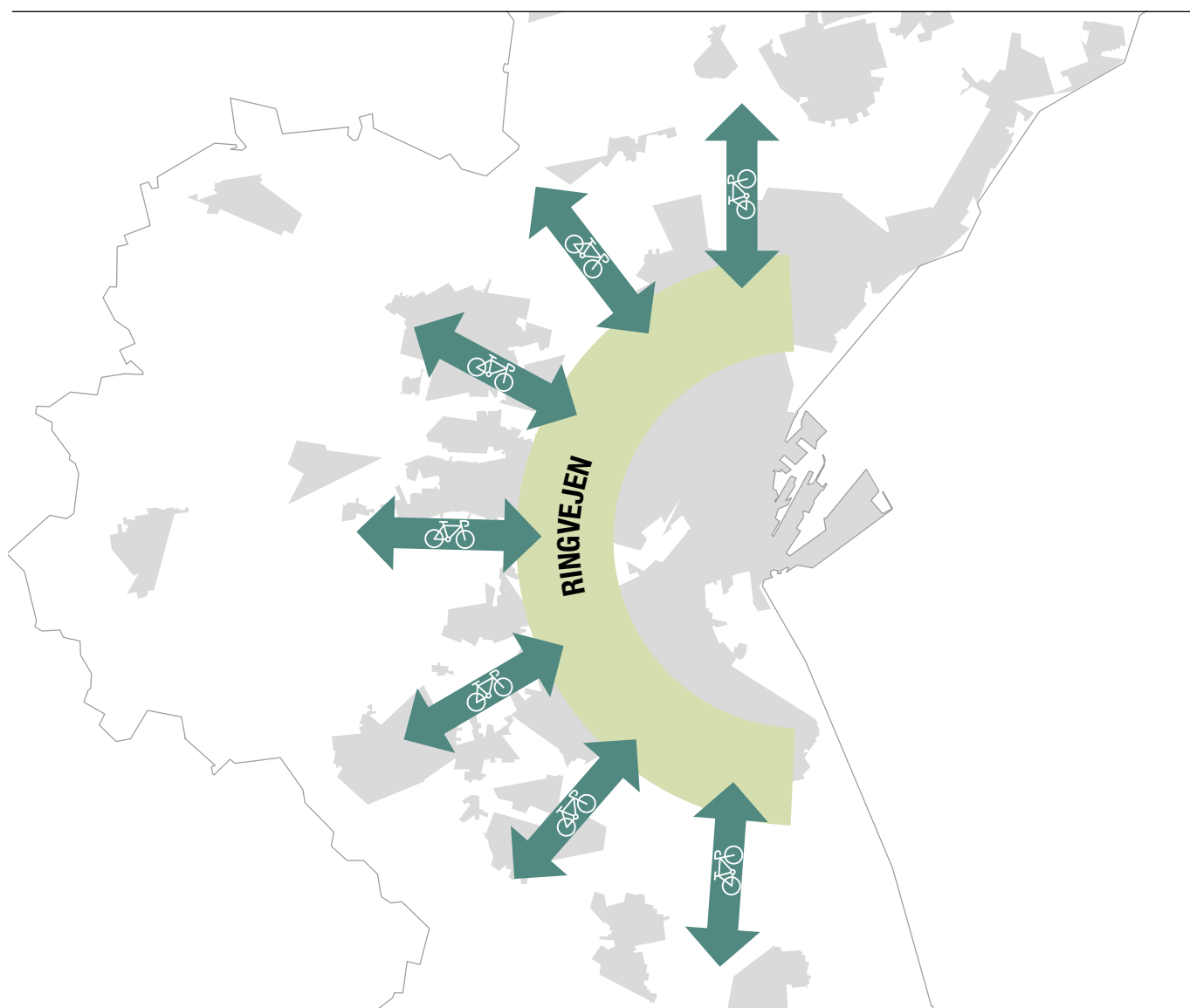
100 mio. kr. (overslag 2020 priser)

Cykelhandlingsplanen 2017 har en indsats, der beskriver vigtigheden af at have et sammenhængende cykelstinet.

I planen er der udpeget cirka 30 strækninger mellem Ringvejen og oplandsbyerne, hvor der bør etableres bedre forhold for cyklister.

Der er tale om strækninger og veje, hvor der i dag ikke er cykelfaciliteter eller cykelsti.

Cykelstinet har til formål at skabe gode og sikre forbindelser mellem oplandsbyer, byområder og Aarhus samt at forbinde til cykelstinet inden for Ringvejen.



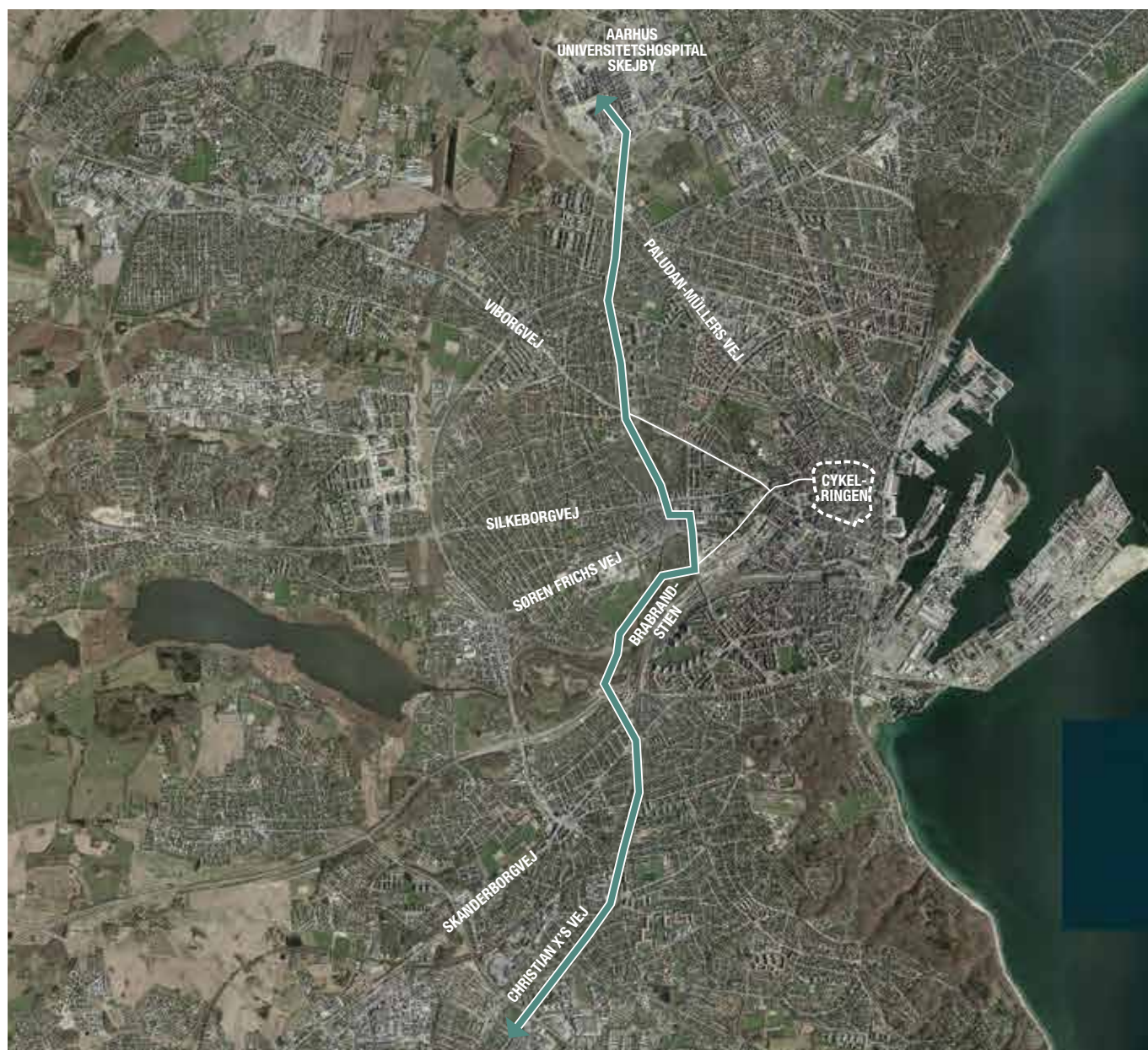
# HØJKLASSET STIFORBINDELSE NORDSYD-KILEN

# 53

Cykelhandlingsplanen 2017 indeholder forslag om højklassede cykelforbindelser. En af disse forbindelser er Nord/Syd-kilen, som skal binde Aarhus bedre sammen. Projektet har til formål at etablere en hurtig og attraktiv cykelrute fra den sydlige del af Aarhus til den nordlige. Ruten vil udnytte eksisterende gode cykelforbindelser. Forbindelser, der i dag ikke - helt eller delvist - er forbundne. Projektet vil betyde forbedringer langs Øster Allé, Brabrandstien, Finderupvej og Fuglebakkevej. Der vil skulle anlægges ny sti på Paludan Müllers Vej. Vigtige elementer i forbindelsen/ruten? er niveaufrie krydsninger ved Søren Frichs Vej, Skanderborgvej-Marselis Boulevard og Silkeborgvej.

## ANLÆGSOVERSLAG

35 mio. kr.  
(overslag, Cykelhandlingsplanen 2017)



# 54

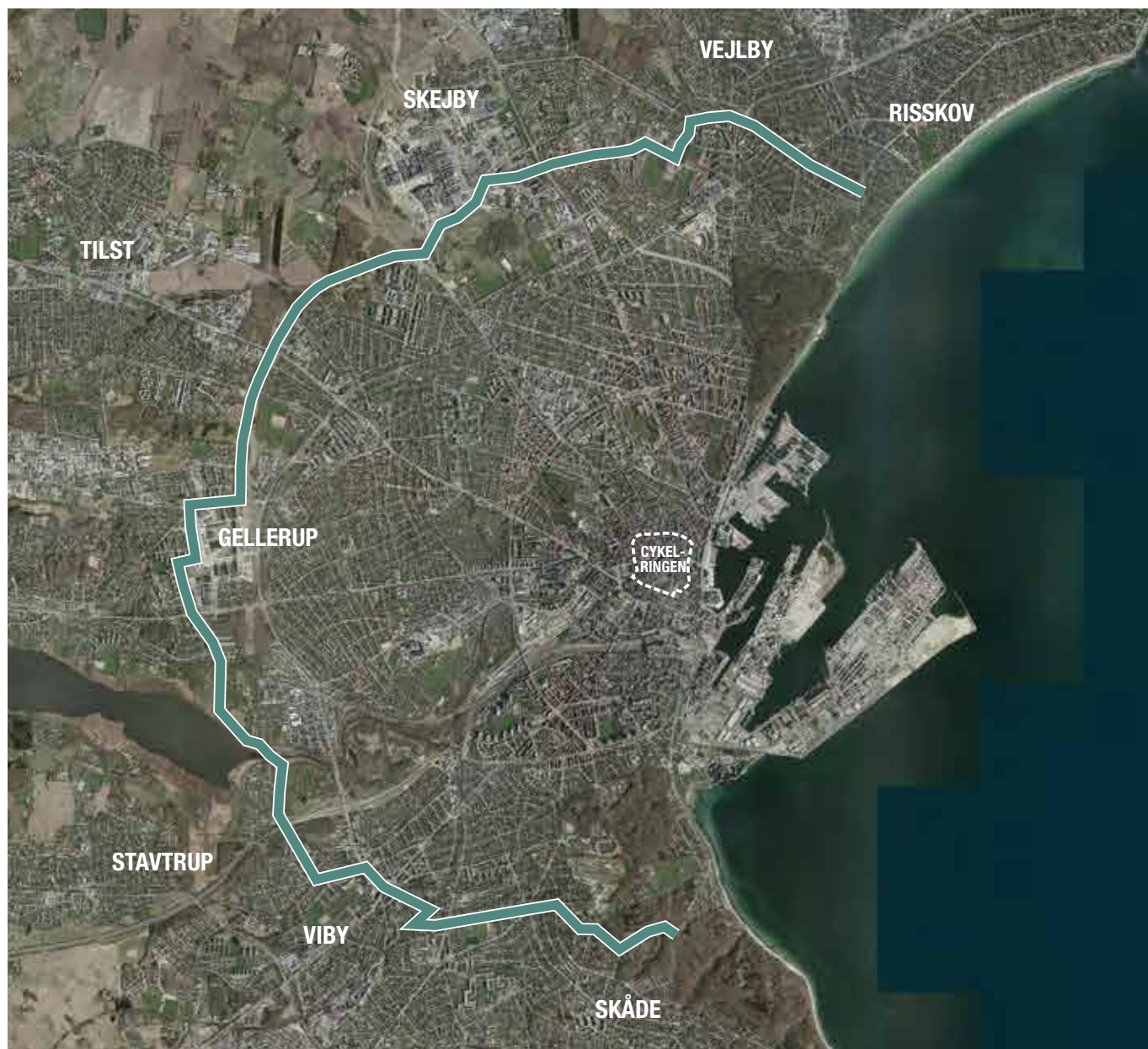
## CYKELRING 02

### ANLÆGSOVERSLAG

30 mio. kr.  
(overslag, Cykelhandlingsplanen 2017)

Cykelring 02 etableres for at binde erhvervs- og boligområderne i Skåde, Viby, Stavtrup, Gellerup, Skejby, Vejlbj og Risskov sammen i en ringforbindelse.

Ringens består af en række eksisterende stier. Der vil flere steder skulle laves forbedring af de eksisterende stier. På nogle strækninger vil der være behov for nye anlæg, blandt andet en niveaufri krydsning af Viborgvej.



# ROUTE 66

# 55

Denne højklassede øst-vestgående forbindelse fra Cykelringen og midtbyen og til de grønne og rekreative områder omkring Brabrand Søen og Årslev Engsø, er allerede i dag benyttet af mange pendlere og motionister. En forbedring af denne rute vil give en hurtigere og mere sikker forbindelse. Ruten går på tværs af kommunen fra Midtbyen via Vestergade til Brabrandstien og videre til Stavtrup, med mulighed for forbindelse videre til Åboskoven og Harlev.

Et centralt element i projektet er en niveaufri krydsning af Ringgaden ved Søren Frichs Vej. Denne krydsning er ligeledes en del af Nord/Syd kilen. Projektet forløber primært af eksisterende stier, men der vil være behov for forbedringer på nogle strækninger. Brabrandstien vil skulle forlænges, og der skal etableres en niveaufri krydsning af Thorvaldsensgade.

## ANLÆGSOVERSLAG

35 mio. kr.  
(overslag, Cykelhandlingsplanen 2017)



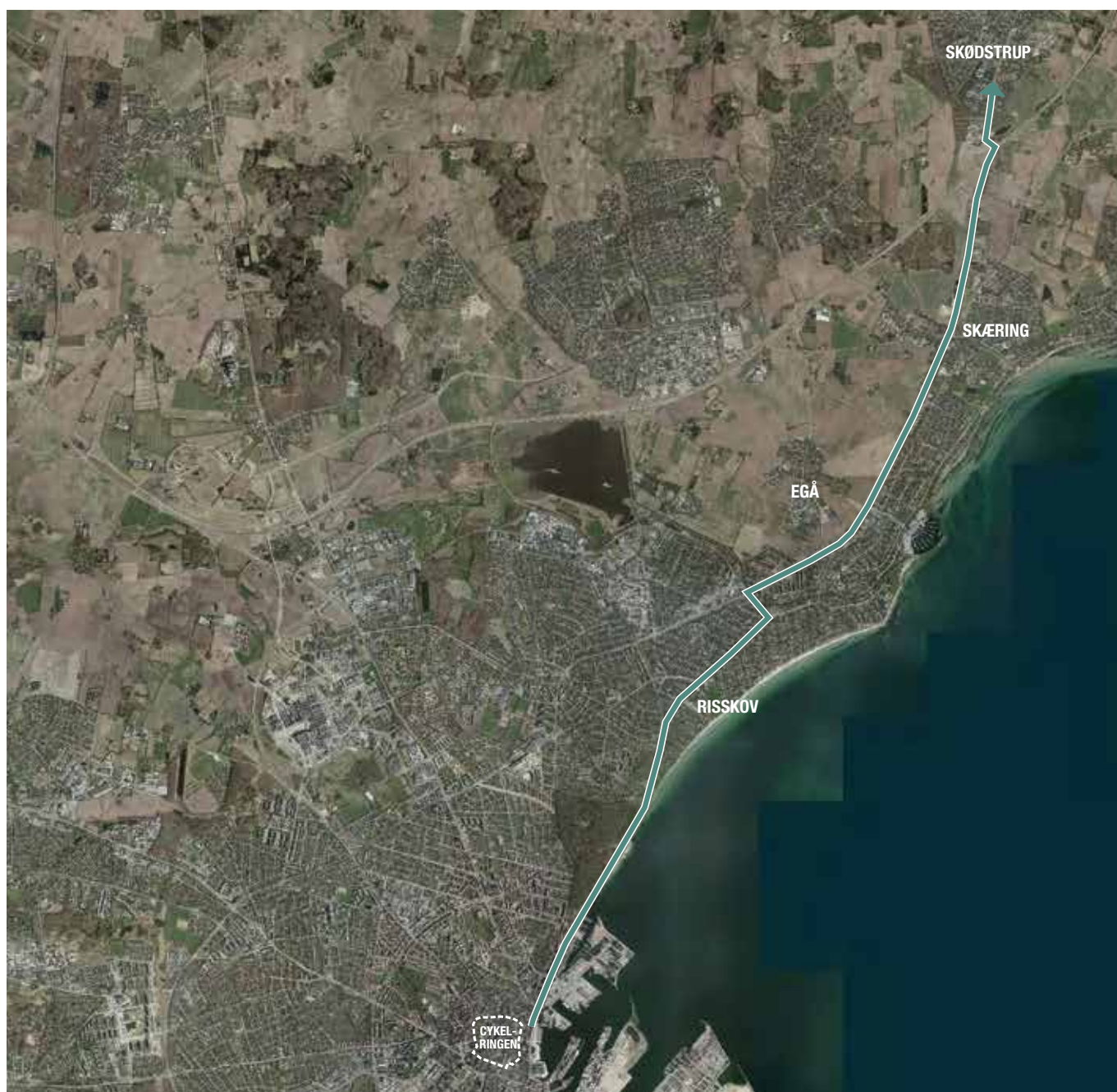
# 56

## EGÅ-SKØDSTRUP RUTEN

### ANLÆGSOVERSLAG

25 mio. kr.  
(overslag, Cykelhandlingsplanen 2017)

Denne stiforbindelse skal forbedre cykelforholdene for cykelpendlere fra de nordøstlige byområder langs kysten til Cykelringen og midtbyen. Projektet omfatter en opgradering af den eksisterende rute fra Cykelringen via Cykelpromenaden og videre langs kysten forbi Risskov, Egå og Skæring til Skødstrup. I projektet indgår en lang række af forbedringer og reguleringer af strækninger og kryds for at optimere fremkommeligheden og trafiksikkerheden for cyklisterne.





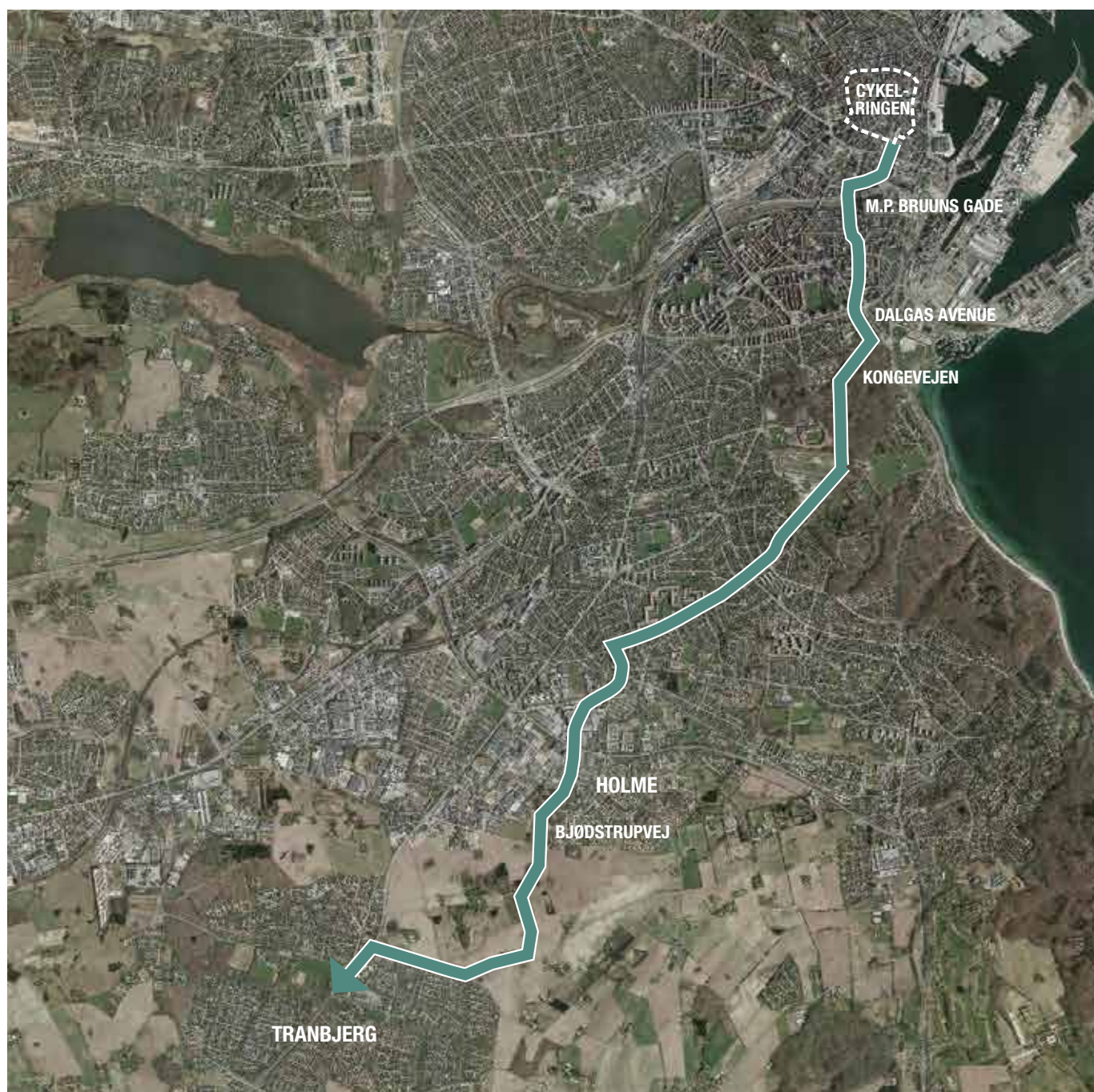
# HOLME-TRANBJERG RUTEN

# 57

Holme-Tranbjerg ruten vil være en pendlert- og forbindelsesrute mellem midtbyen og de store boligområder i det sydlige Aarhus og Tranbjerg. Den nye rute forløber via M. P. Bruuns Gade, Dalgas Avenue, Kongevejen og Holme til Bjødstrupvej og en forbindelse videre til Tranbjerg. I projektet vil der være flere stianlæg og krydsforbedringer. Det er et projekt, der skal undersøges nærmere i forhold til at sikre den mest optimale løsning.

## ANLÆGSOVERSLAG

20 mio. kr.  
(overslag, Cykelhandlingsplanen 2017)



# 58

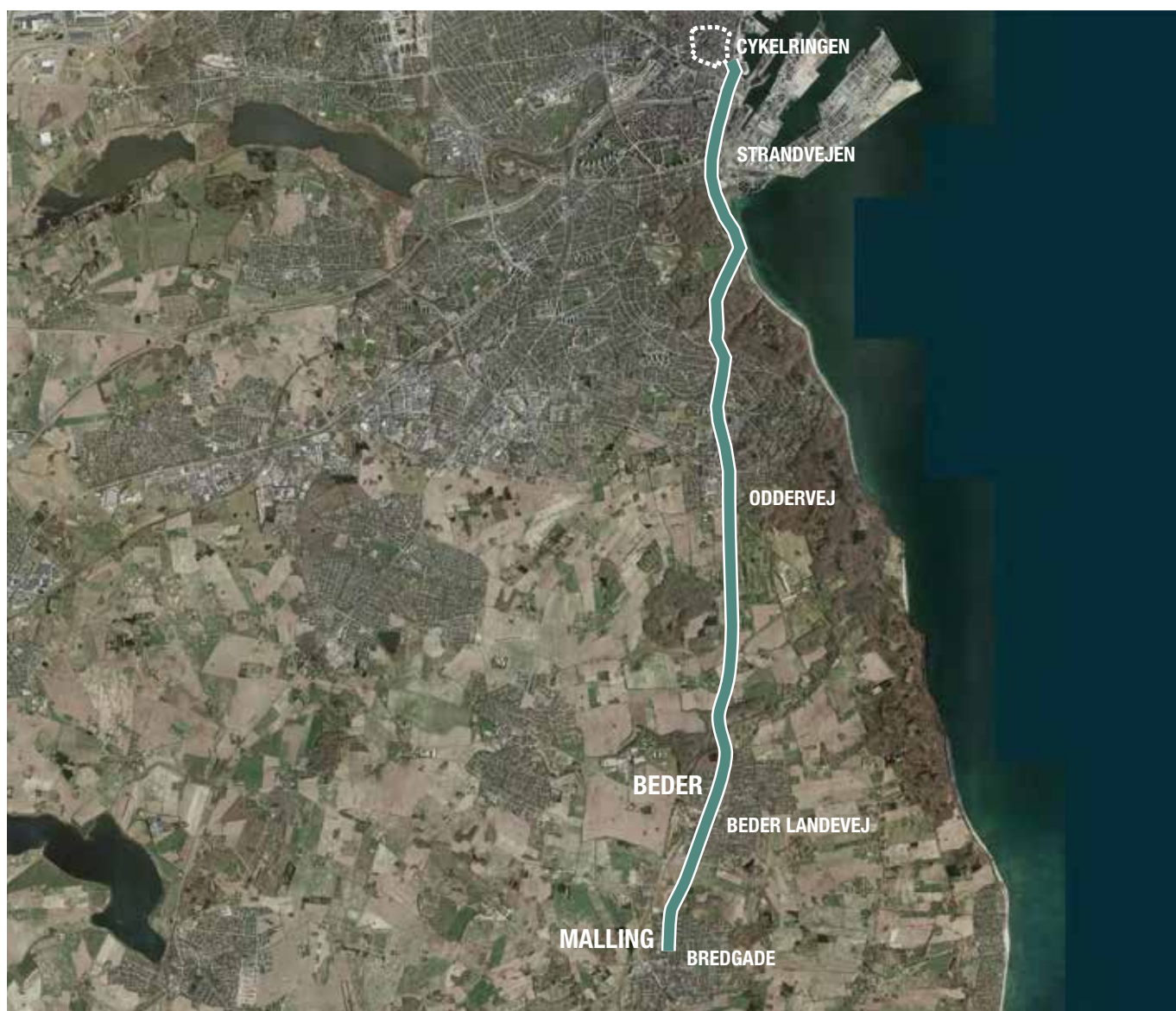
## BEDER-MALLING RUTEN

### ANLÆGSOVERSLAG

35 mio. kr.  
(overslag, Cykelhandlingsplanen 2017)

Projektet omfatter en højklasset forbindelse fra Cykelringen mod syd, der vil binde oplandet omkring Beder og Malling sammen med Aarhus. Samtidig vil forbindelsen have en stor rekreativ værdi, da den binder midtbyen sammen med Marselisborgskovene og naturen omkring Moesgaard. Forbindelsen forventes at kunne måle sig i kvalitet med forbindelser som Risskovstien og Brabrandstien.

Forbindelsen benytter den eksisterende rute fra Cykelringen via Strandvejen, Oddervej, Beder Landevej til Bredgade. Projektet indeholder reguleringer langs de signalregulerede kryds, diverse stiudvidelser, stianlæg på Bredgade og belysning. Samtidig indeholder projektet, at "Den Rekreative Forbindelse" opgraderes med en dobbeltrettet sti langs Strandvejen.



# BRABRAND NORD RUTEN

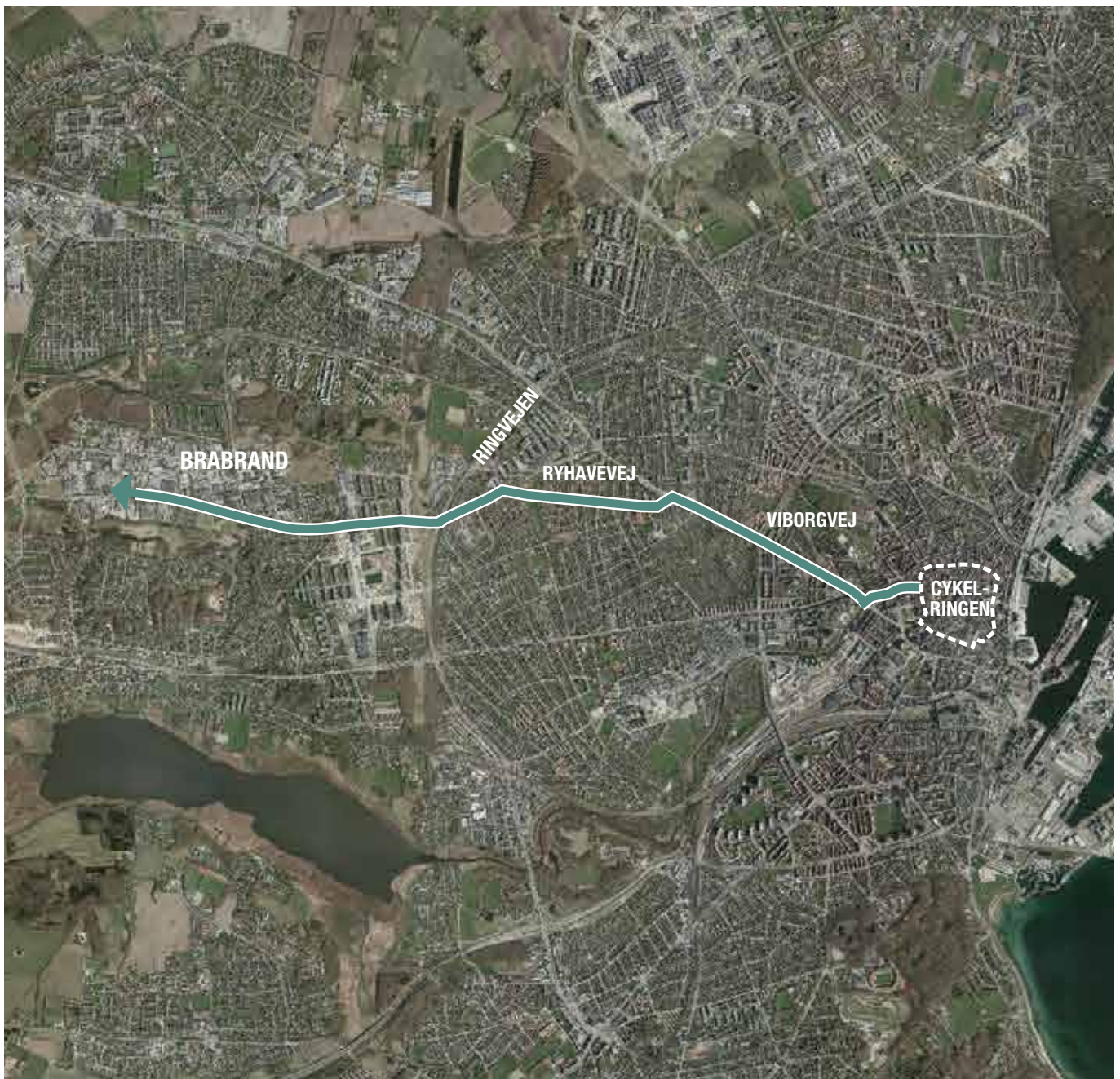
# 59

Der findes dag ikke en god og direkte forbindelse mellem Brabrand og Midtbyen. Denne rute skal sikre en sikker, fremkommelig og direkte forbindelse. Ruten løber fra Cykelringen ad Thorvaldsensgade, Viborgvej, Præstevangsvej, Ryhavevej med tilslutning til området omkring Brabrand Nord.

## ANLÆGSOVERSLAG

15 mio. kr.  
(overslag, Cykelhandlingsplanen 2017)

Der skal arbejdes med forbedring af eksisterende stier, krydsforbedringer og niveaufri krydsning af Ringvejen.



# 60

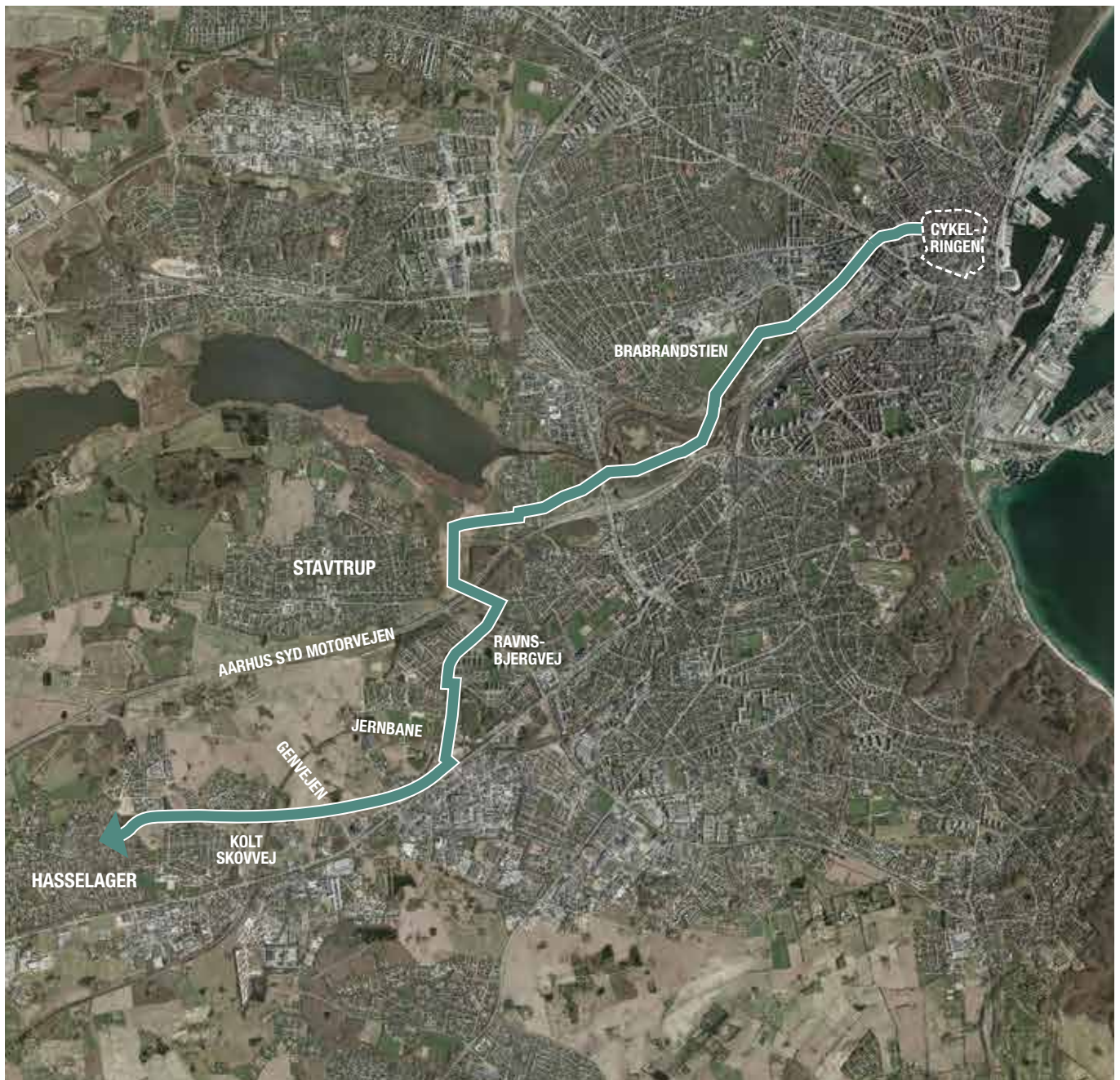
## HASSELAGER RUTEN

### ANLÆGSOVERSLAG

20 mio. kr.  
(overslag, Cykelhandlingsplanen 2017)

Denne rute har til formål at forbinde Hasselager og byvækstområderne i den sydlige del af Aarhus med Cykelringen og midtbyen. Fra Cykelringen går ruten videre til Brabrandstien, krydser motorvejen, forløber gennem bolig- og industriområder i Viby mod Hasselager og området omkring Kolt Skovvej.

Der skal anlægges niveaufrie krydsninger ved Ravnsbjergvej, Genvejen og jernbanen.



# PULJE TIL CYKELFACILITETER TIL OPLANDSBYER

# 61

I cykelhandlingsplanen beskrives vigtigheden af at koble de mindre bysamfund op på det overordnede cykelstinet. Det er planen, at udvælgelsen af strækninger prioriteres med baggrund i en grundigere analyse af de mange ønsker, som fællesrådene har til stianlæg til oplandsbyerne.

Hensyn til trafikmængder, hastigheder, oversigtsforhold og vejens funktion indgår i vurderingen, når der skal prioriteres. Der udarbejdes en samlet liste over projekter, inden den faglige prioritering udarbejdes.

## ANLÆGSOVERSLAG

9.450.000 kr.  
BESLUTTET



# 62

## CYKELPARKERING VED AARHUS H

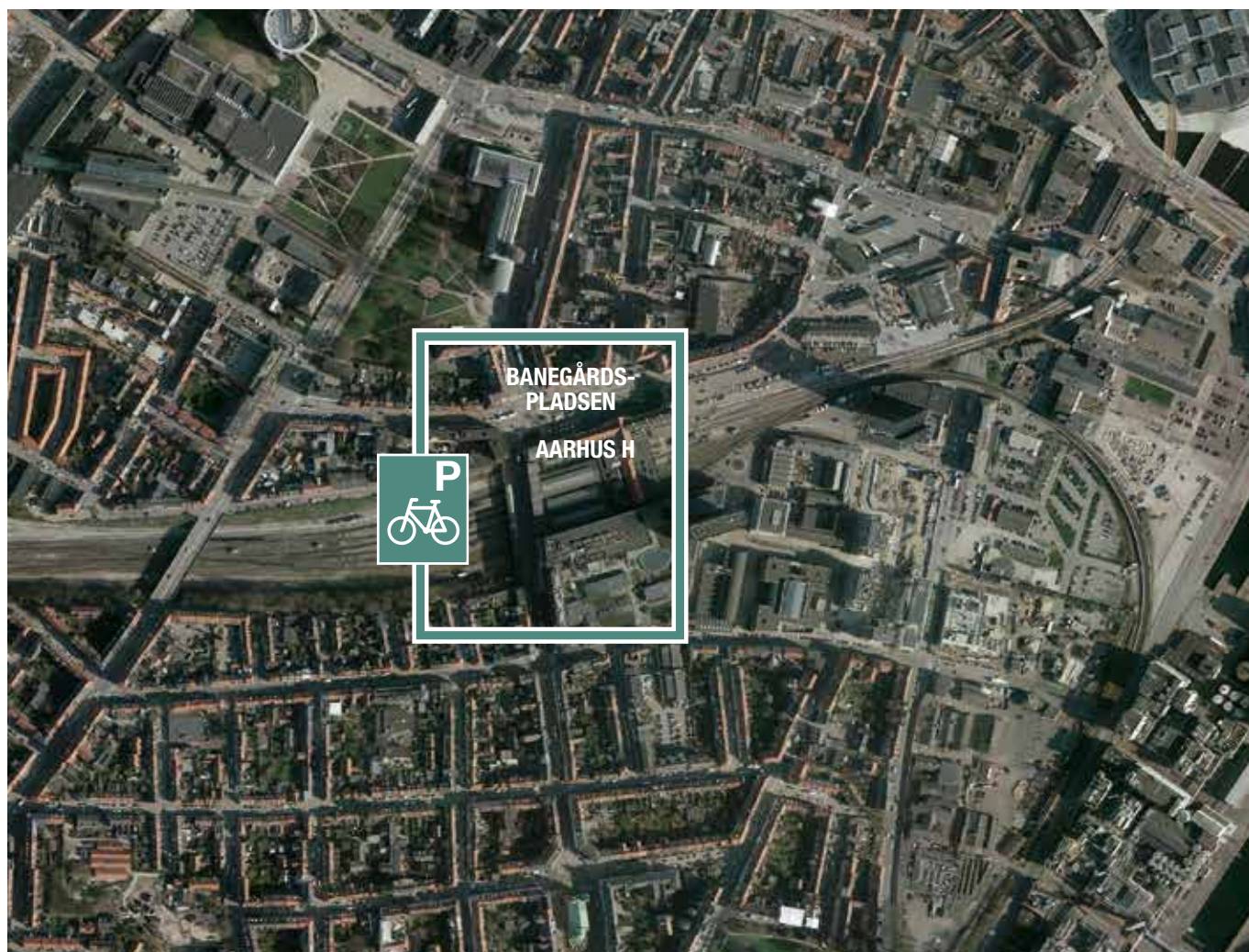
### ANLÆGSOVERSLAG

36,9 mio. kr.  
DELPROJEKTER BESLUTTET

Cyklister kan have vanskeligt ved at finde ledige cykelparkeringspladser ved Banegårdsområdet, da kapaciteten er udfordret. Et nyt cykelparkeringshus kan sikre flere og bedre cykelparkeringmuligheder.

Cykelparkeringshuset kan være med til at forskønne området, når der fjernes en del cykler fra gadebilledet.

Cykelparkeringshuset kræver en større koordinering omkring banegraven og hele Banegårdsområdet.



# CYKELPARKERING VED KOLLEKTIVE TRAFIKKNUDEPUNKTER (PULJE)

# 63

Der afsættes en mindre pulje til at cykelparkering. Udbygningen af cykelparkering bør gennemføres løbende, så efterspørgslen på cykelparkering imødekommes.

Det er især i den centrale midtby, at cykelparkering kan være et stort problem på grund af henkastede cykler.

## ANLÆGSOVERSLAG

10 mio. kr.  
DELPROJEKTER BESLUTTET



# 64

## 2-1 VEJ MELLEM SOLBJERG OG TRANBJERG

### ANLÆGSOVERSLAG

2,5 mio. kr.  
(Udmøntningsplan,  
Cykelhandlingsplanen 2017)  
DELPROJEKTER BESLUTTET

Strækningen Gammel Horsensvej-Tingskoven, mellem Solbjerg og Tranbjerg omprofileres, og der etableres en "2 minus 1 vej". Hastigheden på vejen skiltes til 40 km/t, og der etableres supplerende hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Projektet vil forbedre forholdene for de bløde trafikanter på strækningen og vil binde Solbjerg på stinettet i Tranbjerg, hvorfra der er forbindelse videre til Aarhus.





# CYKELSTIER PÅ KÆRBYVEJ I KASTED

# 65

Der har de seneste år været en tiltagende trafik gennem Kasted og på de omkringliggende veje.

En af de væsentlige årsager er anlæggelsen af erhvervsområdet i Skejby, der giver anledning til, at trafik fra E45 ved Tilst skal gennem Kasted og videre gennem Agro Food Park.

Vejene er smalle med dårlige oversigtsforhold, der giver anledning til farlige situationer. Derfor etableres en 2,5 meter bred dobbeltrettet cykelsti, der forbinder Kasted med Søftenvej og Lisbjerg. På en del af strækningen udvides og opgraderes en eksisterende grussti.

## ANLÆGSOVERSLAG

2,5 mio. kr.  
(Udmøntningsplan,  
Cykelhandlingsplanen 2017)  
BESLUTTET



# 66

## CYKELSTI PÅ HEJREDALSVEJ

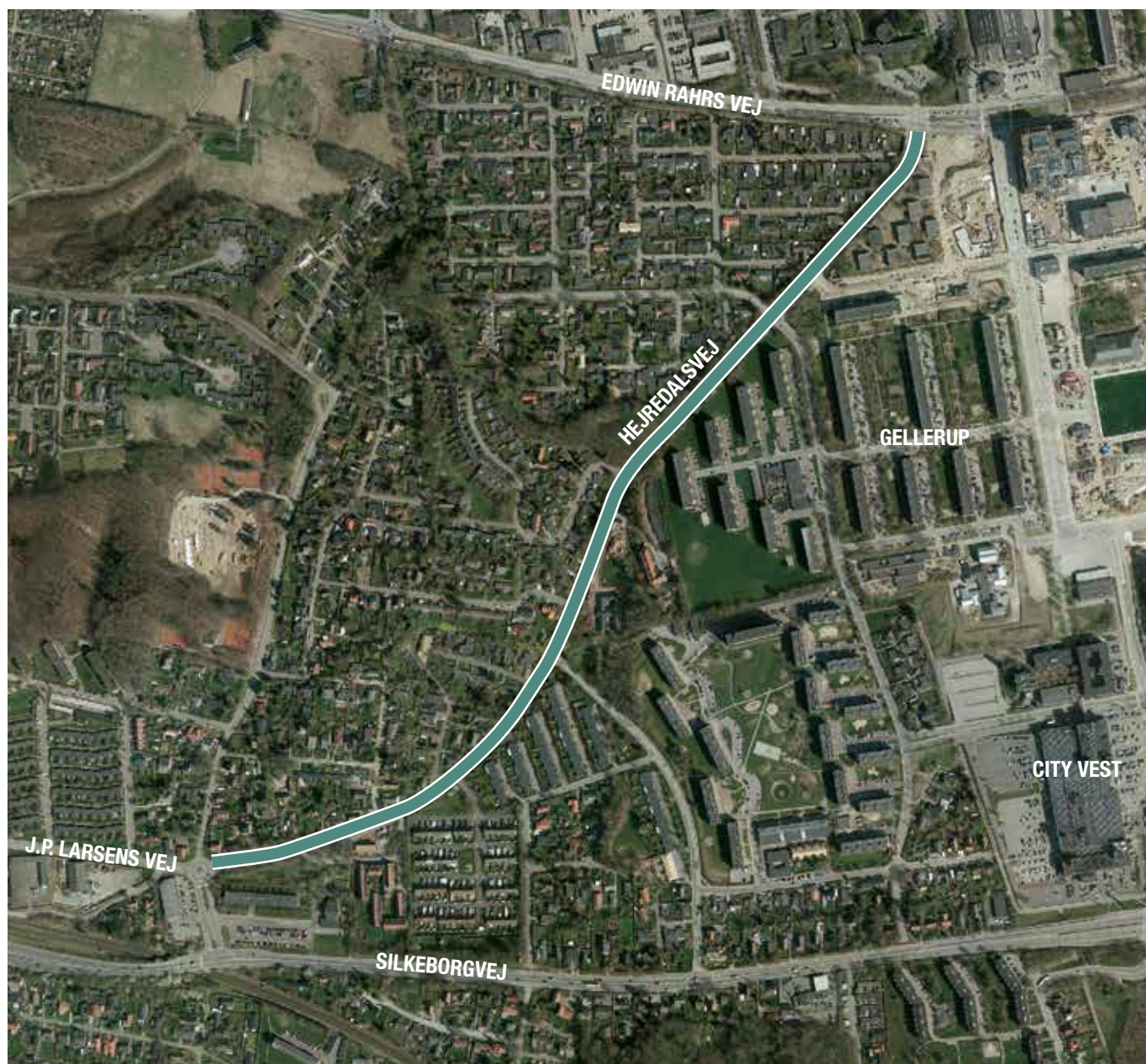
### ANLÆGSOVERSLAG

7,9 mio. kr.  
BESLUTTET

Hejredalsvej er en vigtig forbindelse i Brabrand, da den forbinder Silkeborgvej og Edwin Rahrs Vej.

Vejen har i dag ikke faciliteter for cyklister, hvilket gør det utrygt at færdes på vejen, da der køres stærkt, hvilket gør, at cyklister fravælger denne vej.

Der anlægges enkeltrettede cykelstier i begge vejsider for at sikre gode og sikre forhold for cyklisterne.



# CYKELSTI PÅ KOLT SKOVVEJ

# 67

For at sikre ordentlig sammenhæng i det primære hovedrutenet i Kolt etableres en 2,5 meter bred cykelsti. Cykelstien forløber langs Kolt Skovvej på en strækning på cirka 250 meter, og derved bindes de eksisterende cykelstier sammen.

Ved etablering af cykelstien øges sikkerheden, og cyklister skal ikke krydse Kolt Skovvej flere gange, som det er i dag. Cykelstien sikrer sammenhæng mellem cykelstierne i Kolt.

## ANLÆGSOVERSLAG

1,5 mio. kr.  
(Udmøntningsplan,  
Cykelhandlingsplanen 2017)  
BESLUTTET



# 68

## CYKELSTI I TRANBJERG, OPGRADERING

### ANLÆGSOVERSLAG

1,5 mio. kr.  
(Udmøntningsplan,  
Cykelhandlingsplanen 2017)  
BESLUTTET

For at forbinde Mårslet og Aarhus med ubrudte stier i god kvalitet opgraderes den grusbelagte sti langs og forbi Hyrdvænget med forbindelse til den interne hovedsti gennem Tranbjerg.

Desuden etableres der ramper ved stiunderføringen ved Østerby Allé, og derved sikres et stort boligområde en sikker og direkte cykelforbindelse til skolen.



# CYKELSTIER OG CYKELBANER PÅ ALLÉGADERINGEN I AARHUS C

# 69

Det er i dag utrygt og usikkert for cyklister at færdes på Nørregade, Nørre Allé, Vester Allé og Sønder Allé, da der mangler faciliteter til cyklister på store dele af strækningerne.

Med udmøntning af cykelhandlingsplanen er der afsat midler til, at strækningerne bliver sikre og trygge for cyklisterne. Der er planer om at etablere cykelbaner eller cykelstier på de nævnte veje for at forbedre forholdene.

Projekterne planlægges udført over de kommende år på baggrund af koordinering med erhvervsdrivende, foreninger og borgere.

## ANLÆGSOVERSLAG

13 mio. kr.  
(Udmøntningsplan,  
Cykelhandlingsplanen 2017)  
BESLUTTET



# 70

## FODGÆNGERPULJE I 2020 OG 2021

### ANLÆGSOVERSLAG

10 mio. kr.  
BESLUTTET

Gode forhold for fodgængere er vigtigt, fordi dét at bevæge sig til fods er "limen", som binder de forskellige transportformer sammen. Der er også det rekreative og sundhedsmæssige aspekt. Nogle gange er det et formål i sig selv at gå en tur – måske i byens parker eller i skovene eller ved stranden – og i Aarhus Kommune skal gang være med til at fremme sundheden blandt aarhusianerne.

Fodgængertrafikken stiger i disse år. Det er en naturlig konsekvens af, at Aarhus bliver tættere og der etableres flere byrum, som folk gør aktivt brug af. I takt med den positive udvikling af fodgængertrafikken er det nødvendigt at sikre mere plads og bedre krydsningsmuligheder for fodgængere. Der er derfor afsat en ramme på 10 mio. kr. til forbedringer af fodgængerforhold i 2020 og 2021.

Tilgængelighed for alle er også et vigtigt aspekt i denne dagsorden.



# OPGRADERING AF DEN REKREATIVE FORBINDELSE - CYKELPROMENADEN

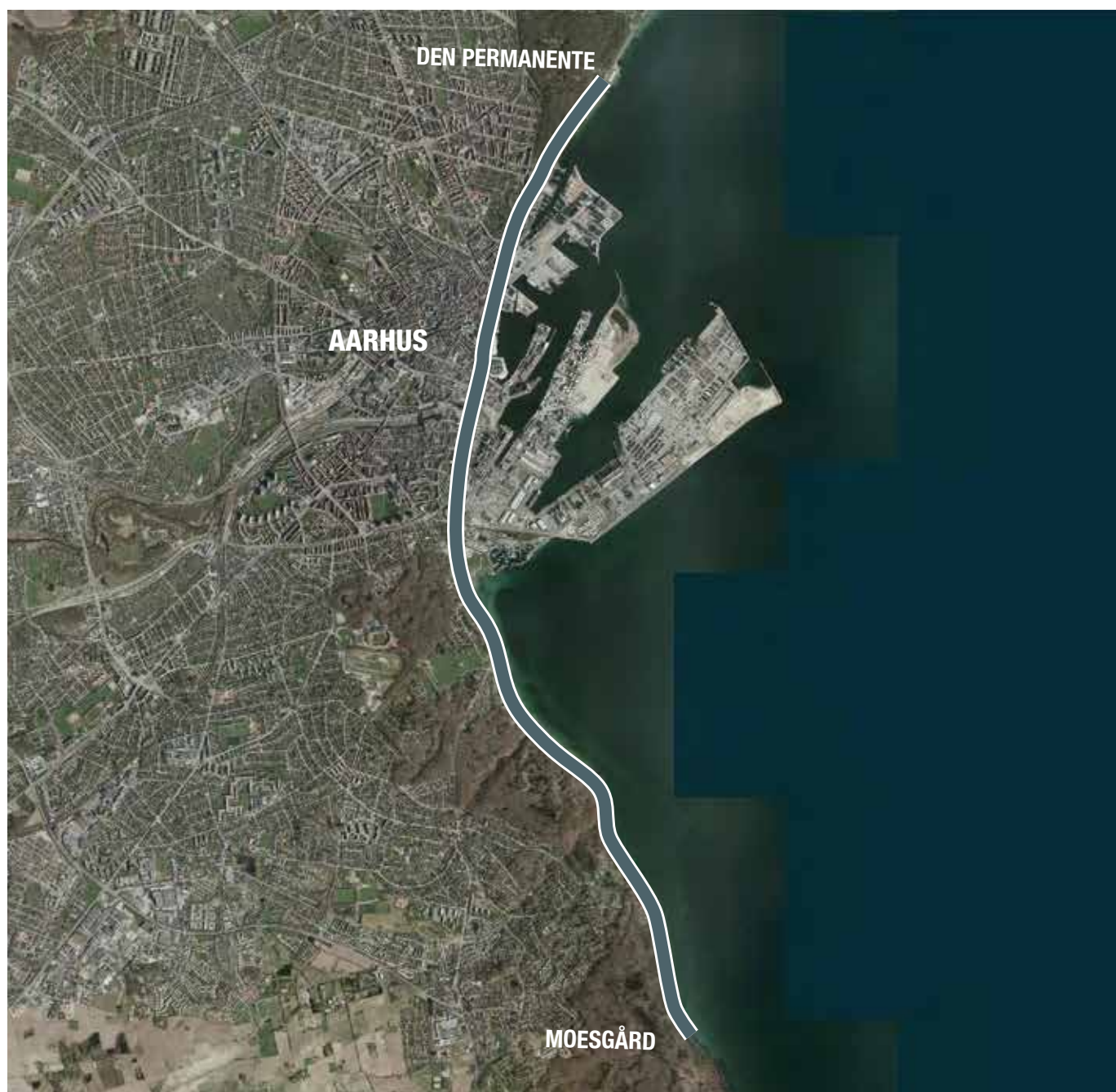
# 71

Den grønne rekreative forbindelse langs kysten og havnefronten, fra Den Permanente i nord til Moesgaard i syd, vil give en hurtig, rekreativ og sikker forbindelse mellem nord og syd. Brugere får naturoplevelser langs skov og vand.

Forbindelsen vil desuden udgøre et vigtigt alternativ for den nord-sydgående cykel-pendlertrafik, der i dag kun har mulighed for at cykle via korridoren langs Mejlgade.

## ANLÆGSOVERSLAG

Projektet har et samlet budget på 32,1 mio. kr.  
hvor af statens cykelpulje  
giver et tilskud på 12,8 mio. kr.  
**BESLUTTET**





**ANLÆGSKATALOG**  
MOBILITET FREM MOD 2050

Forfatter og udgiver Teknik og Miljø

10. september 2019