

BILAG 4

ØVRIGT MATERIALE TIL INDSATSKATALOG

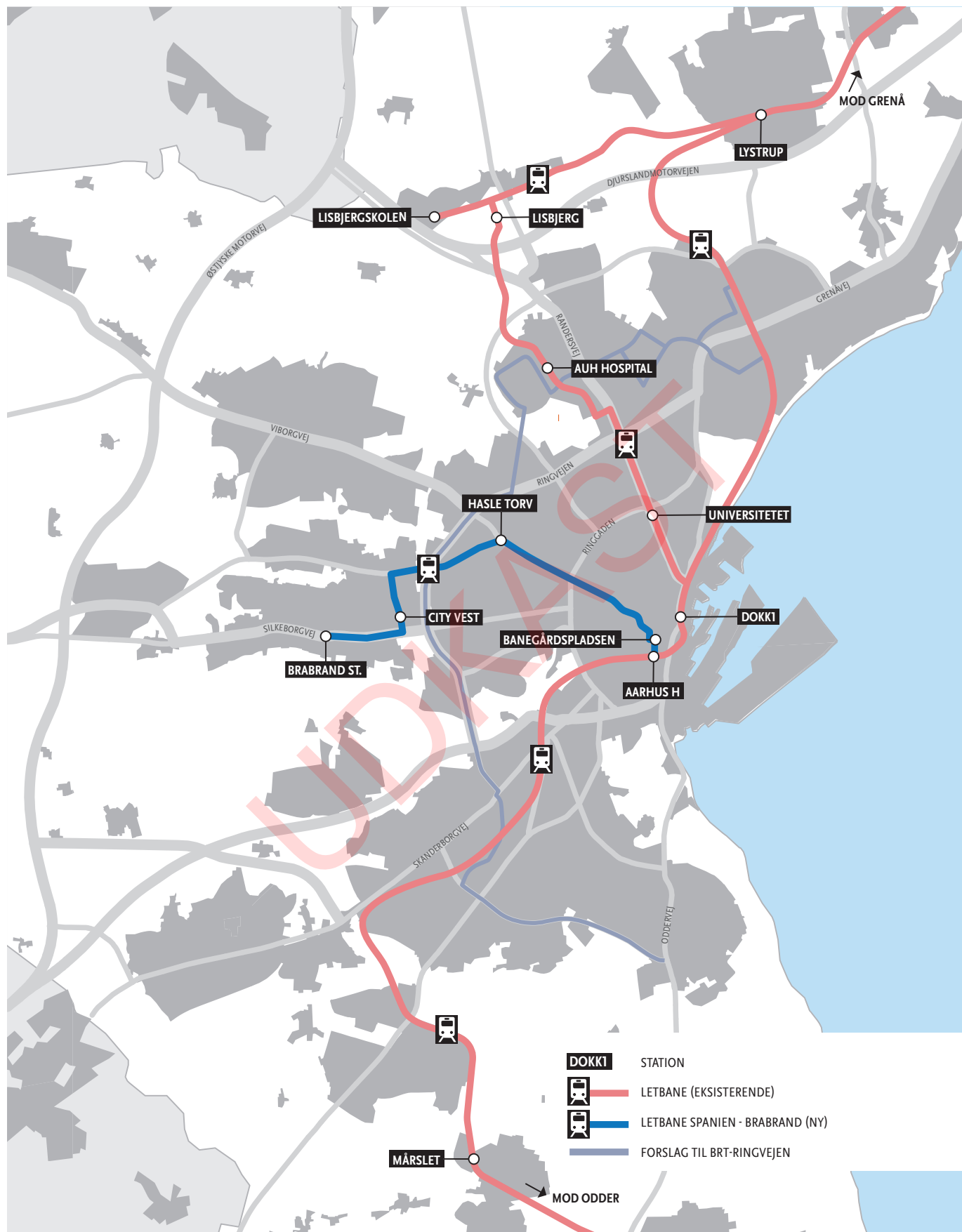
I det følgende fremgår det materiale der henvises til i de enkelte indsatser under overskriften øvrigt materiale.

INDHOLD

Øvrigt materiale til indsats #1	s. 2
Øvrigt materiale til indsats #3	s. 3
Øvrigt materiale til indsats #5	s. 4-5
Øvrigt materiale til indsats #10	s. 6-7
Øvrigt materiale til indsats #21	s. 8
Øvrigt materiale til indsats #33	s. 9-10
Øvrigt materiale til indsats #34	s. 11
Øvrigt materiale til indsats #36	s. 12-13

ØVRIGT MATERIALE TIL INDSATS #1

LETBANENS ETAPE 2 MELLEM SPANIEN OG BRABRAND



Illustrationen viser den planlagte linjeføring for etape 2 mellem Spanien og Brabrand

ØVRIGT MATERIALE TIL INDSATS #3

UDVIDELSE AF LETBANENS ETAPE 1



Illustrationen viser linjeføringen for letbanens etape 1.

ØVRIGT MATERIALE TIL INDSATS #5

EFFEKTIVT OG HØJFREKVENT BUSNET FØR 2030

Rammevilkår for indsatsen om et effektivt og højfrekvent busnet før 2030

GMP-aftalen udstikker retning for det effektive og højfrekvente busnet. Dette indebærer at:

- busserne skal komme hurtigere frem, så der frigøres spildte køretidsminutter, der kan reinvesteres til serviceforbedringer, og som skaber grundlag for vækst i passagertallet. Forligsparterne fastlægger forpligtende måltal for busfremkommelighed, der giver besparelser i køretidsminutter på 6 mio. kr. i 2027, 8 mio. kr. i 2028 stigende til 25 mio. kr. i 2030 og 50 mio. kr. i 2035. Dermed øges den målsætning om busfremkommelighed, som blev besluttet med Budget 2023, der indebar besparelser i køretidsminutter svarende til 4 mio. kr. årligt fra 2026.
- forligsparterne ønsker en fuld realisering af det trængselsfrie busnet inden 2030. Forligsparterne er enige om, at det effektive og højfrekvente busnet skal etableres efter en trappemodell, hvor udviklingen tages i trin.
- generne fra de nødvendige anlægsarbejder kan fordeles over tid, uden at store dele af trafikvejnettet påvirkes samtidigt.

Med GMP-aftalen ønskes en gradvis etablering af busfremkommelighedsprojekter og etablering af et effektivt og højfrekvent busnet. Dette er anvist i en såkaldt trappemodell, som peger på, at der skal foretages forskellige tiltag i forskellige tidsperioder (se nedenfor).

Derudover har §17, stk. 4 udvalget for fremtidens højklasset kollektive trafik fremlagt anbefalinger til byrådet i 2022, som blev vedtaget af byrådet d. 27. april 2022. Heri har udvalget lagt vægt på øget busfremkommelighed som en del af en samlet vision og målbillede for den kollektive trafik i Aarhus Kommune. I anbefalingerne beskrives, at den fremtidige kollektive trafik i midtbyen skal dækkes af højklasset kollektiv trafik, og de store indfaldsveje, der dækker Aarhus, forstæder og kobler til de omkringliggende kommuner, skal betjenes med prioriteret og højklasset kollektiv trafikbetjening med god fremkommelighed. Derudover, at det er nødvendigt at se på trængselsfrie kollektive trafikløsninger i flere korridorer i Aarhus blandt andet for at 'fange' pendlere ind mod byen, som ellers ville vælge bilen som transportform.

TRAPPEMODEL

2025-2028

TRIN 1

- 50 mio. kr. til busfremkommelighedsprojekter på Skanderborgvej, Søren Frichs Vej, Viborgvej/Jernaldervej og Grenåvej
- Fremrykning af 17 busfremkommelighedsprojekter
- Nye parker og rejs-områder
- Forsøg med gratis kollektiv transport ved brug af parker og rejs-områder
- Øget driftsramme med 50 mio. kr./årligt
- Kortlægning af nye busfremkommelighedsprojekter til realisering af trængselsfrit busnet
- Flere tog og højere frekvens på letbanens etape 1
- Ny budgetmodel – driftsramme fremskrives med befolkningstilvækst
- Forsøg med nye lavere billetpriser og nye billetprodukter, bl.a. i forbindelse med arrangementer

Evaluerings og igangsættelse af nye initiativer



2028-2030

TRIN 2

- Færdiggørelse af trængselsfrit busnet inkl. parker og rejs-områder
- Ny kollektiv trafikplan sættes i drift
- Beslutning om BRT på Ringvejen
- Realisering af: + 50 pct. flere passagerer i 2030 = 49 mio. passagerer i 2030. Giver reduktion på 33.650 tons

Evaluerings og igangsættelse af nye initiativer



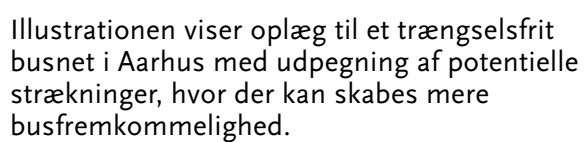
2030 -

TRIN 3

- Anlægsstart: letbane på etape 2 Spanien - Brabrand
- Evt. BRT på Ringvejen
- Mulige, nye BRT- og letbaneetaper fremlægges

Illustrationen viser trappemodell for udvikling af den kollektive trafik - herunder det effektive og højfrekvent busnet frem mod et trængselsfrit busnet før 2030.

EFFEKTIVT OG HØJFREKVENT BUSNET FØR 2030



ØVRIGT MATERIALE TIL INDSATS #10

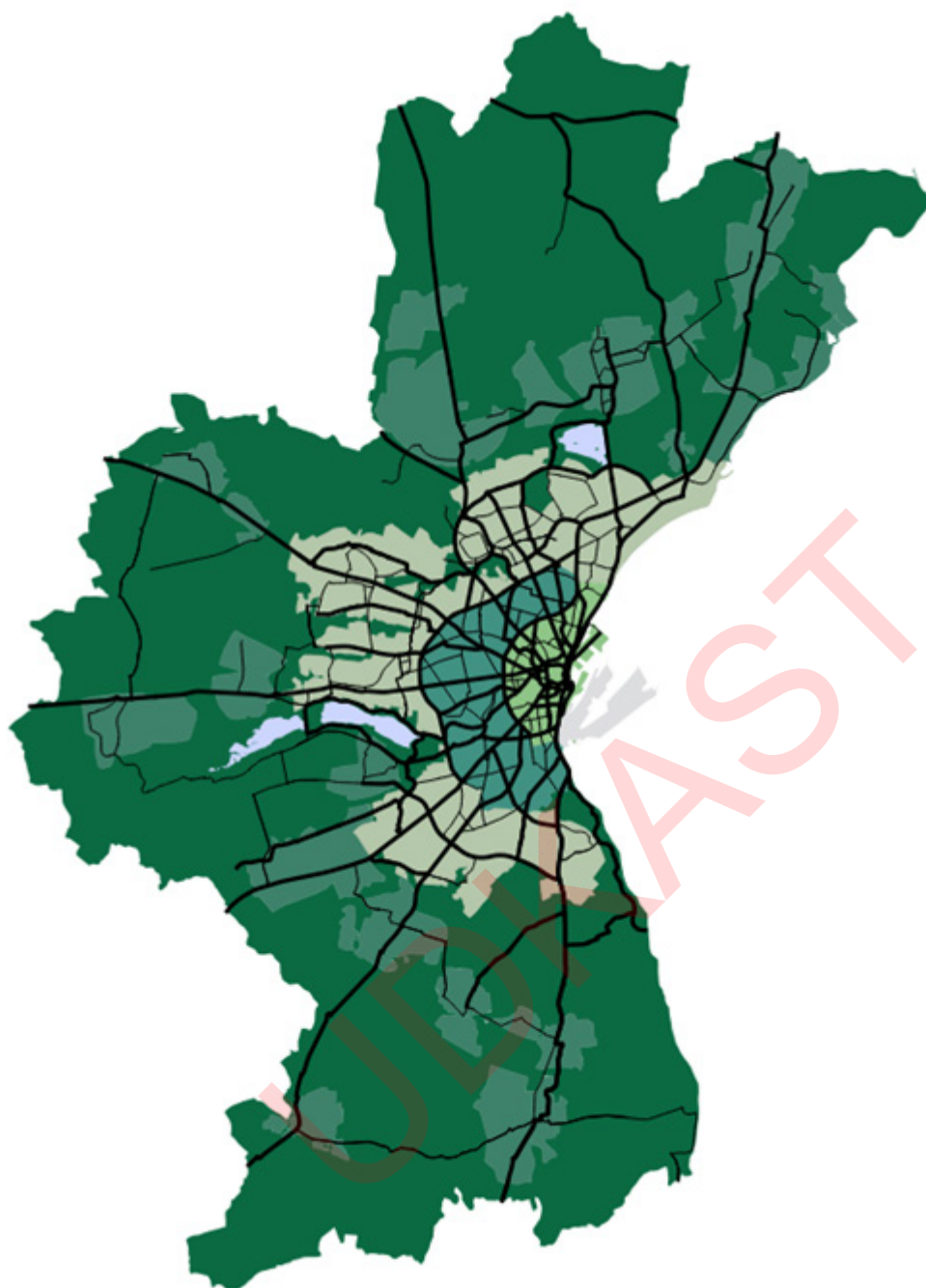
UDBYGNING AF HOVEDCYKELSTINETTET



Illustrationen viser de ruter, hvor der etableres cykelstier eller eksisterende cykelstier opgraderes.

ØVRIGT MATERIALE TIL INDSATS #10

UDBYGNING AF HOVEDCYKELSTINETTET



Illustrationen viser hovedcykelstinetet. Hovedcykelstinetet er rygraden og hovedfærdselsårerne i det sammenhængende cykelrutenetværk. Det dækker hele kommunen fra Midtby til kommunegrænse og forbinder de mest væsentlige større bysamfund, forstæder, mobilitetsknudepunkter, erhvervsområder, og andre trafikskabende funktioner. Hovedstinetet skaber mulighed for mellem- og langdistancecykling og udgøres af længere, sammenhængende cykelkorridorer. Nettet består både af indfaldsveje, ringvejsforbindelserne, supercykelstierne, og flere andre grønne cykelruter som Brabrandstien. Hovedstinetet inddeles i de primære og sekundære ruter.

ØVRIGT MATERIALE TIL INDSATS #21

ARKITEKTKONKURRENCER FOR BANEGÅRDSPLADSEN

Rammevilkår for indsatsen om arkitektkonkurrencer for Banegårdspladsen

GMP-aftalen udstikker retning for processen om omdannelse af Banegårdspladsen. Der skal afholdes to konkurrencer. Dels en åben idékonkurrence for den midlertidige indretning af Banegårdspladsen frem mod 2030 og dels en arkitektkonkurrence om den permanente design efter 2030. Den åbne idékonkurrence skal afholdes i 2025, mens arkitektkonkurrencen afholdes i 2028/2029 for at sikre tæt tidsmæssig sammenhæng mellem konkurrencen og det efterfølgende anlægsprojekt.

Rammerne for omdannelsen er fremlagt i Helhedsplan for Banegårdskvarteret (vedtaget i byrådet i december 2021). Her blev det besluttet at:

- Banegårdspladsen lukkes for gennemkørende biltrafik, mens der stadig forbeholdes mulighed for gennemkørende busstrafik, taxakørsel, handikapkørsel og beredskabskørsel.
- Banegårdspladsen skal både fungere som et mobilitetsknudepunkt, som en del af det vigtigste terminalområde for den kollektive trafik i Østjylland og som et nyt grønt og attraktivt byrum centralt i Aarhus.
- Det endelige design og indretningen af Banegårdspladsen koordineres med den fremtidige højklassede kollektive trafik etape 2 mellem Spanien og Brabrand og integration af station på pladsen
- Arkitektkonkurrencen om det endelige design også omhandler de tilstøende gader, herunder Park Allé, M.P. Bruuns Bro, Banegårdsgade og Ny Banegårdsgade for at sikre sammenhæng i området.
- Der findes en samlet og helhedsorienteret løsning i Banegårdskvarteret på korttidsparke-ring, kys og kør-faciliter og taxaparkering, som i dag er placeret på Banegårdspladsen.

Derudover står der i helhedsplanen at:

Banegårdspladsen er Banegårdskvarterets fikspunkt. Helhedsplanen opstiller på de følgende sider en vision for pladsen samt forudsætninger og principper for det videre arbejde med udformning og design af en ny plads.

Banegårdspladsen byder tusindvis af mennesker velkommen til Aarhus hver eneste dag, og den skal derfor favne og formidle byens identitet som en pulserende storby med livet som centrum for den bæredygtige omstilling. Som byens grønne mobilitetshjerte skal pladsen både være effektiv og attraktiv. Her skal den travle pendler finde ubesværet vej fra A til B, og den nysgerrige besøgende straks finde ro.

Den helstøbte historiske bebyggelse, der indrammer rummet, skal varetages og iscenesættes af et samlende bygulv, der spænder fra facade til facade. Pladsen skal skabe de bedste vilkår for mennesker til fods og brugere af letbane/BRT og samtidig gøre cyklisme mere attraktiv.

I fremtiden færdes biler kun på en mindre del af pladsens areal. Det skaber plads og fokus til byens liv og mødet mellem mennesker.

ØVRIGT MATERIALE TIL INDSATS #33

NY KOLLEKTIV TRAFIKSTRUKTUR 2027

Rammevilkår for indsatsen Ny kollektiv trafikstruktur 2027

GMP-aftalen udstikker retning for den nye kollektive trafikstruktur. Dette indebærer at:

- Den kollektive trafik skal gentænkes, så busserne suppleres med flextrafik, samkørsel og delemobilitet, og at trafikselskaberne bliver aktive medspillere i at skabe fremtidens fleksible trafiksystem.
- Der er behov for at styrke serviceniveauet i den kollektive trafik nu og her, så aarhusianerne hurtigt får et velfungerende grønt alternativ til bilen.
- At Teknik og Miljø i samarbejde med Borgmesterens Afdeling i 2025 fremlægger forslag til en ny budgetmodel for kollektiv trafik, hvor driftsøkonomien fremskrives i takt med befolkningsudviklingen.
- Der skal udarbejdes en ny køreplan for den kollektive trafik til idriftsættelse i 2027, som indarbejder ambitionerne om effektive buskorridorer og et højklasset busnet. Buskapaciteten i de traditionelle "gule busser" skal understøtte de korridorer, hvor efterspørgslen er størst.
- Teknik og Miljø, sammen med Midttrafik, gennemfører optimering af busnettet i midtbyen, herunder sanering af busstoppesteder samt ruteomlægninger, så alle busser eksempelvis ikke skal køre igennem busgadestrækningen.
- En ny køreplan tænkes sammen med et oplæg til øvrige greb, der kan optimere busnettet – såsom ny enkel takststruktur samt zoneinddeling med fokus på oplandet.
- Mulighederne for at indsætte ekstra A-buslignende afgang på busser til og fra oplandet i myldretiden, eksempelvis Solbjerg, undersøges.

Derudover har §17, stk. 4 udvalget for fremtidens højklasset kollektive trafik fremlagt anbefalinger til byrådet i 2022, som blev vedtaget af byrådet d. 27. april 2022. Heri blev det anbefalet, at der formuleres en langsigtet vision for udviklingen af det samlede kollektive trafiksystem i Aarhus Kommune, som også indbefatter pendlertrafikken og det geografisk omkringliggende trafiknet samt strategiske arealreservationer, tiltag der forbedrer serviceniveau og konkurrencedygtighed.

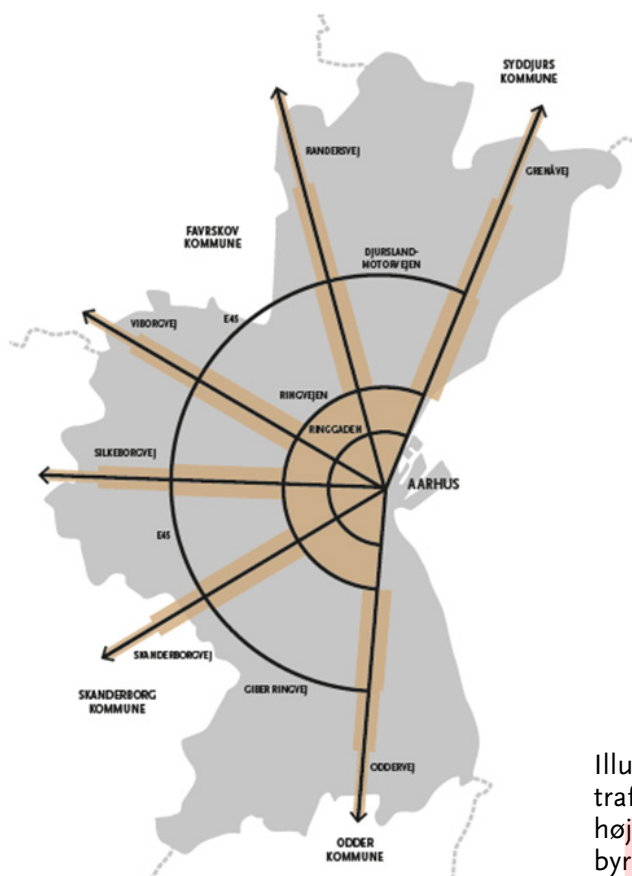
Derudover blev der fremlagt og fastsat et målbillede for den fremtidige kollektive trafik i Aarhus, hvor det kollektive trafiksystem skal udvikles i retning af et markedsorienteret net, hvor ressourcer fokuseres i korridorer, så der kan leveres et serviceniveau, der er konkurrencedygtigt med biltrafikken (se illustration på næste side).

For at indfri målbilledet i 2040 skal højklasset kollektiv trafik udvides, og det er nødvendigt at se på trængselsfrie kollektive trafikløsninger på flere af fingrene i Aarhus blandt andet også for at 'fange' pendlere ind mod byen, som ellers ville vælge bilen som transportform. For at opnå den størst mulige netværkseffekt og sikre sammenhæng mellem de prioriterede korridorer, skal der etableres højklasset skifte- og omstigningsmuligheder i mobilitetsknudepunkter, hvor hovedkorridorer krydser. Samtidig er det nødvendigt, at der udvikles og tilbydes smarte mobilitetsservices og kombinationsrejsemuligheder for borgerne bosat i "svømmehuden" mellem fingrene (hovedkorridorerne), så højklasset kollektiv trafik bliver et reelt og attraktivt alternativ.

ØVRIGT MATERIALE TIL INDSATS #33

NY KOLLEKTIV TRAFIKSTRUKTUR 2027

MÅLBILLEDE FOR HØJKLASSET KOLLEKTIV TRAFIK I AARHUS KOMMUNE I 2040



Illustrationen viser målbillede for det kollektive trafiknet (fra §17, stk. 4. udvalget for fremtidens højklasset kollektive trafik af rapportering til byrådet i 2022)

OVERBLIK OVER FORUDSÆTNINGER I KOLLEKTIV TRAFIK BETJENING I MÅLBILLEDE 2040

BESKRIVELSE AF BETJENING

MIDTBYEN OG AARHUS INDEN FOR RINGVEJEN

Betjenes via korridorer (indfaldsveje, ringforbindelser, busgadeforløbet) med høj grad af trængselsfrihed samt diverse gader i Midtbyen (herunder Frederiks Alle, Vestre Alle, Sønder Alle, Vesterbrogade, Nørre Gade/Alle, Banegårdskvarteret, MP Bruunsgade, Kystrækningen mfl.)

FORSTADSOMRÅDERNE (MELLEM RINGVEJEN OG E45/DJURSLANDSMOTORVEJEN/BERING-BEDERVEJEN)

Betjenes fra hovedkorridorer (indfaldsveje) med høj grad af trængselsfrihed for den kollektive trafik

OPLAND OG MINDRE LANDSBYSAMFUND (I 'SVØMMEHUDEN' MELLEM HOVEDKORRIDORER)

Betjenes i begrænset omfang af lokale busruter og evt. tilbringerruter til hovedkorridorer. Derudover suppleres med kombinationsrejser med andre transportformer (flextrafik, gang, cykel, bil, delemobilitet, mikromobilitet) der giver adgang til og fra hovedkorridorer.

REGIONEN OG STØRRE BYER UDENFOR KOMMUNEN

Betjenes hovedsageligt med skinnébåren transport (statsjernbane og letbane) samt suppleres af regionale busruter

Illustrationen viser prioritering for det kollektive trafiknet (fra §17, stk. 4. udvalget for fremtidens højklasset kollektive trafik af rapportering til byrådet i 2022)

NY ORGANISERING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

Rammevilkår for indsatsen om Ny organisering af den kollektive trafik

GMP-aftalen udstikker retning for ny organisering af den kollektive trafik. Dette indebærer at:

- Teknik og Miljø skal udarbejde forslag til ændret organisering af den kollektive trafik jf. anbefalingerne fra §17.4 udvalget for fremtidens højklasset kollektive trafik. Det skal også forholde sig til regeringens nedsatte ekspertudvalg, der forventes at udkomme med deres anbefalinger i 2025. Forligsparterne er enige om, at en ny organisering skal frigive midler, som bruges på at styrke serviceniveauet på kollektiv trafik.
- Teknik og Miljø skal i udarbejdelse af forslag se på inspiration fra Skånes trafikselskab og Nordjyllands trafikselskab

Derudover har §17, stk. 4 udvalget for fremtidens højklasset kollektive trafik fremlagt anbefalinger til byrådet, som blev vedtaget af byrådet d. 31. januar 2024. Her blev det besluttet, på baggrund af drøftelser i udvalget samt en rapport udarbejdet af KPMG om udfordringer og potentialer i den nuværende organisering af den kollektive trafik, at der er behov for at udarbejde et oplæg til en optimeret organisering af den kollektive trafik.

Udarbejdelse af et nyt forslag til den kollektive trafik skal omhandle:

- Implementering af en stærkere og mere gennemskuelig organisatorisk model for håndtering af samarbejdsflader, roller og samarbejde for den kollektive trafik på tværs af Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling
- Forslag til proces for en fælles og sammenhængende politisk ejerskabsstrategi for henholdsvis Aarhus Letbane, AarBus og Midttrafik.
- Forslag til strategi for indflydelse og interessevaretagelse for statslige investeringer og nødvendige lovgivningsmæssige rammer inden for kollektiv trafik-området

Derudover skal der undersøges og i forslaget indgå fordele og ulemper ved alternative organisatoriske konstruktioner for Aarhus Letbane.

MOBILITETSKNUDEPUNKTER MED PARKÉR OG REJS

Rammevilkår for indsatsen om Mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs

GMP-aftalen udstikker retning for mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs. Dette indebærer at:

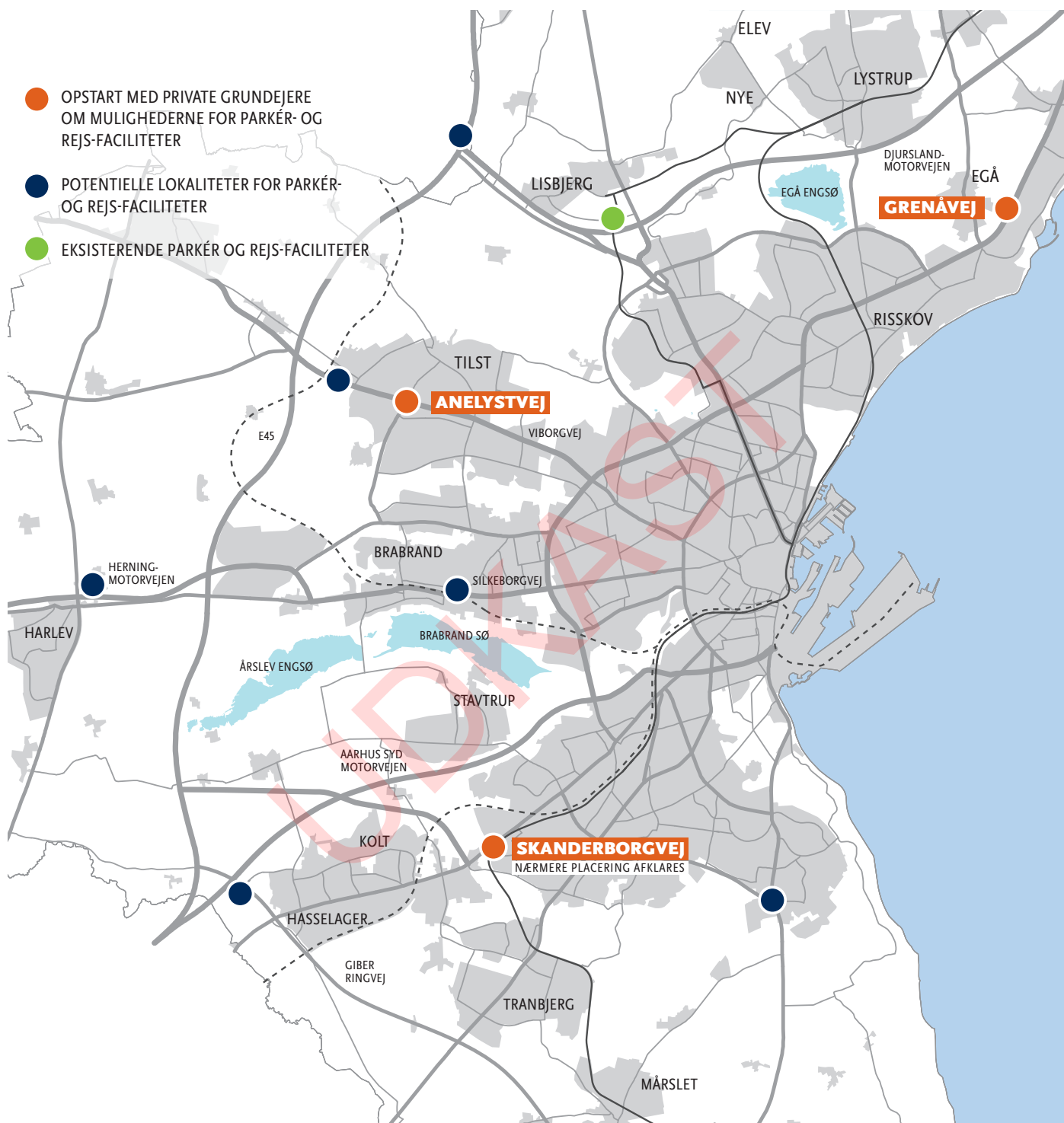
- Parkér og rejs skal etableres, hvor der er synergier til indkøbsmuligheder, ladeinfrastruktur mv., som understøtter hverdagslivet. Parkér og rejs skal etableres samtidig med en styrkelse af busfremkommeligheden i området.
- Teknik og Miljø går i dialog med private grundejere om mulighederne for etablering af parkér og rejs ved Anelystvej i Tilst, Skanderborgvej og Grenåvej i nær tilknytning til eksisterende detailhandel og parkering i områderne.
- Teknik og Miljø afsøger mulighederne for etablering af mindre detailhandel, lynladestationer mv. i området ved Klokhøjen. Ligeledes skal der arbejdes med tilkørselsforhold og skiltning, ligesom der skal sikres større tryghed på Klokhøjen igennem videoovervågning. Dette vil gøre, at området fremstår som et mere attraktivt tilbud end i dag.
- For at sikre en regional opkobling for pendlere i omkringliggende kommuner i regionen vil det i forbindelse med en ny Silkeborgbane og en station i Brabrand være oplagt at kunne stille bilen og forsætte i tog. Forligsparterne er derfor enige om at undersøge mulighederne for at etablere parkér og rejs-faciliteter ved en fremtidig Brabrand Station samt i Harlev/Framlev, hvis der også kommer en station her på den fremtidige Silkeborgbane.
- Der i forbindelse med fremtidig udbygning af flere etaper af letbane eller BRT i Aarhus samtidig etableres nye parkér og rejs-faciliteter, eksempelvis ved E45, Viborgvej i Tilst og Hovedvejen i Kolt-Hasselager.

Derudover har §17, stk. 4 udvalget for fremtidens højklasset kollektive trafik fremlagt anbefalinger til byrådet i 2022, som blev vedtaget af byrådet d. 27. april 2022. Heri blev det anbefalet, at den kollektive trafik skal indgå i et sammenhængende, effektivt og bæredygtigt mobilitetssystem. For at afhjælpe trængsel og forbedre pendlertrafikken skal det sikres, at det er nemt at kombinere flere transportmidler på hverdagsrejser og for pendlere ind i Aarhus Kommune.

Særlig skal det være nemmere at stille sin bil og forsætte med den kollektive trafik, cykel eller gang. Der skal sikres "first- og last mile-løsninger" på ture med den kollektive trafik. Dette indebærer gnidningsfri sammenhæng mellem de forskellige transportformer i attraktive mobilitetsknudepunkter. Let tilgængelige, trygge og effektive knudepunkter er en grundforudsætning for et velfungerende og effektivt mobilitetssystem. Når vente- og skiftefaciliteter kombineres med udadvendte og bymæssige funktioner øges attraktiviteten og tryghedne og flere brugere tiltrækkes den kollektive trafik.

ØVRIGT MATERIALE TIL INDSATS #36

MOBILITETSKNUDEPUNKTER MED PARKÉR OG REJS



Illustrationen viser oplæg til placeringer for opstart af dialog med private grundejere om mulighederne for parkér- og rejs-faciliteter samt potentielle lokaliteter for parkér- og rejs-faciliteter.