

AARHUS  
KOMMUNE



# FODGÆNGERSTRATEGI 2020









# INDHOLD

|    |                                     |
|----|-------------------------------------|
| 5  | Forord                              |
| 6  | Mere gang i Aarhus                  |
|    | Gang er god mobilitet               |
|    | Oplevelser når vi går               |
|    | Gang skal fremme sundheden          |
|    | Gang skal være et reelt alternativ  |
|    | Fodgængerstrategiens indsatsområder |
|    | Målsætning                          |
| 10 | Tilgængelighed                      |
| 12 | Fremkommelighed                     |
| 14 | Tryghed og sikkerhed                |
| 16 | Ophold og oplevelser                |
| 18 | Indsatser                           |
| 19 | Udmøntningsprincipper               |







# FORORD

*"Tab for alt ikke lysten til at gå. Jeg går mig hver dag det daglige velbefindende til og går fra enhver sygdom. Jeg har gået mig mine bedste tanker til, og jeg kender ingen tanke så tung, at man jo ikke kan gå fra den." (Søren Kierkegaard i et brev til sin svigerinde Henriette Kierkegaard (1847))*

Citatet var nok ikke møntet på aarhusianernes transportvaner, men vi synes, det er meget ram-mende, for en gåtur kan meget mere end bare at bringe dig fra A til B.

Vi er meget optagede af, hvordan vi mest hen-sigtsmæssigt transporterer os rundt i Aarhus. Nogen gange er det mest praktisk at tage bilen, andre gange er det cyklen eller bussen, og atter andre gange er det til fods. Det kan også være en kombination. Pointen er, at det skal være praktisk og fornuftigt på samme tid – vi skal have den bedste mobilitet, samtidig med at vi tænker på miljøet og sundheden. Her er gode forhold for fodgængere vigtigt, fordi dét at be-væge sig til fods er "limen", som binder de for-skillige transportformer sammen.

Der er også det rekreative og sundhedsmæssi-ge aspekt. Nogen 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 Kom-mune skal gang være med til at fremme sund-heden blandt aarhusianerne.

Fodgængertrafikken er den transportform, der oplever den største vækst 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. Midlerne er udmøntet igennem Aarhus Kommunes anlægsprogram i Teknik og Miljø, men fremadrettet er det vigtigt at midler til forbedring af fodgængerforhold udmøntes ud fra en mere systematisk tilgang.

Derfor har vi lavet denne fodgængerstrategi – fordi vi på alle måder vil have "mere gang i Aarhus".

Fodgængerstrategien er udarbejdet i et samar-bejde mellem Magistratsafdelingerne for Teknik og Miljø samt Sundhed og Omsorg, fordi vi kan få nogle vigtige synergier ved at se bredt på fodgængerbegrebet, hvor vi både forsøger at påvirke aarhusianernes transportmiddelvalg, at aktivere byens rum og grønne områder og at forbedre folkesundheden.

Strategien udstikker de overordnede rammer for det praktiske arbejde, og udmøntningen af strategiens elementer vil ske løbende, inden for de eksisterende rammer i de respektive magis-tratsafdelinger.

Med venlig hilsen

**Jette Skive**, Rådmand, Sundhed og Omsorg

**Bünyamin Simsek**, Rådmand, Teknik og Miljø







## MERE GANG I AARHUS

Vi er alle fodgængere hver dag året rundt. Som fodgængere bruger vi byen forskelligt alt efter hvem vi er, hvad vi skal, og hvornår vi skal det. Forskning viser, at hvis der i et område er gode forhold for fodgængere, så er der også en tendens til, at borgerne i det pågældende område går mere. Der er derfor god grund til at have fokus på fodgængernes forhold og omgivelser.

Fodgængerstrategien læner sig op ad intentioner og målsætninger i Kommuneplan 2017 og Mobilitetsplan for Aarhus Midtby (2018) og Mobilitet 2050 (2019).

### **Gang er god mobilitet**

God mobilitet er mere end at komme hurtigst muligt fra A til B for den enkelte. Fundamentet for god mobilitet er, at man kan komme frem til de destinationer man ønsker. God mobilitet er individuel, men indeholder også parametre som fleksibilitet, økonomi, tryghed og sikkerhed, ophold og oplevelser, samt sundhed og trivsel. På den måde går vi fra at tale om effektive transportsystemer, hvor gods og mennesker transporteres med højest mulig fremkommelighed til at tale om god mobilitet, hvor mennesker transporterer sig på den måde, der giver mest værdi for dem i deres dagligdag.

Væksten i transporten skal først og fremmest dækkes af forbedrede muligheder for den kollektive transport, cykling og gang - især til og i Midtbyen inden for Ringgaden.

Særligt i Midtbyen skal gaderne indrettes, så de i højere grad indbyder til ophold og ikke kun transport. Forholdene for fodgængere skal forbedres, og der skal sikres tilgængelighed - også for personer med nedsat funktionsevne.

Udviklingen af friluftslivet sker efter Friluftsplannen (2013-2017), hvor der arbejdes ud fra principperne om at forbinde byerne og de bynære landskaber med rekreative stier.

Indretningen af den trafikale infrastruktur skal ske under hensyntagen til at minimere fysiske og sociale barrierer byområder imellem - herunder ved udbygning af lokale stitruenet.

I forbindelse med byudviklingsprojekter bør der sikres nem adgang fra boligområder til parkarealer eller bynære landskaber via grønne stiforbindelser.

Den helt grundlæggende prioritering inden for Ringgaden er at sikre fremkommelighed til





de transportformer, der fylder mindst. Højest prioritet har de aktive transportformer, cykel og gang.

Manglende forbindelser for gang- og cykeltrafikken skal udbedres, og velfungerende ruter skal skiltes tydeligt.

*“Den samlede mobilitet i Midtbyen skal udvikles, så væksten sker i gang, cykel og kollektiv trafik. Målet er, at mindst 70% af turene i Midtbyen i 2025 foretages med kollektiv trafik, cykel og gang, og at højest 30% af turene er med bil. Rejsehastigheden for gående, cykler busser og letbane skal stige med mindst 5% frem til 2025.”*

Forhold for fodgængere og cyklister skal forbedres i kryds og på udvalgte strækninger.

Bredden skal udvides på nogle af de smalle fortov og cykelstier, hvor mange fodgængere og cyklister færdes.

Der skal sikres gode forhold for fodgængerne mellem de større destinationer i midtbyen. Det gælder specielt til de nye bydele på de gamle havnearealer, i takt med at disse bygges færdigt.

### Oplevelser når vi går

Gang foregår i et tempo, hvor alle sanserne kan være med. Vi oplever byen på en helt anden måde, end når vi færdes i f.eks. en bil. Vi hører lydene omkring os, og vi bemærker duften af nybagt brød ved bageriet og stanken fra en fyldt skraldespand. Vi ser årstidernes skiften, nye gardiner i det skæve hus eller ny udsmykning af gågaden. Vi kan gå i vores egne tanker, men vi kan også hilse på folk omkring os, eller føre en samtale med den vi følges med.

Derfor er der i denne strategi også særligt fokus på ophold og oplevelser når vi går.

### Gang skal fremme sundheden

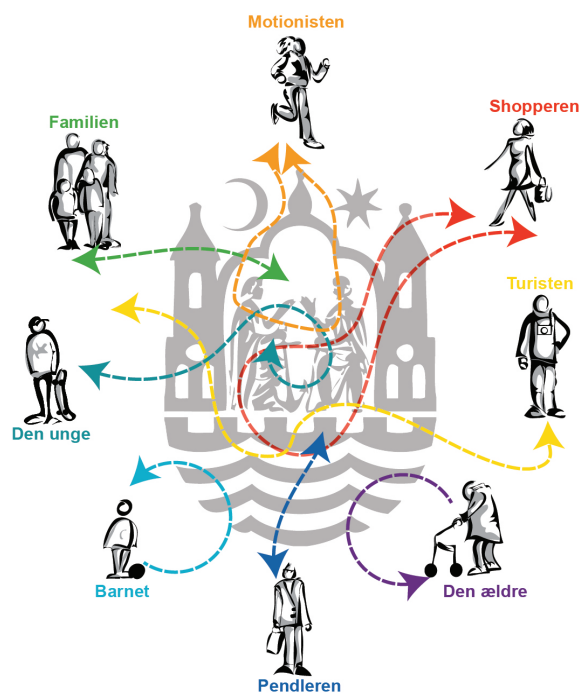
Sundhed skabes blandt andet på tværs af de kommunale forvaltningsområder, hvorfor fodgængerstrategien blandt andet er med til at udmønte Aarhus Kommunes sundhedspolitik.

Via sundhedspolitikken arbejdes der for at skabe rammer og faciliteter, der indbyder til bevægelse igennem aktiv og grøn mobilitet, leg og idræt samt kulturelle oplevelser. Samarbejdet mellem sundhedspolitikken og fodgængerstrategien skal gøre det sunde valg det lette valg, og give alle aarhusianere mulighed for at gå og

bevæge sig minimum 60 minutter om dagen, som anbefalet. Når der er gode muligheder for at være fysisk aktiv gennem hele livet, kan vi forebygge sygdom, bevare funktionsevnen og understøtte god trivsel. En fysisk aktiv hverdag styrker livskvaliteten og det fysiske helbred, ligesom fysisk aktivitet har positive effekter for den mentale sundhed.

Når vi går, bruger vi hele kroppen. Det er med til at holde os i gang, og har stor betydning for vores sundhed og velvære. Hvis vi alle går lidt mere, vil vi alle blive lidt sundere, hvilket i det lange løb kan få stor betydning for aarhusianernes samlede sundhed. Vi ved desværre fra undersøgelserne “Hvordan har du det?”, der er gennemført af Region Midt i 2010, 2013 og 2017, at aarhusianerne bliver stadig mere inaktive. Andelen af fysisk inaktive er steget fra 17% i 2010 til 19% i 2017. Ikke overraskende, er en signifikant større andel af personer over 75 år inaktive sammenlignet med befolkningen som helhed. Derudover ved vi, at der er en social ulighed i sundhed hvad angår fysisk inaktivitet, hvor der ses en høj forekomst blandt bl.a. førtidspensionister og mennesker med lavt uddannelsesniveau.

Med principperne for udmøntning af fodgængerstrategien, vil vi gøre det endnu nemmere for alle aarhusianere at integrere fy-



Fodgængertyper  
Fodgængere er mange ting, afhængigt af hvem man er, hvor man skal hen og hvorfor





sisk aktivitet i hverdagen, hvor de bor og lever. Det skal være nemt at gå til indkøb og fritidsaktiviteter i stedet for at tage bilen, gå en tur i skoven med børnene, komme fra ældrecenteret over i parken, eller tage en spadseretur langs vandkanten med hunden.

### **Gang skal være et reelt alternativ**

For at få flere til at gå, skal gang være et reelt alternativ til andre transportmidler, og et alternativ til at blive hjemme.

De fysiske forhold skal være i orden. Der skal være tilgængelige, sikre og trygge veje, pladser og gader med god fremkommelighed, som sikrer, at fodgængerne kan komme fra A til B. Det skal være let for borgerne at se, at gang er et alternativ. Og der skal være information om mulighederne for at gå, og om de ruter der allerede findes.

### **Effektivrurdering - En god by for alle**

Vurderingen af, hvad der er gode forhold for fodgængere, er ikke nødvendigvis den samme som for andre trafikanter. Derfor må fodgængerprojekter også evalueres anderledes.

Der er et stort ønske om at sikre god mobilitet for borgere og besøgende i Aarhus. Igennem evalueringen skal der være fokus på, at god mobilitet ikke kun kan måles ud fra rejsetider og trafiktællinger, men også gennem oplevelser, sanseindtryk, oplevet tryghed og kvaliteten af vores byrum.

Evalueringen skal fokusere på den oplevede mobilitetskvalitet, når aarhusianerne bevæger sig rundt i byen og resultaterne kan bidrage som et supplement til eksisterende datakilder og i arbejdet med andre strategier og handlingsplaner.

- Evalueringen skal indsamle de bløde trafikanters holdninger til byliv og mobilitet i Aarhus.
- Evalueringen skal give indsigt i færdsel, anvendelse, adfærd og kvalitet af byrum ved at dokumentere hvornår og hvordan udvalgte byrum benyttes samt hvordan borgerne vurderer kvaliteten af dem.
- Evalueringen skal formidle borgernes stemme til byens politikere og bruges i udviklingen af strategier og handlingsplaner på mobilitetsområdet.

### **Fodgængerstrategiens indsatsområder**

Fodgængerstrategien er Aarhus Kommunes vision og indsatsområde for at styrke fodgængertrafikken i kommunen.

Fodgængerstrategien vil indgå i de enkelte forvaltninger i kommunen, som en af de strategier der skal forvaltes ud fra. Strategien udstikker de overordnede rammer, som efterfølgende kan udtrykkes i reelle handlinger.

Kvaliteten af fodgængermiljøet bestemmes af en lang række faktorer, der enkeltvist og tilsammen er med til at sikre og fremme antallet af gåture og dermed stimulere fodgængertrafikken.

Vi har udvalgt fire indsatsområder, der er overordnet bestemmende for kvaliteten af fodgængermiljøet.

**1) Tilgængelighed:** Fodgængermiljøet skal være tilgængeligt for alle. Også borgere med funktionsnedsættelser eller handicap.

**2) Fremkommelighed:** Der skal være god fremkommelighed på fodgængernettet, så borgerne oplever, at de har let adgang til deres mål.

**3) Tryghed og sikkerhed:** Det skal være trygt og sikkert at færdes som fodgænger i Aarhus Kommune.

**4) Ophold og faciliteter:** Der skal være de nødvendige faciliteter til fodgængere i byens rum, som eksempelvis muliggør ophold.

Alle fire indsatsområder behandles ud fra et princip om mere **lighed i sundhed**, hvor alle skal have mulighed for et sundt liv, og hvor fodgængerstrategien skal være med til at skabe rammerne for at både børn og voksne kan transportere sig til fods.

### **Læsevejledning**

Igennem strategien præsenteres under hvert tema en række indsatser, som de enkelte forvaltninger kan gennemføre sammen eller alene.

Bagerst i strategien findes udmøntningsprincipperne for konkrete projekter, hvor indsatsområderne forankres.





## MÅLSÆTNING

At understøtte arbejdet for bedre mobilitet i Aarhus ved at forbedre forholdene for fodgængerne og dermed sikre mere gang i Aarhus.

Derfor vil vi arbejde for:

- At gang bliver et reelt alternativ ved valg af transportform.
- At skabe de fysiske rammer for, at både børn og voksne kan transportere sig til fods.
- Fodgængerområder skal være attraktive, tilgængelige, fremkommelige, sikre, trygge og med mulighed for ophold.
- Forhold for fodgængerne skal indtænkes fra starten af et projekt for at sikre integrerede løsninger. Dette er både ved omdannelser, renoveringer og nyanlæg.
- Der skal sikres gode forbindelser mellem de forskellige mål i byen.





# TILGÆNGELIGHED

## Hvad er tilgængelighed?

Tilgængelighed handler grundlæggende om, at skabe lige muligheder for at alle kan bevæge sig frit i byens rum.

Mange fodgængere har nedsat mobilitet, der kræver særlige forhold omkring tilgængelighed. Det kan være handicappede, folk med nedsat bevægelses- eller synsfunktion, ældre eller små børn. Disse grupper skal også have mulighed for at færdes som fodgængere på en sikker og ordentlig måde.

## Hvorfor fokus på tilgængelighed?

Tilgængelighed er et afgørende parameter for borgernes brug af byen i al dens mangfoldighed. Byen skal kunne bruges af alle, og derfor skal byen være tilgængelig for alle.

## Sådan arbejder vi med tilgængelighed

Tilgængelighed er behandlet i Kommuneplan 2017 og vil blive uddybet i forbindelse med Aarhus Kommunes tilgængelighedsstrategi, som er ved at blive udarbejdet på baggrund af handicapplanen (2019). Som en del af tilgængelighedsstrategien bliver der udarbejdet handlingsplaner for "veje og stier", "de rekreative områder" samt "planlægning og byggeri".

## Indsatser

### 1) Tilgængelighedsstrategi

Aarhus Kommunes tilgængelighedsstrategi har særligt fokus på tilgængelighed for fodgængere med nedsat funktionsevne gennem udpegning af i første omgang tre tilgængelighedsruter i Aarhus Midtby. Udpegningen af ruterne sker i med afsæt i Mobilitetsplan for Aarhus Midtby (2018).

### 2) Procedurer for tilgængelighed i Aarhus

I forbindelse med tilgængelighedsstrategien bliver der udarbejdet procedurer for etablering af tilgængelighed i anlægsprojekter, herunder omfang m.m., typetegninger, økonomi, procedurer for og krav til tilgængelighedsrevision, paradigme til udbudsmateriale, informationsmateriale til rådgivere, entreprenører med flere samt formidling af arbejdet.

### 3) Udformning af fodgængerarealer

Der udarbejdes en designmanual for udformning af fodgængerarealer. Manualen skal indeholde en tjekliste med de ting, der skal tages hensyn til, når der planlægges nye eller sker omdannelse af eksisterende fodgængerarealer. Desuden skal manualen anvise, hvilke designmæssige elementer, der kan eller skal indgå fx gennem typetegninger for tilgængelighedsløsninger i standardfortove.

### 4) Park and Walk

Parkeringspolitik 2018 skal sikre, at den tilgængelige kapacitet udnyttes bedst muligt.

Den er et effektivt middel til at ændre bilisternes adfærd, så man både opnår god tilgængelighed for bilister med ærinde i midtbyen og tager hensyn til beboere, gæster og et godt byliv. Dette vil give mere fredelige beboelseskvarterer i Midtbyen.

Parkeringspolitikken skal understøtte, at bilister med ærinde i Midtbyen kan køre direkte til et parkeringsanlæg, og derfra let gå til det relevante mål i Midtbyen.

### 5) Øget brug af tilgængelighedsrevisioner

I forbindelse med omdannelser i det offentlige rum øges brugen af tilgængelighedsrevisioner, hvor en uddannet tilgængelighedsrevisor gennemgår projektet kun med tilgængelighed for øje. Det er dernæst op til kommunen at beslutte, hvor mange af revisorens forslag der arbejdes videre med.

Tilgængelighedsrevisioner anvendes allerede i forbindelse med trafikale projekter, men kan bredes ud til også at indgå i forbindelse med omdannelse af torve og pladser, projekter i det grønne samt adgange til nye bygninger og arealer. Desuden bør der gennemføres tilgængelighedsrevisioner på fodgængerstrategiens projekter.





## Tilgængelighed i Midtbyen

Langs Aarhus Å er der fra Mølleparken til Grønnegade udformet et shared space område, der i høj grad fungerer som fodgængerområde. Strækningen har en jævn belægning, en bred gangbane og en klart defineret inventarzone hvor der er træer, skraldespande og bænke.

På strækningen er der en vandrende, der fungerer som ledelinje. Ved gangbroen over åen er der etableret ramper i en afvigende belægning, der kan fungere som opmærksomhedsfelt.



## Tryghed og sikkerhed i Midtbyen

På vejstrækninger, hvor fodgængerne ofte krydser vejen, eksempelvis i forbindelse med stier, butikker, daginstitutioner og lignende, bør der etableres sikre og trygge krydsninger med støtteheller. Ved etablering af støtteheller har fodgængerne mulighed for at krydse en kørselsretning af gangen. De skal derved kun holde øje med trafikken i én retning.

Støtteheller reducerer ligeledes vejens bredde visuelt og/eller fysisk for bilisterne, og derved reduceres bilernes hastighed ofte.



## Tilgængelighed til det grønne

Der er mange måder at arbejde med tilgængelighed i det grønne. Som eksempel har Aarhus Kommune i Mindeparken etableret en hævet gangsti ved parkens legeplads.

Gangstien har fast og jævn belægning, der muliggør, at eksempelvis kørestolsbrugere kan komme frem til legepladsen og være en del af det liv, der foregår der.

## Fremkommelighed i Midtbyen

Ved den centrale krydsning mellem Aarhus Banegård og gågaden er etableret et bredt fodgængerfelt, der er med til at skabe tilstrækkeligt med plads til de mange fodgængere.

Lang grøntid uden behov for aktivering af fodgængersignal øger ligeledes fremkommeligheden. For de fodgængere der ikke når hele krydsningen inden for grøntiden, er der etableret en bred støttehelle.





# FREMKOMMELIGHED

## Hvad er fremkommelighed?

For fodgængere handler fremkommelighed om, at der findes gode fodgængerarealer, som giver den korteste og mest logiske rute til deres mål. Samtidig vil fodgængerne gerne kunne bevæge sig frit, og ønsker i mange tilfælde at kunne bevæge sig med en vis hastighed. Fodgængerne ønsker ikke større omveje, og derfor er krydsningsmuligheder væsentligt for deres fremkommelighed.

## Hvorfor fokus på fremkommelighed?

Hvis vi ønsker at få flere til at gå mere, skal vi sikre os, at de prioriteres højt og sikres plads til at bevæge sig direkte, bekvemt og ugeneret. Samtidig har fodgængere ønske om at bevæge sig ad de letteste, hurtigste, smukkeste og grønneste ruter.

Fremkommelighed handler derfor om at sikre fodgængerarealer af en passende bredde i forhold til fodgængerstrømmens størrelse samt de øvrige formål arealet skal opfylde, eksempelvis til placering af gadeinventar.

## Sådan arbejder vi med fremkommelighed

Fremkommelighed for fodgængere indgår i dag ofte i forbindelse med at sikre fodgængernes mulighed for at krydse vejen inden for en rimelig ventetid. Dette kan både være i signalanlæg og ved etablering af krydsningspunkter samt udformning af fodgængerarealer generelt.

Endvidere er der arbejdet med fremkommelighed igennem Aarhus Kommunes skolevejsanalyse. Den seneste skolevejsanalyse blev gennemført på kommunens folkeskoler i 2016, og projekterne er ved at blive gennemført.

I 2018 og 2019 er der blevet gennemført skolevejsanalyser for kommunens privatskoler.

## Indsatser

### 1) Forbedrede forhold for fodgængere i kryds

Mange gaderum er indrettet på den kørende trafiks præmisser. Fremkommeligheden for fodgængere kan øges ved, at der i forbindelse med ombygninger etableres portoverkørsler ved sideveje, så fortovet forløber ubrudt.



I udvalgte kryds øges grøntiden for fodgængerne, ligesom krav om tryk for grønt fjernes. Desuden skal der i signalregulerede kryds med mange fodgængere være fokus på, at der er mulighed for at færdes i alle fire retninger eller på kryds og tværs i en selvstændig fodgængerfase.

### 2) Sammenhængende stisystem

Aarhus Kommune har udarbejdet et digitalt kort med kommunens stier. Med udgangspunkt i kortlægningen af stierne i Aarhus Kommune udpeges de steder, hvor der er "huller" i stinettet. Der udarbejdes løsningsforslag til sammenbindingen af stinettet.

Kortet kan yderligere suppleres med information om belægningstype, belysning, snerydning, ansvarlig forvaltning og lignende.

### 3) Cykel- og løbehjulsparkering

Flere cyklister skaber behov for flere og bedre parkeringsfaciliteter - ikke mindst i Midtbyen. I dag kigger mange cyklister forgæves efter en cykelparkeringsplads. Ikke kun cyklisterne, men også det generelle bybillede vil drage nytte af flere og bedre organiserede parkeringsmuligheder for cyklisterne - ikke mindst kommunens fodgængere.





#### 4) Fokus på fodgængere ved vejarbejde

Ved behov for inddragelse af fodgængerarealer i forbindelse med vejarbejde indtænkes fodgængernes fremkommelighed. Der skal være tilstrækkeligt areal til, at fodgængerne kan krydse hinanden.

Ved behov for at henvise fodgængere til modsatte fortove, skal der sikres mulighed for sikker krydsning af kørebanen. Ligeledes skal der være fokus på tilgængelighed.

#### 5) Snerydning

Snerydning opprioriteres på fodgængerarealer, hvor der er behov for høj fremkommelighed.

Der gennemføres en målrettet indsats mod borgere, der har snerydningspligt på særligt trafikerede fortove.

#### 6) Særlig råden over vejareal

Anvendelsen af vej- og fortovsarealerne i kommunen skal først og fremmest sikre gode færdselsforhold. Ofte er der imidlertid behov og mulighed for at vej- og fortovsarealer kan benyttes til andre formål.

Retningslinjer for særlig råden over vejareal er udarbejdet for at sikre, at anvendelsen til disse andre formål er rimelig og hensigtsmæssig.

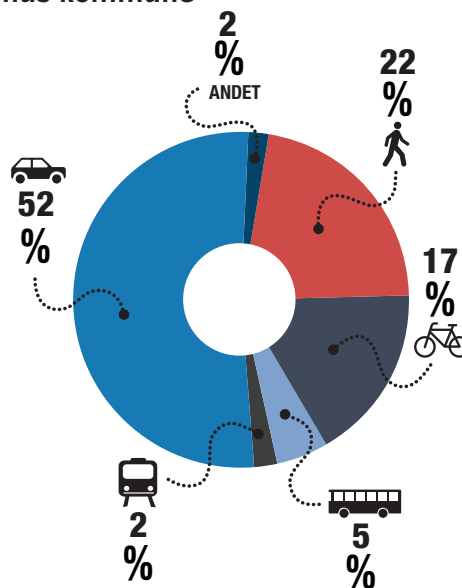
Der lægges blandt andet vægt på at fodgængere, herunder i høj grad handicappede, har gode passagemuligheder.

Retningslinjerne er tilgængelige på Aarhus Kommunes hjemmeside.

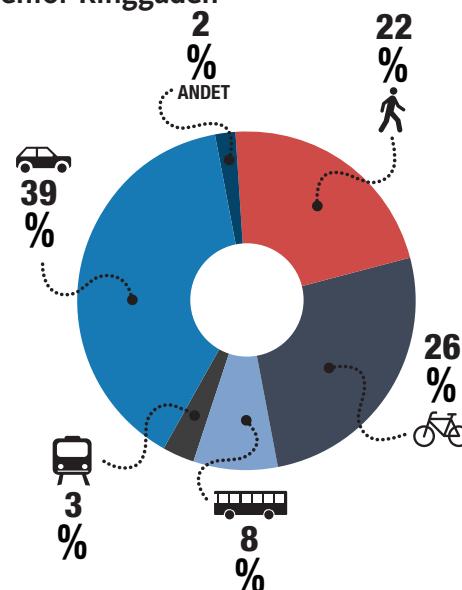
#### Valg af transportmiddel

Figuren til højre viser fordelingen af antal ture på transportmidler i 2016-2018 henholdsvis i hele Aarhus Kommune og inden for ringgaden.

Aarhus kommune



Indenfor Ringgaden







# TRYGHED OG SIKKERHED

## Hvorfor fokus på tryghed og sikkerhed?

Fodgængere bevæger sig primært der, hvor de føler sig trygge og sikre. Der skal være fokus på fodgængernes tryghed og sikkerhed, så de oplever, at det på de korte ture er lettere at tage turen på gåben fremfor andre transportformer.

Større sikkerhed kan betyde færre uheld med fodgængere og dermed sparede sundhedsudgifter for det offentlige, ligesom øget tryghed kan betyde flere gåture og dermed øget sundhed i befolkningen.

## Sådan arbejder vi med tryghed og sikkerhed

Der er stor fokus på især trafikikkerhed på både nationalt og kommunalt niveau. Emnet er behandlet i "Trafikkerhedsstrategi 2013-2020".

Farlige trafikale forhold og hensynsløs adfærd i trafikken skaber utryghed. For at øge trygheden har Aarhus Kommune fokus på blandt andet aggressiv adfærd i trafikken – både på cykelstier og veje, tryghed ved parker, samt tryghed på gang- og cykelforbindelser i og omkring utrygge boligområder.

Den seneste skolevejsanalyse blev gennemført på kommunens folkeskoler i 2016, og projekterne er ved at blive implementeret. I 2018 og 2019 er der blevet gennemført skolevejsanalyser for kommunens privatskoler.

Fokus har især været på oplevet tryghed, og der er i mindre grad set på, hvor der er sket trafikuheld. Alle løsninger er udarbejdet som trafiksikre løsninger.



## Indsatser

### 1) Belysning

Flere steder i kommunen slukkes gadebelysning helt eller delvist i de sene aftentimer og om natten. Dette kan være medvirkende til at skabe utryghed. I eksempelvis de grønne områder forefindes slet ikke belysning.

Der skal udarbejdes en plan for, hvor der er stort behov for belysning. Dette kan eksempelvis være skoleruter.

Der skal være mulighed for at opleve byen og naturen i mørke. Derfor er der generelt ikke belysning i byens parker, skove og grønne områder. I flere midtbyrker, hvor der foregår mange aktiviteter og færdes mange mennesker, er der imidlertid opsat belysning lige som skolestier og cykelstier i grønne områder kan belyses.

Der bør etableres god belysning i forbindelse med offentlige trafikknudepunkter og stoppesteder, for at sikre synlighed samt styrke oplevelsen af tryghed.

### 2) Klassificering af stier i det grønne

I kommunens grønne områder er der ofte kamp om arealerne mellem gående, cyklister og motionister. Der kan arbejdes med en plan for opdeling af arealerne mellem forskellige brugergrupper. Nogle stier klassificeres og "forbeholdes" visse grupper. Eksempelvis kan færdsel på nogle stier ske på motionisternes præmisser, mens det på andre stier i højere grad er på de gåendes præmisser.

### 3) Analyse af fodgængeruheld

Omkring fodgængere er et stort mørketal i uheldsregistreringen, og det er derfor svært at vurdere, hvor der er behov for at forbedre trafikikkerheden. Der kan ske en målrettet analyse af fodgængeruheld på baggrund af både politiets og skadestuernes registreringer.

### 4) Trafikkerhedsudvalg

I 2019 blev Aarhus Kommunes trafikikkerhedsudvalg oprettet. Trafikkerhedsudvalget skal holde øje med trafikikkerhedsindsatsen i kommunen, hjælpe med at prioritere og konk-





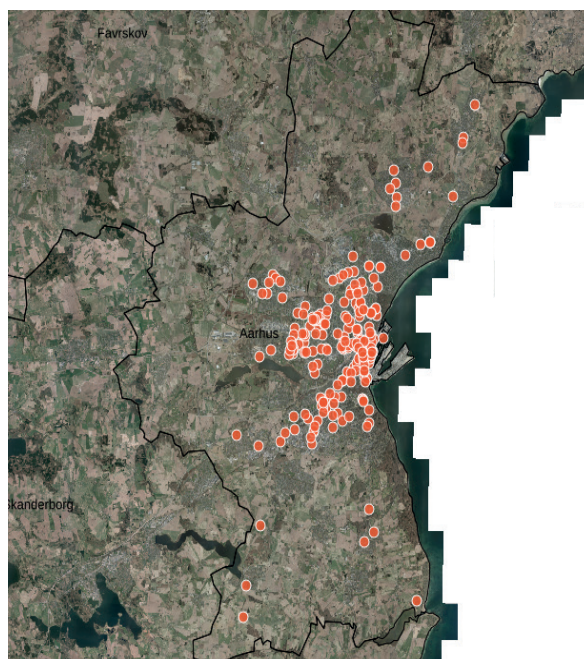
retisere det lokale trafiksikkerhedsarbejde, identificere indsatsområder og støtte op om den nationale trafiksikkerhedshandlingsplan.

### 5) Brug af trafiksikkerhedsrevisioner

I forbindelse med omdannelser i det offentlige rum øges brugen af trafiksikkerhedsrevisioner, hvor en uddannet trafiksikkerhedsrevisor gennemgår projektet kun med trafiksikkerhed for øje. Det er dernæst op til kommunen at beslutte, hvor mange af revisorens forslag, der arbejdes videre med. Der gennemføres allerede i dag mange trafiksikkerhedsrevisioner af kommunens projekter.

### 6) Lokalplaner

I forbindelse med lokalplaner og byggesager indtænkes sikre og trygge løsninger for fodgængerne. På denne måde implementeres de rigtige løsninger fra start.



Uheld med fodgængere sker primært i den tæt-bebyggede del af Aarhus Kommune. Her i perioden 2014-2018.

Fodgængere udgør hver femte personskade i Aarhus Kommune. Heraf er 70 % enten dræbte eller alvorligt tilskadekomne.

Halvdelen af fodgængerulykkerne er sket i 3- eller 4-benede kryds, mens ca. 1/3 er sket på lige vej.

Andelen af tilskadekomne fodgængere (19 %) ligger i Aarhus Kommune over landsgennemsnittet (14 %). Den primære årsag til denne forskel vurderes at være, at Aarhus er et storbyområde, hvor en relativt større andel af transportarbejdet udgøres af gåture.

*Årsrapport Trafiksikkerhed 2019,  
Aarhus Kommune*







# OPHOLD OG OPLEVELSER

## Hvorfor fokus på ophold og oplevelser?

Hvis fodgængerne får mulighed for at opleve noget på deres tur, er der større sandsynlighed for, at de vælger at gå. Oplevelser for fodgængere kan blandt andet skabes ved at sikre rammerne i form af hvilepladser i solen, beplantning, vandkunst, borde og bænke i det grønne og motionsfaciliteter.

## Sådan arbejder vi med ophold og oplevelser

Mobilitetsplanen for Aarhus midtby har introduceret fredeliggørelse af dele af midtbyen og flexgader. Fredeliggørelsen af de lokale områder i Midtbyen vil medvirke til at skabe gaderum, som rummer funktioner, der i højere grad indbyder til ophold og som dermed understøtter ønsket om et bedre byliv.

Flexgaderne vil give mulighed for at øge kvaliteten af byrum på tidspunkter og steder, hvor der er potentiale for det – uden at man gør løsningerne permanente. Ved at indrette fleksible gaderum, der kan tilpasses til flere formål, vil det være muligt at skabe mere byliv uden at reducere mobiliteten.

## Indsatser

### 1) Afstand mellem bolig og rekreative områder

For at tilskynde flere til at gå mere i deres fritid, bør der arbejdes for, at der findes rekreative områder i nærheden af alle større boligområder. I forbindelse med planlægning af nye udstykninger bør afstanden til rekreative områder ligeledes være en af de faktorer, der har indvirkning på udpegning af arealer.

Ved planlægning af større byudviklings- og byomdannelsesområder skal der sikres plads til nye grønne områder med offentlig adgang. Byrådet har vedtaget et mål om, at 90 pct. af boligerne skal ligge inden for 500 m fra et offentligt grønt område i 2020 (Kommuneplan 2017).

### 2) Byrum for alle

Når der arbejdes med byrum, skal det sikres, at der er byrum for alle. Det skal sikres, at kommunen, indenfor de enkelte bydele, både tilbyder grønne åndehuller, levende vandmil-

jøer, mulighed for leg, mulighed for refleksion, mulighed for overnatning i naturen og blot muligheder for at nyde bylivet.

### 3) Byinventar

Der skal være fokus på, at der er tilstrækkeligt byinventar på de centrale fodgængerarealer. Ved ombygninger skal det vurderes, hvorvidt der skal installeres yderligere inventar til bl.a. ophold og leg.

Der bør foretages registreringer af, hvor stor brugen er af de nuværende faciliteter. Herudfra kan det vurderes, hvorvidt der er behov for flere bænke, eller om nogle bænke med fordel kan flyttes. Eksempelvis fra blæsende eller skyggefulde områder til områder med sol og læ.

### 4) Ventetid til bevægelse og oplevelser

Især i midtbyen eller ved omstigningspunkter ankommer folk ofte i god tid inden deres busafgang. Her kunne der på busstanderne være information om, hvordan man f.eks. kan bruge 5, 10 eller 15 min. Dette kan være oplysninger om gangafstand til næste busstoppested eller oplysninger om en skulptur eller park i nærheden.

### 5) Renhold og vedligehold

Det skal prioriteres at sikre renhold og vedligehold på fodgængerarealerne, og især de steder hvor der er mulighed for ophold. Renholdelsesplanen skal sammenholdes med alle typer af events i kommunen, hvor der kan formodes at være en forsamling af mennesker, og dermed et forventet behov for renhold. Ligeledes er det væsentligt, at der sker renhold efter bl.a. stormvejr, så opholdsarealerne ikke skæmmes af f.eks. væltede skraldespande.





### Fremkommelighed uden for ringgaden

I Åbyhøj er der arbejdet med fodgængernes fremkommelighed i form af markerede brede krydsningsfelter over Silkeborgvej.

De brede felter samler fodgængerne, så de krydser Silkeborgvej samlet i stedet for spredt. Samtidig øger de bilisternes opmærksomhed, og sænker hastigheden for bilisterne, hvilket øger fremkommeligheden for fodgængerne.

### Tryghed og sikkerhed uden for Ringgaden

Mange steder i Aarhus har skolerne etableret skolepatruljer. Deres opgave er at skabe tryghed for de elever og forældre, der har behov for at krydse vejen. Ved regulerede overgange skal biltrafikken vige for fodgængerne, og skolepatruljen hjælper de øvrige elever med at krydse vejen. Ved uregulerede overgange anviser skolepatruljen de øvrige elever, hvornår der er mulighed for at krydse vejen. Skolepatruljens arbejde øger sikkerheden og trygheden.

Fra 2022 må skolepatruljerne kun operere, hvor der er opstillet skolepatrulje-blink.



### Ophold og oplevelser i Midtbyen

I Aarhus Midtby er der mange steder placeret bænke, der indbyder til ophold, hvor man kan følge byens liv. Dette suppleres af de mange serveringssteder med udendørs servering.

Et af de opholdssteder i midtbyen, der især tiltrækker mange fodgængere er den spanske trappe ved Aarhus å. Fra forårssolen viser sine allerførste stråler og til langt hen på efteråret, er der liv på trappen. Det er et mødested for folk i alle aldre.

### Ophold og oplevelser uden for ringgaden

Åby Park blev i 2014 omdannet til en park med masser af muligheder inden for ophold og faciliteter. I parken er der blandt andet boldbane, en belyst basket bane og udendørs fitness-udstyr.

Der er blevet skabt en park med plads til alle, hvor der er muligheder for at både store og små kan udfolde sig, samtidig med at det er muligt at tage et hvil.





# INDSATSER

## Tilgængelighed

1. Tilgængelighedsstrategi
2. Procedurer for tilgængelighed i Aarhus
3. Udformning af fodgængerarealer
4. Park and Walk
5. Øget brug af tilgængelighedsrevisioner

## Fremkommelighed

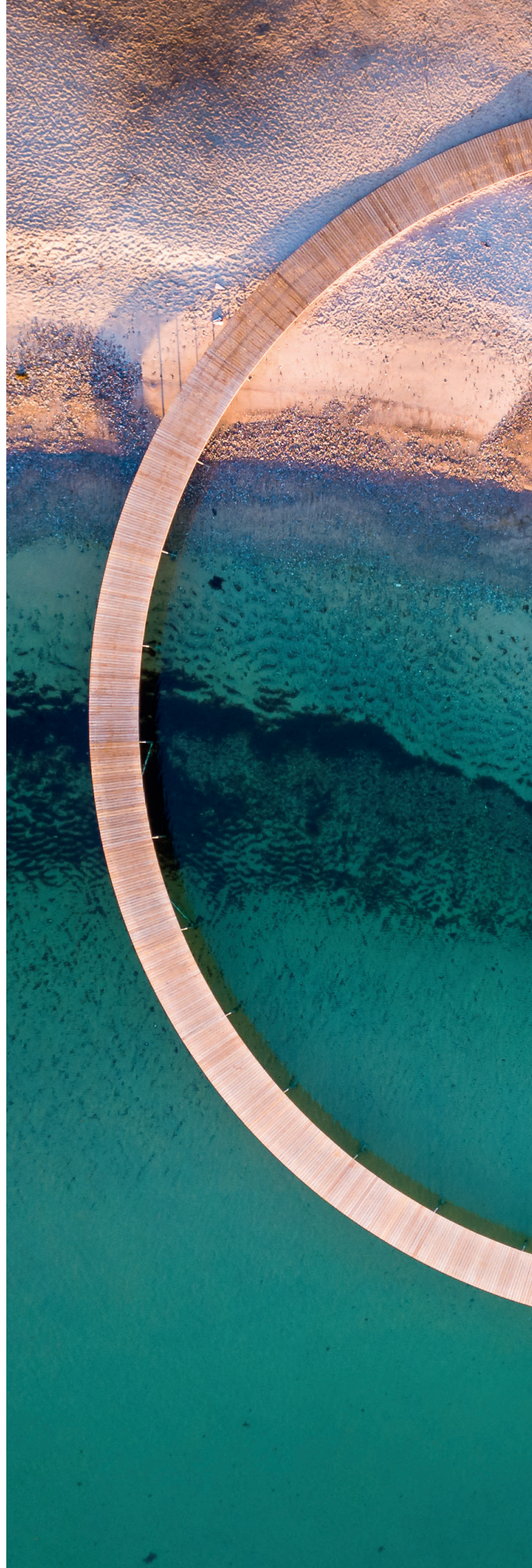
1. Forbedrede forhold for fodgængere i kryds
2. Sammenhængende stisystem
3. Cykelparkering
4. Fokus på fodgængere ved vejarbejde
5. Snerydning
6. Særlig råden over vejareal

## Tryghed og sikkerhed

1. Belysning
2. Klassificering af stier i det grønne
3. Analyse af fodgængeruheld
4. Trafiksikkerhedsudvalg

## Ophold og oplevelser

1. Afstand mellem bolig- og rekreative områder
2. Byrum for alle
3. Byinventar
4. Udnyttelse af ventetid til bevægelse og oplevelser
5. Renhold og vedligehold





# UDMØNTNINGSPRINCIPPER

Fodgængerstrategien har udarbejdet en række udmøntningsprincipper, der gælder for fremtidige indsatser på fodgængerområdet.

Projekter skal dække flest mulige af strategiens fire fysiske temaer:

- Tilgængelighed
- Fremkommelighed
- Sikkerhed og tryghed
- Ophold og oplevelser

Projekterne skal overordnet set medvirke til at flere aarhusianere transporterer sig aktivt.

1. Projekter med stort potentiale og som giver mulighed for opskalering eller som kan give inspiration til andre projekter.
2. Projekter som er innovative og som kan være med til at vise vejen for hvordan forholdene for fodgængere kan forbedres med mere utraditionelle metoder.
3. Projekter hvis fokus er på fodgænger-ruterne. Projekterne i fodgængerstrategien omfatter for eksempel ikke inventar til byens parker, men kan sikre let adgang til byens grønne områder for gående.
4. Projekterne må gerne omfatte andet udstyr som kan gøre en fodgængerrute mere attraktiv, fx træer, bænke, wayfinding etc.
5. Projekterne må gerne være såkaldte bløde tiltag, såsom adfærds kampagner o.l. der baserer sig på resultaterne af bylivsindex og metoder tilegnet gennem udviklingsprojektet Smart mobilitet (2014-2017)
6. Tiltag der igangsættes på baggrund af fodgængerstrategien omfatter også opdatering af manualer og planlægningspraksis. Desuden skal der øremærkes midler til evaluering af projekterne.

Ønsker fra fællesråd kan danne grundlag for udvælgelse af projekter til udmøntning gennem anlægsprogrammet, og, såfremt de opfylder disse udmøntningsprincipper også gennem fodgængerstrategien.



**Gående til Peter  
Sabroes Gade**

