

Aftale om grøn mobilitetsplan



AFTALE OM GRØN MOBILITETSPLAN 3

ET EFFEKTIVT MOBILITETSSYSTEM 7

LETBANENS ETAPE 2 7

EFFEKTIVT OG HØJFREKVENT BUSNET INDEN 2030 9

NY KOLLEKTIV TRAFIKSTRUKTUR 11

ORGANISERING MED AFSÆT I DE REJSENDES BEHOV 12

STATSLIGE RAMMER FOR GRØNNE VEJAFGIFTER 13

BEDRE MULIGHEDER FOR SAMKØRSEL 15

UDBYGNING AF LADEINFRASTRUKTUR 15

ET TRYGT OG CYKELVENLIGT AARHUS 17

SIKRE CYKELRUTER 17

OPGRADERET OG UDBYGGET HOVEDCYKELSTINET 17

KLIMATILPASNING AF CYKELSTIER 19

BEDRE RAMMER FOR CYKELPARKERING 20

KUNSTIG INTELLIGENS SKAL FORBEDRE FORHOLDENE FOR CYKLISME OG GANG 20

LÅN EN ELCYKEL 20

AARHUS KOMMUNE VISER VEJEN 21

FORBUNDNE LOKALMILJØER MED PLADS TIL BYLIV 22

NY VEJSTRUKTUR SOM FREMMER LIVET I BOLIGKVARTERNE 22

GRØN MOBILITET TIL KONGELUNDEN 24

STATIONSNÆR OG TRANSPORTORIENTERET BYUDVIKLING 25

HASTIGHEDSGRÆNSER OG HJERTEZONER VED SKOLER 25

TILGÆNGELIGHED, BEDRE FODGÆNGERFORHOLD OG FOKUS PÅ BLØDE TRAFIKANTER 26

EN MIDTBY I EN STORBY 27

SAMMENHÆNG I BYUDVIKLINGEN 28

VESTERBRO TORV, NØRRE ALLÉ OG LATINERKVARTERET 29

BANEGÅRDSKVARTERET SOM BYRUM OG KNUDEPUNKT 30

SAMMENLÆGNING AF RÅDHUSPARKEN OG MUSIKHUSPARKEN 30

FORSØG MED NULEMISSIONSZONE INDEN FOR ALLÉGADE-RINGEN 31

NY TRAFIKSTRUKTUR I MIDTBYEN VIL GIVE PLADS TIL BYLIVET 32

MERE PARKERING I P-HUSE, MINDRE PÅ GADEN OG EN NY TAKSTSTRUKTUR 32

GRØN OMSTILLING AF VARELEVERING OG TUNG TRANSPORT 33

AARHUS UNDERSTØTTER REGIONAL VÆKST OG UDVIKLING 35

SILKEBORGBANEN OG BRABRAND STATION 35

MIDTTRAFIK OG REGIONALT SAMARBEJDE PÅ TVÆRS AF KOMMUNER 36

CO₂-REDUKTIONER I AFTALEN OG ÅRLIG OPFØLGNING 37

CO₂, FINANSIERING OG OPFØLGNING 37

OMPRIORITERING INDEN FOR INVESTERINGSPLAN 2034 38

YDERLIGERE FINANSIERING 40

DELTAGELSE I AFTALEN 41

AFTALE OM GRØN MOBILITETSPLAN

Vi bliver hvert år 5.000 flere aarhusianere. Alle med et behov for at komme ud, rundt og hjem på en nem og effektiv måde, så hverdagen fungerer. Uanset om vi bor i en oplandsby, i en forstad eller i midtbyen. Vi er derfor afhængige af et velfungerende mobilitetssystem, der sikrer, at vi har gode muligheder for at transportere os kollektivt, på cykel, til fods og i bil.

Samtidig skal vi løfte bykvaliteten i hele kommunen, så det er en god oplevelse at bevæge sig omkring og endnu flere har lyst til at bosætte sig og benytte de mange tilbud i Aarhus.

Gode, grønne byrum gør Aarhus til et rart sted at være og understøtter den sammenhængskraft og det kultur-, restaurations- og handelsliv, som besøgende kommer langvejs fra for at opleve. Vi skal værne om den identitet, det byliv og de stedbundne fællesskaber, som er så særligt for Aarhus. Ændrede trafikmønstre og mere plads til grønne byrum medvirker til bedre trafiksikkerhed for vores bløde trafikanter, mindre støj og partikelforurening. Det gør Aarhus til et sundere og rarere sted at opholde sig.

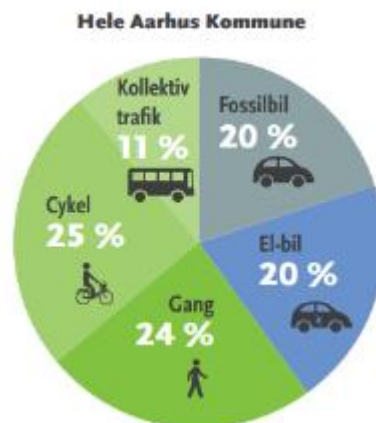
Samtidig er Aarhus en del af en østjysk byregion i udvikling. Vi er mere end 1 million indbyggere og vores byregion rummer en halv million arbejdspladser. Mobilitetssystemet skal derfor også understøtte person- og varetransport, både lokalt og på tværs af kommunegrænser, så der sikres fortsat bæredygtig vækst og flere arbejdspladser i vores region.

Aftalen udmønter aftale om Klimastrategi 2025-2030, hvor et flertal af byrådets partier blev enige om, at transportområdets CO₂-udledning reduceres med 270.000 tons i 2030. En vigtig forudsætning for, at dette lader sig gøre er, at aarhusianerne får adgang til attraktive grønne transportvalg.

Fremtidens mobilitetssystem, skal være klima, miljø- og socialt bæredygtigt, binde land og by sammen og tage højde for, at aarhusianernes transportbehov er forskellige. I det sammenhængende byområde Aarhus, hvor der allerede i dag er gode muligheder for at transportere sig grønt og aktivt, skal fremtidens mobilitet nærme sig det, vi kender fra andre storbyer og i højere grad løses af kollektiv trafik og gode cykelforbindelser. I vores selvstændige bysamfund og landområder, hvor afstande er længere, vil bilen fortsat være et nødvendigt transportvalg, og skal suppleres af mere fleksible kollektive trafikløsninger.

Forligsparterne har som målsætning for 2030, at 60% af aarhusianernes transportvalg på kommuneniveau vil være baseret på cykel, kollektiv trafik eller gang.

Forligsparterne ønsker en styrkelse af den kollektive trafik, og er villige til, frem mod 2030, at prioritere både de anlægs- og driftsmidler, der skal til for at nå ambitionen om et trængselsfrit og højfrekvent kollektivt trafiksystem og realisere de derved forbundne klimareduktioner. Forventningen med denne aftale er, at 11% af alle ture på kommuneniveau i 2030 foregår med kollektiv trafik. Det svarer til en stigning på 50% i forhold til den nuværende kollektive trafikmængde.



Figur: Transportvalgsfordeling for Aarhus Kommune 2030

Med det politiske forlig er målsætningen, at maksimalt 20% af det samlede antal ture, der foretages i kommunen i 2030, foregår i fossilbil. Dette er den væsentligste hjørnesteen i Aarhus kommunes målsætning om CO2 neutralitet i 2030.

Der vil være betydelige variationer i aarhusianernes transportvalg i 2030 alt efter hvor de bor. Ambitionen er eksempelvis, at 19% af alle ture, i den sammenhængende by inden for Ringvejen i 2030, foregår med kollektiv trafik mens bilen særligt i vores selvstændige bysamfund og landområder fortsat kan være det foretrukne valg. Der forventes således, at 66% af turene i vores selvstændige bysamfund og landområder i 2030 fortsat vil være med bil.

Forligskredsen vil årligt i perioden 2025-2030 følge op på udviklingen i Aarhusianernes transportvalg for herved at kunne iværksætte de initiativer der skal understøtte vejen mod målet.

Udover at opstille den samlede målsætning for transportvalgsfordelingen, anviser denne aftale også konkrete forslag til, hvordan midler i Investeringsplan 2024-2034 på mobilitetsområdet udmøntes frem mod 2028. Der igangsættes dermed konkrete indsatser, der skal sætte retningen for Aarhus' udvikling af et effektivt, grønt mobilitetssystem.

Med den politiske aftale indgås aftale om indsatser, der viser vejen til realisering af den CO2-målsætning på transportområdet på 270.000 tons CO2, som blev aftalt i forbindelse med klimaaftalen. De indsatser, der indgår i aftalen frem mod 2028 samt fuld implementering af trængselsfrit busnet inden 2030 anslås at bringe os 90% af vejen. Mankoen vil blive drøftet af forligskredsen i 2026 herunder mulighederne for realisering af de endnu ikke-effektivrerede indsatser, der indgår i måltallet på de 11.350 tons CO2 jf. bilag 3 samt fuld implementering af trafikøer, grøn parkeringspolitik og lokale hastighedsnedsættelser.

Forligskredsen er enige om, at der med aftalen følger en årlig opfølgning på de aftalte indsatser, så der kan justeres, hvis dette er nødvendigt.

Denne aftale anviser konkrete forslag til, hvordan midler i Investeringsplan 2024-2034 på mobilitetsområdet udmøntes frem mod 2028, og sætter retningen for Aarhus' langsigtede

udvikling af et effektivt, grønt mobilitetssystem. Samtidigt rummer aftalen en årlig opfølgning på de opstillede målsætninger, så indsatser kan justeres, hvis dette er nødvendigt.

Vi kommer kun i mål med et nyt grønt mobilitetssystem hvis vi - kommune, erhvervsliv, borgere og civilsamfund – er fælles om forandringen. Forligsparterne er derfor enige om, at der, med afsæt i den retning, der sættes med aftalen, indledes en ambitiøs samfundsdialog om realisering og prioritering af aftalens indsatser. I dette involveres erhvervsliv, grønne interesseorganisationer, fællesråd og borgere. Resultatet af samfundsdialogen forelægges forligskredsen inden udgangen af 2024 og vil danne grundlag for den efterfølgende byrådsindstilling, som udmønter den grønne mobilitetsplan.

Indhold



ET EFFEKTIVT MOBILITETSSYSTEM



ET TRYGT OG CYKELVENLIGT AARHUS



FORBUNDNE LOKALMILJØER

MED PLADS TIL BYLIV



EN MIDTBY I EN STORBY



AARHUS UNDERSTØTTER

REGIONAL VÆKST OG UDVIKLING



ET EFFEKTIVT MOBILITETSSYSTEM

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

Det skal medvirke til, at aarhusianernes transportvalg i højere grad består af kollektiv transport. Forligsparterne er således enige om, at antallet af passagerer i den kollektive trafik skal stige med 50%, så aarhusianernes ture med kollektiv trafik går fra at udgøre 7% i 2019 til 11% i 2030 på kommuneniveau. Det svarer til 49 mio. passagerer i bus og letbane i 2035. Forligsparterne er enige om at følge op på udviklingen årligt.

Mobilitetssystemet skal tilgodese, at transportmulighederne vil variere, alt efter om man bor i det sammenhængende byområde Aarhus nær kollektiv trafik eller dér, hvor der er længere mellem husene, og hvor bilen er uundværlig. Derfor skal der planlægges yderligere for ladeinfrastruktur, så omstillingen fra fossile biler til el understøttes, ligesom den kollektive trafik skal gentænkes, så busserne suppleres med flextrafik, samkørsel og delemobilitet. Det skal binde hverdagens transport sammen - også i områder, der ikke betjenes af højfrekvent kollektiv trafik.

Samtidig skal vores indfalds- og ringveje kunne håndtere trafikmængderne, der følger af, at vi bliver flere aarhusianere. Vi skal investere i digitale teknologier, som øger kapaciteten, sikrer overvågning af trafiksituationen og samtidig i realtid leder bilisterne til alternative ruter, parkér- og rejs-anlæg og samkørselsmuligheder.

Forligsparterne er enige om at igangsætte følgende initiativer:

Letbanens etape 2

Etape 2 Spanien-Brabrand er et vigtigt næste skridt i udviklingen af byens netværk af højklasset kollektiv trafik. Ved at forbinde byområderne i Hasle og Brabrand og Aarhus Midtby til boligområder arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og kulturliv understøtter etappen en fortsat bæredygtig byudvikling for hele Aarhus, herunder den fortsatte positive udvikling i Gellerup og Bispehaven. Det binder byen bedre sammen både socialt og økonomisk.

Forligsparterne tager §17.4-udvalgets afrapportering om fremtidens højklassede kollektive trafik til efterretning, hvoraf det fremgår, at letbaneteknologi på etape 2 til Brabrand er dét teknologivalg, der er mest fremtidssikret i forhold til kapacitet og effektiv overflytning fra bil til kollektiv trafik. §17.4-Udvalget fremhæver, at letbane på etape 2 sikrer synergi til den allerede kørende letbane. Letbane kan endvidere skabe grønnere byrum- og gaderum på strækningen og er klimamæssigt mere bæredygtigt i drift end en tilsvarende BRT-løsning.

Teknik og Miljø fremlægger miljøkonsekvensrapport samt lokalplansforslag for etape 2 i starten af 2025 for byrådet. Forligsparterne er indstillede på, at der i den forbindelse træffes beslutning om, at der ønskes letbane på strækningen. Det sikrer, at den efterfølgende høringsperiode og borgerinddragelse sker med afsæt i entydighed om teknologivalget. Danmarksdemokraterne står uden for denne del af aftalen.

Forligsparterne er enige om at fortsætte opsparingen til højklasset kollektiv trafik på etape 2 Spanien – Brabrand. Der afsættes i alt 509 mio.kr. i perioden 2025-2028 svarende til den allerede besluttede opsparing til etablering af højklasset kollektiv trafik etape 2. Der er besluttet opsparing på i alt 770 mio. kr. til etape 2 i perioden 2024-2034 (2024-priser).

I Infrastrukturplan 2035 har et flertal i Folketinget afsat midler til letbane og BRT-løsninger i de store danske byer herunder Aarhus, hvorfor der forudsættes statslig medfinansiering til projektet.

Forligsparterne er opmærksomme på, at anlægsinvesteringer i etape 2 vil fordrer, at der er sikkerhed for, at strækningen både anlægsøkonomisk og også driftsøkonomisk er bæredygtig med et tilstrækkeligt passagergrundlag. I 2028 vil niveauet for opsparing samt den statslige medfinansiering blive opgjort. Såfremt det på dette tidspunkt ikke er godtgjort, at etape 2 er anlægs- og driftsøkonomisk rentabel, vil teknologivalget blive taget op til revision.

Forligsparterne er enige om, at den kollektive trafik på strækningen allerede nu skal styrkes, hvorfor kapacitet og frekvens på linje 3A og 4A øges allerede i 2025 frem til en ny kollektiv trafikstruktur og køreplan træder i kraft. Dette forudsætter, at der tilvejebringes driftsmidler hertil i forbindelse med budgetlægningen for 2025.

Opgradering af letbanens etape 1

For at sikre en velfungerende højklasset kollektiv trafik med højere kapacitet og frekvens allerede nu, ønsker forligsparterne fuld udnyttelse af letbanens etape 1, ved at foretage de nødvendige investeringer i nye tog, depotfaciliteter, infrastrukturopgraderinger og -vedligehold. Det vil muliggøre et passagergrundlag på 8-10 mio. passagerer. Nye tog og anlæg kan lånefinansieres over 30 år. De samlede omkostninger til renter og afdrag på investeringerne samt driftsomkostninger forventes at blive omkring 30-35 mio. kroner for Aarhus Kommune. Derfor afsættes 35 mio. kr. årligt i 2026, 2027 og 2028 svarende til de første tre års omkostninger. Finansieringen heraf henvises til forhandlingerne om budget 2025, jf. budget 2024.

Desuden er forligsparterne enige om at forbedre byrumskvaliteten med begrønning på letbanens strækninger samt trygheden ved stationer med eksempelvis belysning og videoovervågning. Der afsættes i alt 2 mio. kr. til byrumskvalitet og tryghedsskabende indsatser i perioden 2025-2028.

Forligspartierne er enige om, at det er vigtigt at sikre høj tilgængelighed ved letbanestationerne, så alle borgere har nem adgang til den højklassede kollektive trafik. Det gælder eksempelvis i Vejlbj-Risskov, hvor byudviklingen er gået stærkt i området omkring Lystrupvej.

Derfor skal der etableres elevatortårne ved Torsøvej station i 2025, så det bliver muligt at krydse banen for gangbesværede såvel som småbørnsforældre med barnevogne.

Prioritering af midler til projektet kan ske i forbindelse med drøftelserne om budget 2025. En eventuel finansiering kan være tilgængelighedspuljen.

For at øge letbanens frekvens og rettidighed er forligsparterne enige om, at der afsøges mulighederne for medfinansiering af et dobbeltspor til Hornslet med Syddjurs og Norddjurs Kommune.

BRT på Ringvejen

Udbygning af et velfungerende netværk af højklasset og højfrekvent kollektiv trafik kræver, at passagerne kan komme på tværs af indfaldsårenerne. Her spiller BRT på Ringvejen en central rolle. Forligsparterne ønsker, at Teknik og Miljø arbejder videre med planlægning af den fulde BRT-korridor fra Oddervej i Syd til Risskov i Nord.

Teknik og Miljø er i gang med udarbejdelse af skitseprojekt og miljøvurdering af BRT på Ringvejen, som forventes at kunne blive forelagt byrådet i 2025. Forligsparterne er enige om at fortsætte opsparingen til BRT på Ringvejen samtidig med, at mulighederne for statslig medfinansiering afsøges. Der er besluttet opsparing på i alt 294,8 mio. kr. til BRT på Ringvejen i perioden 2024-2034 (2024 priser). Der afsættes i alt 110,2 mio.kr. i perioden 2025-2028 svarende til den allerede besluttede opsparing til etablering af BRT på Ringvejen.

I 2028 vil det også blive vurderet om passagergrundlaget for investeringer i BRT på ringvejen er til stede. Det vurderes på dette tidspunkt, om der markant skal opgraderes A-busbetjeningen på strækningen frem til etablering af BRT, herunder muligheden for på delstrækninger at etablere dedikerede busbaner, som efterfølgende vil kunne anvendes til BRT.

Forligsparterne er enige om, at den kollektive trafik på strækningen allerede nu skal styrkes, hvorfor kapacitet og frekvens på linje 6A øges allerede i 2025. Dette forudsætter, at der tilvejebringes driftsmidler hertil i forbindelse med budgetlægningen for 2025.

Effektivt og højfrekvent busnet inden 2030

Der er behov for at styrke serviceniveauet i den kollektive trafik nu og her, så aarhusianerne hurtigt får et velfungerende grønt alternativ til bilen. Forligsparterne er derfor enige om markant at øge serviceniveauet for den kollektive trafik i forbindelse med den nye køreplan som skal byrådsbeslutes i 2026. Derfor øges den økonomiske ramme til kollektiv trafik permanent med 50 mio. kr. fra 2027. Finansieringen henvises til budget 2025.

Der ønskes herudover allerede fra 2025 styrkelse af ruterne 3A, 4A og 6A hvorfor der afsættes 8 mio.kr. hertil. Finansiering af øget serviceniveau henvises til budget 2025.

Endeligt ønsker forligsparterne, 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.

Ved at sikre, at busserne kommer hurtigere frem, frigøres derudover spildte køretidsminutter, der kan geninvesteres 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. Derved hastes indsatser ikke igennem, finansiering kan tilvejebringes og der sikres tid til at borgere og erhvervsliv kan tilpasse sig de nye muligheder. Det betyder samtidigt, at generne fra de nødvendige anlægsarbejder kan fordeles over tid uden at store dele af trafikvejnettet påvirkes samtidigt.

Trin 1 (2025-2028), vil indebære øget busprioritering og busfremkommelighed på A-busnettet, nye parkér- og rejs faciliteter, ny kollektiv trafikplan og lavere billetpriser/nye billetprodukter.

Der etableres en effektiv og højfrekvent kollektiv trafikkorridor på Skanderborgvej, på Søren Frichs Vej, Grenåvej og på Viborgvej/Jernaldervej igennem busprioritering og udbygning af busbaner frem mod kryds, så bussen kommer først afsted. På Skanderborgvej tages der udgangspunkt i den byrådsvedtagne udbygning af hele busbaner på strækningen. På Søren Frichs Vej vil indsatserne knytte sig til forberedende anlægsarbejder forud for at etablere A-busbetjening på strækningen og på Grenåvej vil indsatsen knytte sig til busprioritering ved alle signalanlæg. På Viborgvej indgår det ikke at fjerne kørespor på strækningen fra Ane-lystvej til Ringvejen.

Der afsættes i alt 50 mio.kr. i perioden 2025-2028 til investeringer i busfremkommelighed, heraf afsættes 2 mio. kr. til projektering af yderligere projekter i 2028-2030. Forligsparterne er desuden enige om at investere i Intelligente Transport Systemer (ITS) til signalprioritering for hele A-busnettet.

For at realisere det trængselsfrie busnet igangsættes en kortlægning af vejnettet, så forskellige scenarier for ombygning af kryds, strækninger med busbaner, mulige busluser, samt etablering af nye signalanlæg i uregulerede kryds belyses. Forligsparterne ønsker kortlægningen færdiggjort, så forligsparterne i 2026 kan drøfte og sætte retning for yderligere indsatser.

Herudover ønsker forligsparterne at fremrykke gennemførelse af de 17 busfremkommelighedsprojekter, som blev vedtaget i byrådet i 2021, så de færdigetableres i 2025.

Der gennemføres herudover en række tiltag vedrørende nye parkér- og rejs faciliteter, ny kollektiv trafikplan og lavere billetpriser/nye billetprodukter som beskrives i efterfølgende afsnit.

Trin 2 (2028-2030) fortsætter udviklingen af A-busnettet med mere busprioritering og busfremkommelighed for at sikre et sammenhængende og effektivt busnet i hele Aarhus.

Baseret på den iværksatte kortlægning vil yderligere anlægsprojekter, som realiserer det fulde trængselsfrie busnet, blive gennemført i perioden 2028-2030, hvormed det fulde CO2-reduktionspotentiale kan nås.

Forligsparterne er enige om at øremærke 205 mio.kr. til busfremkommelighed af den økonomiske ramme til grøn mobilitetsplan i perioden 2028-2034. Sammen med de ovenfor beskrevne anlægsinvesteringer og serviceopgraderinger i trin 1 er der derved anvist finansiering til det fulde ambitionsniveau for busfremkommelighed og grundlag for en forøgelse af passagertallet med 50%. Det svarer til 49 mio. passager i den kollektive trafik og en anslået CO2-reduktion på 33.650 tons.

Derudover indebærer trin 2, at der træffes endelig beslutning om investering i BRT på Ringvejen, jf. tidligere afsnit.

Trin 3 igangsættes efter 2030 og indebærer færdiggørelse og indvielse af letbanens etape 2, jf. tidligere afsnit. I forbindelse med den årlige opfølgning på indeværende aftale ønsker forligsparterne at følge med i udviklingen i køretidsminutter samt de initiativer Teknik og Miljø forfølger for at realisere yderligere køretidsbesparelser.

Ny kollektiv trafikstruktur

Indbyggertallet i Aarhus vokser, og mange nye aarhusianere bosætter sig i nærheden af gode muligheder for kollektiv trafik. Men der er også byudviklingsområder, hvor den kollektive trafik ikke er tilpasset efterspørgslen. Det kalder på et servicetjek af den kollektive trafikstruktur.

Forligsparterne er enige om, at der skal udarbejdes en ny køreplan for den kollektive trafik til idriftsættelse i 2027, som indarbejder ambitionerne om effektive buskorridorer og et højklaset busnet. Buskapaciteten i de traditionelle "gule busser" skal understøtte de korridorer hvor efterspørgslen er størst.

Forligsparterne ønsker, at 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. Derudover skal en ny køreplan også tænkes sammen med et oplæg til øvrige greb, der kan optimere busnettet – såsom ny enkel takststruktur samt zoneinddeling med fokus på oplandet.

Med inspiration fra blandt andet Fynbus ønsker forligsparterne, at Teknik og Miljø går i dialog med Midttrafik og undersøger muligheden for billige billettyper således at f.eks. studerende, ældre, pendlere og turister i endnu højere grad benytter busserne og således at prisen for en busbillet er billigst i myldretiden. Ligeledes skal der i dialog med kultur og idrætsinteressenter afsøges mulighederne for arrangementskørsel og billigere billetter til brugere af kulturtilbud i forbindelse med idræts- og kulturarrangementer i bl.a. Kongelunden. Der afsættes 1 mio. kr. årligt i forbindelse med forsøgsvis busbetjening ved store arrangementer

med finansiering fra arrangørerne i videst muligt omfang. Forligsparterne ønsker, at Aarhus Kommune går foran i forsøgsordningen, og forsøgsvist indarbejder kollektiv transport, som en del af billetprisen.

Når busruter ændres, er forligsparterne enige om, at der i stedet skal etableres alternative løsninger. Det er herudover en prioritet i forbindelse med ny køreplan, at mulighederne for at indsætte ekstra A-buslignende afgang på busser til og fra oplandet i myldretiden, eksempelvis Solbjerg, undersøges.

På baggrund af erfaringer fra omlægning af ruter, også i bynære områder, eksempelvis med rute 22, ønskes det, at trafiksselskaberne bliver aktive medspillere i at skabe fremtidens fleksible trafiksystem, hvor de traditionelle busser ses i sammenhæng med tilbud som flekstrafik, plusbus, samkørsel og delebilisme. De aarhusianere, som bor i områder, som ikke længere skal dækkes af traditionelle busser, skal opleve et alternativt og fleksibelt kollektivt tilbud, som er lige så attraktivt, som det de kender.

Organisering med afsæt i de rejsendes behov

I Sverige har Skånes trafiksselskab haft stor succes med at gøre organiseringen i den kollektive trafik mindre kompleks, med færre aktører og generelle forbedringer af serviceniveauet. Mellem 2010 og 2020 steg passagertallet i den kollektive trafik med 30%.

Nordjyllands Trafiksselskab har i mange år været i front med innovation af den kollektive trafik i Danmark. Det har blandt andet været drivende i udvikling flextrafikken, plustur og brug af samkørsel i den kollektiv trafik.

Forligsparterne er enige om at lade sig inspirere af de gode eksempler og ønsker, 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 udkommer med deres anbefalinger med udgangen af 2024. Forligsparterne er enige om, at en ny organisering skal frigive midler, som bruges på at styrke serviceniveauet på kollektiv trafik. Forslag til ændret organisering skal foreligge i 2025.

Trafikcentral afhjælper trængsel på indfalds- og ringvejene

Et effektivt ringvejsnet og indfaldsveje er afgørende for at forbedre fremkommeligheden i Aarhus. Teknik og Miljø har siden 2016 arbejdet systematisk med at udvikle ITS, hvilket har givet en mærkbar forbedring af rejsetider på indfalds- og ringveje. Eksempelvis er kapaciteten forøget med op imod 30% på Ringgaden på grund af ITS. Forligsparterne er enige om at fortsætte dette arbejde. Det ønskes derfor, at den nuværende ITS-trafikcentral bemannes således, at den kan overvåge og handle på trafikafviklingen. Det kan sikre bedre fremkommelighed ved eksempelvis trafikulykker, akut opstået trængsel i forbindelse med afslutning af større arrangementer og derigennem bidrage til en pålidelig trafikafvikling på vejnettet.

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

Statslige rammer for grønne vejafgifter

Der er stor kapacitet på vejene særligt udenfor den mest travle time i myldretiden. Det forudsættes jf. aftale om Klimastrategi 2025-2030, at staten vedtager de nødvendige rammer vedrørende roadpricing, da vejafgifter vil kunne sprede trafikken ud udenfor den travleste myldretid og derved reducere trængslen.

Det noteres, at der pt. er et nationalt forsøg i gang, der skal give vigtigt erfaringsgrundlag. Forligsparterne forventer, at roadpricing ses i sammenhæng med omlægning af afgiftssystemet i sin helhed, så udgifterne flyttes fra købet af bilen til brugen af den. Det forventes, at roadpricing primært vil være målrettet trængslen i byerne og ikke trafikken i oplandet.

Forligsparterne er enige om i 2027 at gøre status på roadpricing og igangsætte yderligere initiativer, som sikrer indfrielsen af CO₂-reduktionsmålet på 270.000 tons CO₂, såfremt roadpricing ikke forventes realiseret inden 2030.

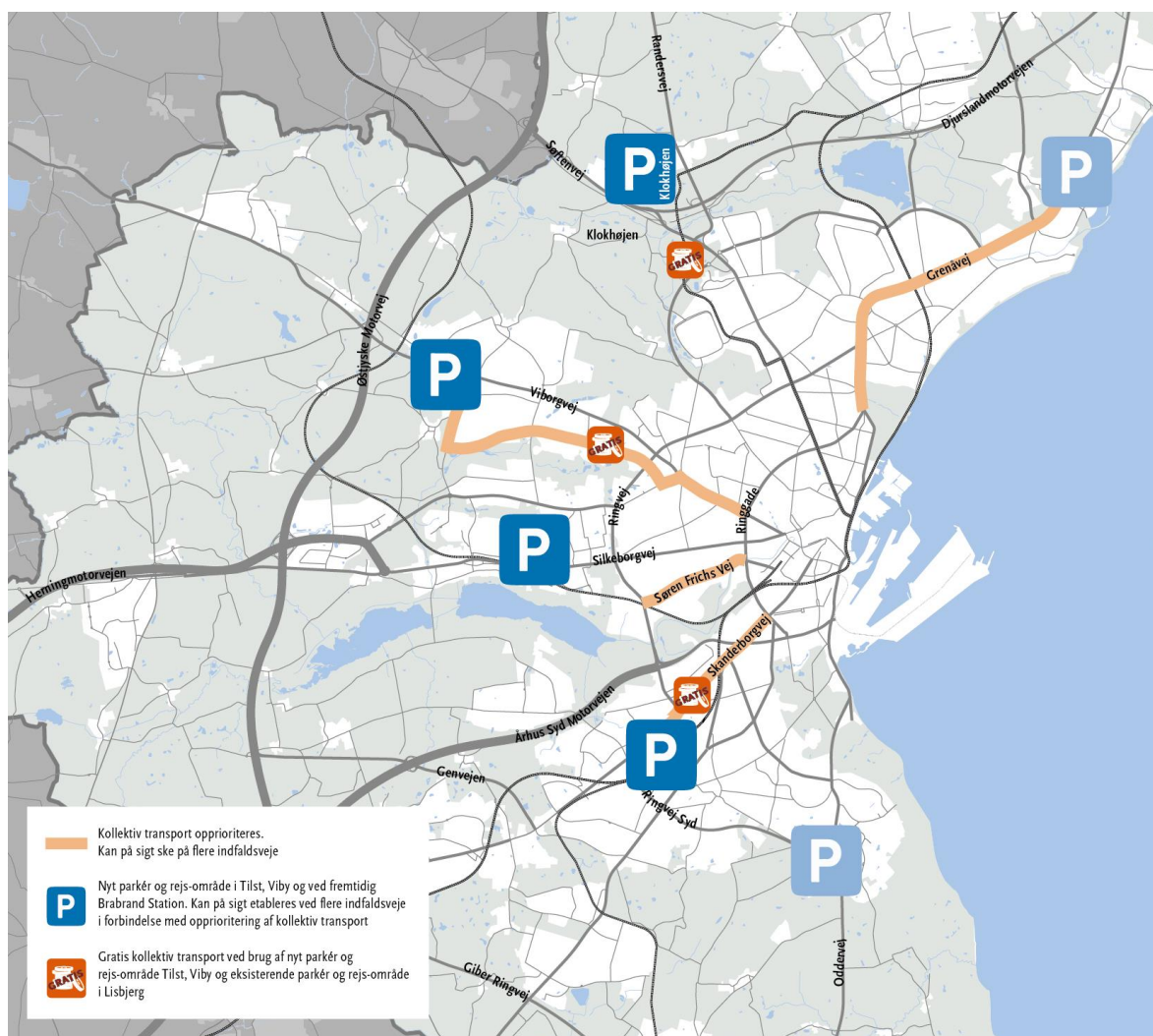
Mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs

Det skal være attraktivt at parkere bilen og skifte til kollektiv trafik eller cykel. Forligsparterne er derfor enige om, at der frem mod 2030 skal ske en gradvis etablering af mobilitetsknudepunkter på alle centrale indfaldsveje samt øvrige udpegede steder. Dette skal ske i takt med, at der etableres effektiv kollektiv trafikbetjening på indfaldsvejene.

Forligsparterne ønsker, at parker- og rejs skal etableres, hvor der er synergier til indkøbsmuligheder, ladeinfrastruktur mv., som understøtter hverdagslivet. Parker- og rejs området skal etableres samtidig med en styrkelse af busfremkommeligheden i området.

Forligsparterne ønsker derfor, at 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.

Som en del af byudviklingen i Lisbjerg ønskes det desuden, at 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.



Der igangsættes et forsøg, i samarbejde med Midttrafik, hvor rejsende, der benytter parkér og rejs i myldretiden får gratis adgang til kollektiv trafik. Forsøget vil gælde for Klokhøjen samt de nye parker-og-rejs anlæg ved Anelystvej og Skanderborgvej. Forsøget skal danne grundlag for at vurdere vilkår for en udrulning i hele kommunen. Der afsættes 3 mio.kr. i hvert af årene 2025 og 2026 til forsøget.

Forligsparterne ønsker desuden, at Teknik og Miljø screener mulighederne for at optimere parkeringsforhold ved eksisterende letbanestationer med henblik på at understøtte brugen af letbanestationerne til parker- og rejs eksempelvis i området ved Lystrup Station. I forlængelse af erfaringerne med ovenstående vil der også på sigt kunne etableres P&R anlæg på Oddervej og Silkeborgvej.

Ambitionerne for bynære parker og rejs-faciliteter fremgår i afsnittet under "En midtby i en storby".

Bedre muligheder for samkørsel

Forligsparterne er enige om at styrke indsatsen for mere samkørsel, da der er et stort potentiale ift. udnyttelse af vejene og færre bilture. Det er i tråd med regeringens ekspertudvalg for kollektiv trafik, som peger på samkørsel som en integreret del af den kollektive trafik i landområder og mindre bysamfund.

Samkørsel skal tænkes sammen med mobilitetsknudepunkter og parkér og rejs, så det bliver nemt at kombinere transportformer. Disse erfaringer skal indtænkes i den kommende kollektive trafikstruktur i 2027 i sammenhæng med plus- og flextrafikken.

Forligsparterne er enige om at øge interessevaretagelsen for et stærkere lovgrundlag herunder, trafiksekskabernes rammer for at tilbyde nye løsninger, bl.a. taxalovgivningen og skattelovgivningen. Dertil er forligsparterne enige om udrulning af en ny samkørselsplatform for Aarhus Kommunes medarbejdere samt samarbejde med virksomheder om udbredelse af samkørsel.

Udbygning af ladeinfrastruktur

Forligsparterne forventer, at 37% af alle biler i Aarhus i 2030 vil være elbiler. Fortsat udbygning af elladeinfrastrukturen i Aarhus er derfor vigtig for at gøre det attraktivt for flere at anskaffe og bruge elbil i hverdagen. Byrådet har sat en målsætning om ét offentligt ladepunkt pr. 25 elbiler. Forligsparterne er enige om at styrke ladeinfrastrukturen yderligere, herunder sikre den fornødne variation i ladeløsninger.

Forligsparterne ønsker kommunalt grundsalgsudbud af mindst 4 lynladestationer ved det overordnede vejnet inden 2027, og er enige om, at ladeinfrastruktur og særligt mulighederne for lynladning skal tænkes ind i det strategiske arbejde med byudvikling, såvel som i kommunens byudviklingsprojekter. Forligsparterne ønsker at prioritere udbud af ladeinfrastruktur, så det gøres nemmere for borgere uden egen p-plads i f.eks. etagebyggerier og almene boliger at oplade sin elbil. Dette kan bl.a. ske ved i højere grad at anvende miniudbud, som forenkler ansøgningsprocessen for operatørerne.

Forligsparterne er derfor enige om, at indtjening på udbud af ladeinfrastruktur, skal geninvesteres i grøn mobilitet og grønne byrum. Forligsparterne forventer en årlig indtjening på årligt 0,5 mio.kr. i perioden 2025-2028. Forligsparterne drøfter udmøntning af puljen ved den årlige status i 2028.

Der skal endvidere være et stærkere fokus på grøn omstilling af den tunge trafik i form af lastbiler og varevogne mv. Forligsparterne ønsker, at Teknik og Miljø igangsætter initiativer i samspil med kommunens logistikvirksomheder og transportbranchen, der sikrer udrulning af den nødvendige ladekapacitet

Nye transportvalg kræver nye vaner

Forligsparterne anerkender, at nye transportvalg kræver store adfærdsændringer. For at understøtte det grønne transportvalg og vejen mod den forudsatte transportvalgsfordeling i 2030 ønsker forligsparterne, at Teknik og Miljø igangsætter en transportvane- og transportadfærdsundersøgelse, der kortlægger udfordringer og muligheder for, at aarhusianerne kan træffe nye transportvalg. Kortlægningen skal danne grundlag for den fortsatte samfundsdialog og skal også indgå som en del af den årlige opfølgning, så forligsparterne kan foretage de nødvendige justeringer i indretningen af grøn mobilitet i Aarhus. Indsatsen finansieres inden for grundbevillingen til grøn mobilitet.



ET TRYGT OG CYKELVENLIGT AARHUS

Cyklen skal være det foretrukne transportmiddel for flere aarhusianere og for alle generationer. Mange bruger allerede cyklen, når de skal til og fra arbejde, uddannelse, hente børn mv. Det gavner folkesundheden for både den enkelte og samfundet som helhed.

Aarhus skal være en førende cykelby, hvor cykelvenlighed er en afgørende del af kommunens DNA. Forligsparterne ønsker at skabe en cykelkultur, hvor den næste generation vokser op med cyklen som en naturlig del af deres livsstil. Derfor er det helt afgørende, at det føles trygt at færdes på cykel og til fods. Forligsparterne har således en ambition om, at cykeltrafikken skal stige og at 25% af alle ture, der foretages i kommunen i 2030 foretages på cykel, hvilket svarer til en forøgelse på 50% i forhold til i dag.

Forligsparterne er enige om at igangsætte initiativer, der følger nedenfor. Herudover bidrager aftalens øvrige indsatser med eksempelvis ny trafikstruktur for midtbyen, statslig vejafgift, hastighedsnedsættelse, trafikøer mm. også til en mere cykelvenlig by.

Sikre cykelruter

Et sikkert trafikmiljø er afgørende for at flere trygt vælger cyklen. For at sikre, at Aarhus forbliver en tryk og sikker by at færdes i for alle trafikanter, er forligspartierne enige om at styrke trafiksikkerheden i Aarhus. Derfor igangsætter Teknik og Miljø en sortpletanalyse i 2025, som vil udpege de mest uheldsbelastede strækninger og kryds. Forligsparterne er enige om, at sortpletsanalysen skal have et særskilt fokus på cyklisterens oplevede tryghed og trafiksikkerhed for at afdække, hvor der er behov for at sætte ind.

På baggrund heraf fremlægger Teknik og Miljø forslag til indsatser for at øge sikkerheden på cyklen. Finansieringen hertil vil delvist kunne findes via eksisterende KB bevillinger.

Opgraderet og udbygget hovedcykelstinet

Med den nuværende cykelhandlingsplan er der udmøntet midler til etablering af nye cykelstier blandt andet på Sønder Allé, Nørregade-Nørre Allé, Elevvej-Koldkilde, Ajstrup Strandvej samt mellem Solbjerg og Tranbjerg og Beder og Malling. Forligsparterne ønsker, at Teknik og Miljø fremskynder de sidste planlagte projekter i cykelhandlingsplanen, så den endelig kan realiseres i 2024-2026.

Det er afgørende at tage de næste skridt og sikre betydelige investeringer i cykelområdet for herved at fremme gode cykelmuligheder i hele kommunen. Cykelstiinfrastrukturen på hovedcykelstinettet skal forbedres og udbygges markant, cykelstierne skal være af høj kvalitet og

have plads til alle. Som åbningstræk er forligsparterne enige om at prioritere opgradering af Nydamsvej i Skejby/Vejlby-Risskov, Silkeborgvej mellem Ringgaden og Ringvejen, Kærbyvej i Kasted og Lisbjerg-Nye langs letbanetracéet. Der afsættes i alt 26 mio.kr. til de tre førstnævnte projekter i 2025-2026. Finansiering af Lisbjerg-Nye, 3 mio.kr., henvises til Lisbjerg byudviklingsøkonomi og projektet gennemføres i 2025. Forligsparterne ønsker, at der i forbindelse med byudviklingsprojekter afsøges muligheder for etablering af cykelforbindelser som en del heraf.

Endelig er forligsparterne enige om at gennemføre en analyse af cyklisternes fremkommelighed. Analysen skal danne grundlag for, at Teknik og Miljø kan præsentere projektforslag til forbedret cykelfremkommelighed for alle typer af cyklister samt projekter, der skal knytte oplandsbyerne tættere sammen ved eksempelvis at eliminere "missing links". Projektforslagene præsenteres for byrådet i 2025. Der afsættes en pulje på 28,4 mio. kr. til projektering og realisering heraf, som udmøntes i takt med afklaring af mulighederne for statslig medfinansiering. Af denne pulje prioriteres 3,8 mio. kr. til strækning på supercykelsti Odderruten, der netop har fået tilsagn om statslig medfinansiering.

Forligsparterne ønsker at styrke interessevaretagelsen for statslig medfinansiering til kommunale cykelstiprojekter. Teknik og Miljø bedes udarbejde oplæg til mulige interessevaretagelsesprojekter.

I forbindelse med den kommende analyse ønsker forligsparterne et særsomt fokus på udbygning og opgradering af hovedcykelstinet med følgende prioriterede projekter: : Hornsletruten (herunder Hørgårdsvej), Vejlby-Centervej og Rosensvangs Allé i Højbjerg. Finansiering til disse cykelstier skal findes senere.



Klimatilpasning af cykelstier

Cyklister skal opleve god fremkommelighed hele året. Derfor ønsker forligsparterne, at der er fokus på klimatilpasning af cykel- og fodgængerinfrastrukturen, så tilgængeligheden højes, selv med voldsommere vejr. Forligsparterne er derfor enige om, klimatilpasning af cykelstier er en del af byens kritiske infrastruktur og skal prioriteres i lighed med klimatilpasning af vejnettet, som en del af den nye klimatilpasningsplan som Teknik og Miljø præsenterer for byrådet senere i 2024.

Brabrandstien er en populær rute, der forbinder Aarhus V med Midtbyen. Udover fodgængere færdes der dagligt 2.000 cyklister på Brabrandstien. Brugen af Brabrandstien udfordres af jævnlige oversvømmelser. Forligsparterne ønsker, som en del af en kommende klimatilpasningsplan, at Brabrandstien gøres mere modstandsdygtig overfor oversvømmelser og voldsomt vejr. Derudover ønskes det, at en kommende klimatilpasningsplan afdækker yderligere "blue spots", som eksempelvis ved Egå Engso.

Bedre rammer for cykelparkering

Bedre rammer for cykelparkering vil frigive plads i byrummet og forbedre fremkommelighed og tilgængelighed for gående. Forligsparterne ønsker derfor at flytte cykelparkering fra centrale torve og pladser til tilstødende gader. Desuden skal der etableres mere cykelparkering i midtbyen, gives bedre plads til specialcykler og ladcykler omkring cykelgadenettet og i etageboligområder. Derudover skal antallet af cykelstativer med fastlåsningsmekanisme i tilknytning til handeleggader, indkøbscentre og kollektive mobilitetsknudepunkter udvides. Forligsparterne ønsker, at Teknik og Miljø i 2025 udarbejder en screening af behov for cykelparkering også ved rekreative områder. Finansiering findes indenfor Teknik og Miljø's KB-bevillinger.

Som åbningstræk er forligsparterne enige om at prioritere midler til et cykelparkeringshus ved Banegraven og Aarhus H. Det skal styrke cyklens kombinationsmuligheder med især den kollektive trafik og med 1.800-2.000 pladser. Der er tilsagn om statslig medfinansiering til projektet på 24,5 mio. kr. Herudover har Byrådet tidligere prioriteret midler til projektet og der ansøges yderligere statslig medfinansiering via DSB, som også har interesse i området og projektet. Der afsættes derfor yderligere 13,5 mio.kr. i 2028, svarende til det manglende restbeløb i den samlede finansiering på 70 mio. Kr., så projektet kan realiseres i forbindelse med Banedanmarks elektrificeringsprojekt.

Kunstig intelligens skal forbedre forholdene for cyklisme og gang

Kunstig intelligens kan være med til at optimere og udvikle mobilitetssystemet. Forligsparterne er derfor enige om en ny prioriteringsmodel for grøn signalstyring ved brug af ITS, så grønne transportformer, kollektiv transport, cyklisme og gang prioriteres i krydsene.

Forligsparterne ønsker desuden at gøre brug af kunstig intelligens, der kan give hurtigere adgang til og handling på data. Det ønskes, at der skal udvikles en række "digitale tvillinger" på mobilitetsområdet, herunder for cykel og gang, som kan vise de nuværende mobilitetsforhold i Aarhus Kommune såvel som simulere konsekvenser ved fremtidige tiltag. Dette skal både understøtte mere datadreven borgerinddragelse og politiske beslutningsprocesser af komplekse projekter og problemstillinger.

Der afsættes i alt 400.000 kr. i perioden 2025-2028 til indsatsen.

Lån en elcykel

Elcyklen kan for mange være et godt alternativ til bilen på distancer, hvor en almindelig cykel ikke rækker. Flere kommuner har allerede positive erfaringer med private samarbejder om gratis udlån af elcykler til borgere og har vist, at det kan føre til nye transportvaner. Forligsparterne er enige om at igangsætte et storskalaprojekt i samarbejde med erhvervslivet om udlån af 100-300 elcykler over en periode på 2-5 år for at understøtte udviklingen af elcykler til brug på de længere distancer f.eks. i oplandet. Der afsættes i første omgang i alt 1,5 mio.kr. projektet i 2025.

Forligsparterne ønsker at skubbe på nationalt i forhold til at få ændret lovgivningen, så den er fremmende for udvikling af cykelområdet. Konkret er der enighed om at interessevaretage for ændret skattelovgivning, så arbejdsgiverbetalte cykler kan betragtes som et skattefrit personalegode.

Aarhus Kommune viser vejen

I aftale om klimastrategi 2025-2030 er det besluttet, at Aarhus Kommune skal tage ansvar for de forbrugsbaserede udledninger. Aarhus Kommune skal gå forrest, når det kommer til at understøtte nye mobilitetsvaner, der skal skubbe på den grønne omstilling. Derfor er forligsparterne enige om at implementere udlån af cykler til personale i Aarhus Kommune samt at ensrette retningslinjer for kørselsgodtgørelse, således at det understøtter brug af aktive transportformer på arbejdet. Dette skal indgå som en del af magistratsafdelingernes klimaplaner.



FORBUNDNE LOKALMILJØER MED PLADS TIL BYLIV

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

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

Forligsparterne er enige om at igangsætte følgende initiativer:

Ny vejstruktur som fremmer livet i boligkvarterne

Boligkvartererne i Aarhus skal være endnu mere attraktive og trygge at bo, lege og leve i til gavn for beboere og bløde trafikanter. Det gælder både i midtbyen, i forstæderne og i vores oplandsbyer og landsbyer. Derfor er forligsparterne enige om, at størstedelen af vejtrafikken skal foregå på det overordnede trafikvejnet, mens lokalvejene, bymidterne og boligområderne forbeholdes lokaltrafik og ærindekørsel. Det vil give plads til gaderum med mere ophold, bløde trafikanter og mindre støj.

Forligsparterne ønsker, at der igangsættes forberedende arbejde for etablering af trafik-øer, som er fredeliggjorte bykvarterer i Aarhus Midtby ud til Ringvejen samt bymidterne i vores oplandsbyer. De enkelte områder skal udpeges og udvikles sammen med lokalområderne herunder fællesrådene. Centrale greb, der kan komme i anvendelse, er hastighedsdæmpende tiltag, ensretning, begrønning og pladسدannelser. I samfundsdialogen, der påbegyndes efter den politiske aftale, vil Teknik og Miljø gå i dialog med lokalområder, der ønsker etablering af trafik-øer.

Som åbningstræk foreslår forligsparterne at påbegynde arbejdet i Ø-gaderne, Åbyhøj, Christiansbjerg og Hasle. Der afsættes i 14 mio. kr. i 2025-2026 til indsatsen. Der afsættes herudover 15 mio. Kr. til trafik-øer i midtbyen.

For at øge trygheden og sikre roligere bymiljøer, ønsker forligsparterne, at hastigheden i de udpegede boligkvarterer sænkes til 30-40 km/t, hvor det er muligt. Hastighedsnedsættelser skal ske efter dialog med lokalområderne, herunder fællesrådene. Der afsættes i alt 5 mio.kr. i 2025 til hastighedsnedsættelser i boligkvarterer.

Trafik-ø: En ø i trafikken

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



Forligsparterne beder på den baggrund Teknik og Miljø udarbejde forslag til ny vejstruktur med henblik på byrådsbeslutning i 2025, hvor det sikres, at boligkvarterne undgår unødige gennemkørselstrafik og kollektiv trafik og hvor cyklister og gående kan bevæge sig frit.

I forlængelse af ovenstående, er det nødvendigt at sikre et effektivt ringvejsnet og indfaldsveje for at forbedre fremkommeligheden i Aarhus og derfor prioriteres en kapacitetsforøgelse af udvalgte kryds eksempelvis med svingbaner. Der afsættes i alt 3 mio. kr. årligt i 2025 og 2026 hertil.

Veje og gader i alle dele af kommunen er også byrum, hvor man opholder sig, møder hinanden og hverdagslivet leves. Derfor er det vigtigt, at infrastrukturprojekter – både store og små, fra opland til midtby – udformes med samme omtanke som andre af byens byrum, pladser og parker. Forligsparterne er enige om, at fremtidige anlægsprojekter skal prioritere midler til byrumsopgraderinger med bevægelses- og opholdsfaciliteter, træer og beplantning i sammenhæng med den nødvendige klimatilpasningsindsats, der skal finde sted de kommende år.

Grøn mobilitet til Kongelunden

Kongelunden indeholder nogle af byens største attraktioner, stadion, Tivoli Friheden, rekreative naturområder og er et yndet udflugtsmål for mange aarhusianere og gæster. Mobilitetsløsningerne for området skal understøtte udviklingsplanen for Kongelunden i retning af at skabe et sammenhængende rekreativt skovområde med forbindelse og tilgængelighed til Kongelundens mange tilbud og destinationer.

Forligsparterne ønsker, at trafikken i Sydbyen indrettes således, at Kongelunden og de omkringliggende boligområder etableres som sin egen trafik-ø med afsæt i ønsket om at de gående, løbende og cyklerne er de primære trafikanter. Det skal ske i dialog med naboer, fællesråd, beboere og brugere.

For at styrke den grønne mobilitet skal adgangen til Kongelunden på cykel, til fods og med kollektiv transport styrkes. Der afsættes 5 mio. kr. i 2025 til etablering af Kongelunden som rekreativ trafik-ø. Den kollektive trafikbetjening til Kongelunden styrkes med etablering af en ny busvendeplads ved Kongelunden samt bedre busbetjening i forbindelse med store arrangementer i Kongelunden. Jf. afsnit om "*Effektivt og højfrekvent busnet inden 2030*" opgraderes serviceniveauet i den kollektiv transport ligesom der afsættes midler til forsøg med arrangementskørsel. Der afsættes 5 mio.kr. til etablering af busvendeplads i 2025.

Forligsparterne bemærker, at Kongsvang Letbanestation ligger 1,7 km. fra Kongelunden. Forbedret wayfinding for gående til og fra letbanen indgår således i planerne.

Forligsparterne ønsker endvidere, at Teknik og Miljø går i dialog med relevante event-aktører, og undersøger mulighederne for etablering af et mere udbredt koncept for arrangementskørsel.

Det skal herudover sikres, at delecykler og deleløbehjul også er tilgængelige og anvendelige på strækningen mellem midtbyen og Kongelunden. Samtidig skal forholdene for bløde trafikanter forbedres som en del af arbejdet med fremtidens Marselis Boulevard. Der skal sikres gode arealer til cyklister og gående og der skal også skabes sikre krydsningsmuligheder. Det gælder bl.a. ved Birketinget, som i dag udgør en vigtig forbindelse fra den centrale by til Marselisborg Gymnasium.

Ikke alle har mulighed for at cykle eller gå til Kongelunden. Det er derfor også afgørende at sikre parkeringsforhold ved Kongelunden. I dag er der ca. 1.300 parkeringspladser i området. Med etablering af trafik-ø i Kongelunden nedlægges en række parkeringspladser, men der skabes også nye, så der vil være op mod 1.800 p-pladser, når området er udviklet. Ved de helt store events kan der aktiveres op til 3.200 pladser, hvis Væddeløbsbanen og Marselisborg Lystbådehavn tages i anvendelse. Det endelige omfang og udformning af p-løsninger vil ske i forbindelse med den fremtidige planlægning.

Forligsparterne er enige om at følge udviklingen i Kongelunden de kommende år tæt med henblik på at sikre de fornødne mobilitetsløsninger til de mange besøgende i forbindelse med arrangementer, sports- og kulturtilbud i området.

Stationsnær og transportorienteret byudvikling

Med Planstrategi 2023 er der sat en ambitiøs retning for stationsnær og transportorienteret byudvikling som bærende princip for den kommende kommuneplan. Dette er en væsentlig forudsætning for at nå målet om klimaneutralitet som bysamfund. Hermed skal den fremtidige byudvikling i Aarhus kobles tæt til den højklassede kollektive trafik herunder letbanen, busnettet og BRT på Ringvejen. Udover at sikre borgere nem adgang til grøn mobilitet, vil dette også medvirke til at øge selvfinansieringsgraden i den kollektive trafik.

Forligsparterne er enige om, at det i forbindelse med Kommuneplan 2025 er en prioritet, at byudvikling sker i nærhed af letbanestop og i nærhed af de største buskorridorer. Det vil have afgørende betydning for Aarhus Kommunes CO₂-udledning som bysamfund også efter 2030.

Som en del af arbejdet med 15-minuttersbyen i Kommuneplan 2025 er forligsparterne enige om, at Lystrup skal have et grønt mødested, som er centralt placeret og som samtidig kan bidrage til grøn mobilitet ved at styrke forbindelsen mellem detailområdet i Lystrup og Letbanestationen. Her skal der være også plads til leg, bevægelse, byliv og kultur. Forligsparterne afsætter 3,5 mio. kr. til projektet i 2028 fra KB-midler (KB, Grønne Byrum).

I forbindelse med udvikling af Lystrup er forligsparterne endvidere enige om at undersøge muligheden for byudvikling og parker og rejs ved Hovmarken Station.

Hastighedsgrænser og hjertezoner ved skoler

Det skal føles trygt at cykle og gå i skole. Forligsparterne ønsker derfor, at Teknik og Miljø og Børn og Unge forelægger den igangværende skolevejsanalyse for byrådet medio 2024 med henblik på at kunne øge trafikikkerheden og skabe sikre skoleveje. I Investeringsplan 2024-2034 er der oprindeligt afsat 77 mio.kr. til de nye skolevejsprojekter. Dertil kommer KB midler i Teknik og Miljø. Der afsættes ikke yderligere finansiering til formålet med denne aftale.

Forligsparterne er derudover enige om at etablere hjertezoner ved alle skoler i Aarhus, hvor det er muligt af hensyn til trafikafviklingen på det overordnede vejnet. Det betyder, at biltrafikken i de udvalgte hjertezoner midlertidigt afgrænses mellem 7:30-8:30, så børn kan komme nemt og sikkert i skole til fods og på cykel. Forligsparterne ønsker, at magistratsafdelingerne Teknik og Miljø og Børn og Unge etablerer hjertezonerne efter dialog med lokalområderne. Der afsættes 1 mio. kr. årligt i perioden 2025-2028 til etablering af hjertezoner med inddragelse af skolebestyrelser, fællesråd og lokalsamfundet. Heraf kan der indgå understøttende pædagogiske tiltag såsom trafik- og færdselsundervisning på skolerne med henblik på, at børnene er kompetente og trygge ved at komme i skole til fods og på cykel.

Endeligt er forligsparterne åbne for at sænke hastigheden på omkringliggende veje, hvor det er et ønske lokalt for at skabe et tryggere nærmiljø. Det kan f.eks. være på udvalgte veje og gader med høj grad af bløde trafikanter, i boligområder samt områder omkring skoler. Der afsættes 3 mio. kr. til hastighedsnedsættelser i 2025.

Tilgængelighed, bedre fodgængerforhold og fokus på bløde trafikanter

Det skal være attraktivt at være fodgænger og det skal byde på oplevelser at bevæge sig rundt i byen til fods. Derfor udarbejdes nye fodgængerruter med fokus på kunst og kultur, som forelægges byrådet i løbet af 2025. Forligsparterne er derudover også enige om en pulje til lokale stinet på 4 mio.kr. i 2027 til konkrete forbedringsprojekter.

Det skal også være trygt og nemt at færdes for de medborgere, som er svagt gående eller har et handicap. Denne tryghed er en grundsten i stærke lokalsamfund. Tilgængelighedsrådet er et stærkt samarbejde mellem Handicaporganisationerne og kommune. Forligsparterne ønsker, at dette samarbejde fastholdes og udvikles i forhold til at sikre gode tilgængelighedsforhold, når vi bygger nyt eller omdanner den eksisterende by.

Endvidere ønsker forligspartierne, at der skal udarbejdes flere tilgængelighedsruter i Midtbyen, herunder eksempelvis Latinerkvarteret, hvor et fokus på trafikregulering, bredere fortov, belægninger, ledelinjer og opmærksomhedsfelter, hvilket forbedrer forholdene for aarhusianere med handicaps. Med Investeringsplan 2024-2034 blev der afsat en tilgængeligheds-pulje på i alt 40 mio.kr., som bl.a. finansierer formålet.

Niveaufri overgange og universelt design er et princip i den fremadrettede byudvikling.



EN MIDTBY I EN STORBY

Visionsplanen for Aarhus Midtby fra 2021 rummer Aarhus Byråds ønsker for, hvordan Aarhus Midtby skal udvikle sig i fremtiden. Ikke alene den måde vi bor på, men også den måde vi ankommer, bevæger os og den måde vi bruger byen på. Aarhus midtby skal være en populær destination, der rummer boliger, byliv, et rigt handelsliv og spændende kulturtilbud.

Forligspartierne ønsker en stærk midtby, hvor endnu flere har lyst til at besøge, færdes og bo i. Midtbyen skal være mere attraktiv at færdes i, og mere bynatur, flere grønne åndehuller med gadeliv, kunst og kultur vil understøtte en attraktiv midtbyatmosfære.

Mobilitetssystemet skal sikre, at midtbyen er let at komme til og fra, og at det er nemt at komme omkring. Det gælder også ved varelevering, så de lokale butikker, der bl.a. er under pres fra stigende internethandel og digitale underholdningstilbud, understøttes. Til gengæld skal en større del af den gennemkørende trafik henvises til at anvende ringveje og indfaldsveje.

Forligsparterne er enige om at igangsætte følgende initiativer.

Indbydende gaderum, bykvalitet og et blomstrende kultur- og handelsliv

Erhvervs- og butikslivet er afgørende for Aarhus. Det bidrager til byens dynamik, skaber arbejdspladser og tiltrækker både lokale og besøgende. Forligsparterne ønsker en midtby med en høj bykvalitet og indbydende atmosfære, der tiltrækker endnu flere lokale og besøgende til byens butikker, kultur og restaurationsliv.

Den grønne mobilitetsplan skal understøtte hverdags- og handelslivet, herunder detailhandlen, restaurationer, kulturtilbud og vores turisme. Dette skal ske ved at forbedre rammerne for at flere mennesker kan komme til og fra byen så effektivt som muligt samtidigt med at der skal etableres flere byrum, hvor man har lyst til at opholde sig.

For at sikre en hensigtsmæssig balance mellem udvikling af byrum, handelsliv og mobilitet i Aarhus midtby igangsætter Borgmesterens Afdeling og Teknik og Miljø en proces i 2024 med byens erhvervsdrivende og øvrige interessenter, for at udvikle en fælles vision for fremtidens handelsliv i midtbyen. Visionen skal tegne et klart fællesbillede af, hvilken by Aarhus er i dag, og hvilken by Aarhus ønsker at være i 2040. Visionen skal ligge klar i 2024 og indgå som en del af den fremadrettede samfundsdialog.

Med budgetforliget for 2024 blev det besluttet at løfte byens rum med en investeringsplan for byrummene, fra 2024 til 2034. Der blev herudover planlagt projektering, med tilhørende finansiering, af projekter på Store Torv og Bispetorv, Fredens Torv, Vesterbro Torv samt i Hjortshøj og Harlev. Forligsparterne ønsker at projekterne der skal omdanne disse byrum igangsættes af Teknik og Miljø i 2025.

Forligsparterne ønsker et yderligere fokus på udeliv, aktivitetsrum og legepladser. Derfor afsættes 4 mio.kr. til nye, aktive byrum, som samtidig fungerer som attraktive opholdsrum. Der ønskes desuden udviklet et konkret eksempel på, hvordan man i oplandsbyerne kan arbejde med at skabe liv og fællesskab via bevægelse og samvær, hvorfor der også afsættes 3 mio.kr. til etablering heraf. 5 mio. kr. ud af de i alt 7 mio. kr. finansieres af den pulje til kunst og kultur i byrum, som blev afsat med Budget 2024. Midlerne afsættes i 2025 og anvendes i overensstemmelse med formålet i budget 2024.

Forligsparterne er enige om, at de kendte sommergågader i Graven og Vestergade ombygges i 2025 med flere træer, bedre tilgængelighed og mere harmoni mellem cyklister og opholdsaktiviteter. Det vil således blive gader, som hele året får bedre forhold for fodgængere, cyklister og opholdsmuligheder. Forligsparterne ønsker, at der herudover som prøvehandling etableres sommergågader i dele af Klostergade, Borggade og Guldsmedegade i sommeren 2025.

Forligsparterne er desuden enige om, at Jægergårdsgade, med dens mange butikker og restauranter, rummer store potentialer som et samlende byrum. Forligsparterne ønsker, at en del af Jægergårdsgade fra sommeren 2025 indrettes som midlertidig sommergade, der skaber bedre forhold for fodgængere, cyklister og opholdsmuligheder. Der afsættes 4 mio. kr. i 2025 til formålet. Sommergaderne skal indrettes med fleksible løsninger, således, at der stadig er plads til bilerne.

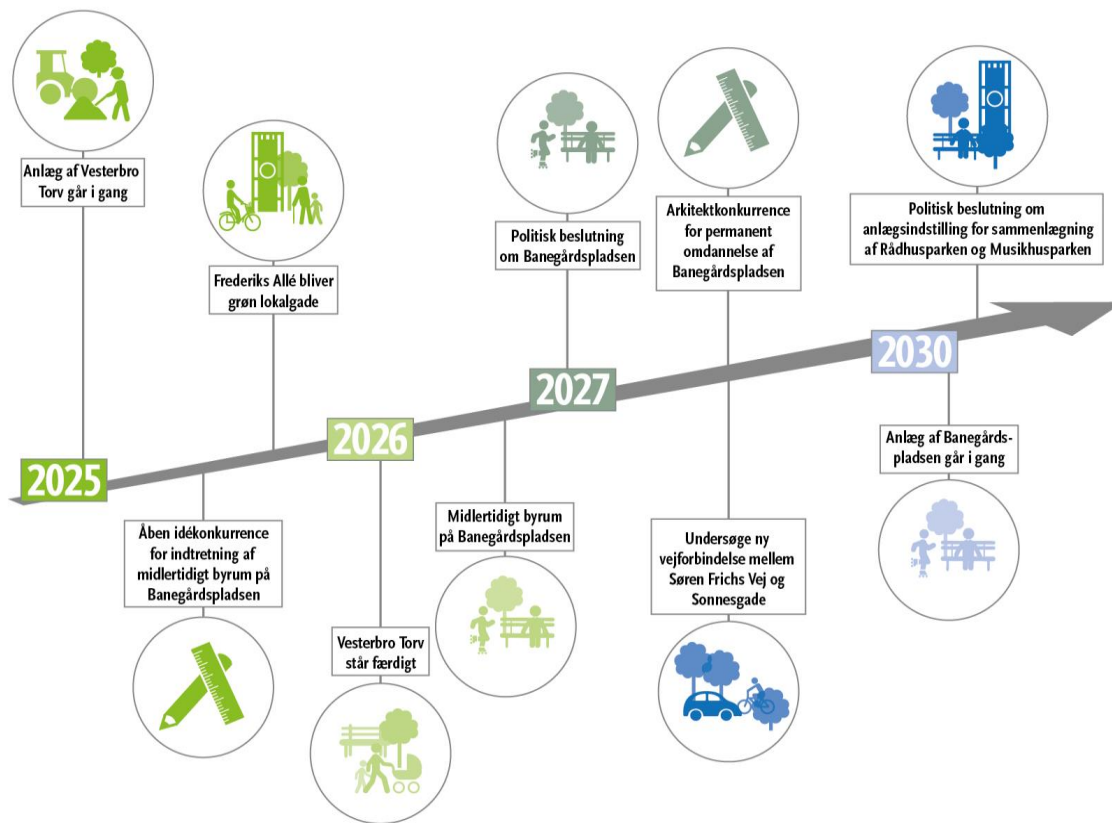
Samtidig er forligsparterne enige om at understøtte den karakteristiske torvehandel med lokale produkter på Ingerslev Boulevard ved at anvende 20 nuværende gadeparkeringspladser til korttidsparkeringspladser på 30 minutter hver onsdag og lørdag mens torvehandlen pågår.

Sammenhæng i byudviklingen

En række allerede byrådsvedtagne projekter bliver definerende for vores midtby i de kommende år: omdannelsen af Vesterbro Torv og Banegårdspladsen samt en sammenhængende bypark på tværs af Frederiks Allé.

Vesterbro Torv, Banegårdspladsen og Frederiks Allé er tre helt centrale byrum, der i dag er trafikale gennemfærdselsårer. Der er derfor behov for, at projekterne tænkes sammen, og det er helt afgørende, at projekterne udføres i et hensigtsmæssigt tempo og rækkefølge, så aarhusianerne har tid til at omstille sig til de nye forhold og så der sikres så god fremkommelighed under anlægsarbejderne som muligt. Den rigtige rækkefølgeplanlægning gør desuden, at vi bliver klogere i takt med projekternes fremdrift og kan træffe de rette forholdsregler undervejs.

Af hensyn til trafikafviklingen er rækkefølgen for omdannelsen af de tre midtbyprojekter: Vesterbro Torv, omdannelse af Banegårdspladsen og derefter fuld sammenlægning af musikhusparken og Rådhusparken. Med denne rækkefølgeplanlægning forventes sammenlægning af musikhusparken og Rådhusparken at have minimal betydning for trafikafviklingen.



En fuld lukning af Frederiks Allé allerede nu kan medføre betydelige udfordringer for trafikafviklingen i midtbyen og forudsætter således investeringer i kollektiv trafik og gennemførelse af de allerede besluttede justeringer i midtbyens øvrige trafikstruktur. Der vil blive gennemført trafikmodelberegninger i 2028 som grundlag for anlægsindstilling for projektet. Der vil heri også kunne indgå overvejelser om forlængelse af Søren Frichs Vej til Sonnesgade samt mulige relevante supplerende tiltag.

I perioden frem mod 2030 vil følgende projekter blive gennemført:

Vesterbro Torv, Nørre Allé og Latinerkvarteret

Omdannelsen af Vesterbro Torv er besluttet af et flertal af byrådet i 2023 med afsæt i Mobilitetsplan for Aarhus Midtby i 2018. Ombygningen forbedrer fremkommeligheden for den kollektive transport og forbedrer forholdene for besøgene på torvet, cyklister og gående. Pladsen skal stå færdig i 2026.

Forligsparterne ønsker, at Nørre Allé i fremtiden skal være en ny effektiv bus- og cykelkorridor, hvilket vil skabe et sikrere trafikalt miljø for de gående i Latinerkvarterets sommergågader. Forligsparterne ønsker derudover, at Latinerkvarteret på sigt vokser organisk sammen med Ø-gaderne med Nørre Allé som den samlende bygade med handelsliv og restauranter.

Nørre Allé som en samlende bygade vil sammen med Mejlgade kunne forbinde hen over Nørreport krydset til Nørre Stenbro-kvarteret. Forligsparterne er enige om at undersøge justeringer af Nørreport-krydset, så der skabes bedre fremkommelighed til og fra Aarhus Ø for alle trafikformer. I forbindelse hermed gennemføres de allerede besluttede pladسدannelser i området jf. helhedsplanen for Nørre Stenbro eksempelvis Østbanetorvet og Nørreport, såfremt der kan findes finansiering hertil.

Banegårdskvarteret som byrum og knudepunkt

Det fremgår af den byrådsbesluttede helhedsplan fra 2021, at Banegårdspladsen skal fredeliggøres på de gående, den kollektive trafik og cyklernes præmisser. Banegårdskvarteret med hovedbanegården, rutebilstationen og Park Allé er det vigtigste mobilitetsknudepunkt for den kollektive trafik i Østjylland. Det er vigtigt for forligsparterne, at Banegårdsområdet rummer mulighed for, at taxaer og privatbiler kan hente og aflevere passagerer til togene og den øvrige kollektive trafik.

Med helhedsplanen vedtog byrådet, at der skal gennemføres en arkitektkonkurrence om et nyt design for Banegårdspladsen. Forligsparterne er opmærksomme på, at der vil gå lang tid før det endelige design kan gennemføres i sammenhæng med letbanens etape 2. Derfor er forligsparterne enige om at gennemføre to arkitektkonkurrencer: én i 2025, hvor der først afholdes en åben idekonkurrence om den midlertidige indretning af Banegårdspladsen frem mod 2030, herefter afholdes yderligere en arkitektkonkurrence i 2028/29 for den permanente udformning af Banegårdspladsen med integration af en ny letbanestation.

Finansiering til den midlertidige omdannelse af Banegårdspladsen vil skulle findes i forbindelse med budgetforhandlinger for 2026.

Som konsekvens af beslutningen om letbane på etape 2, er det muligt at komme videre med omdannelsen af rutebilstationen og Perlekædeprojektet i Ny Banegårdsgade. Forligsparterne ønsker, at omdannelsen af Rutebilstationen inkluderer en levende grøn plads i høj kvalitet med fokus på sundhed og fællesskabsaktiviteter.

Sammenlægning af Rådhusparken og Musikhusparken

Sammenlægning af Musikhusparken og Rådhusparken er besluttet af et flertal i byrådet i 2024. Med sammenlægningen på tværs af Frederiks Allé får aarhusianerne en ny grøn park midt i Aarhus Midtby, hvor kultur og natur mødes. Det vil samtidig skabe en forbindelse og sammenhæng mellem Banegårdspladsen, Rådhuset, Musikhuset og Aros til glæde for besøgende og dem, som bor i Aarhus.

Forligsparterne er som åbningstræk enige om i 2025 at starte sammenlægningen ved at omlægge Frederiks Allé til en lokalgade, hvor cyklerne og de gående er de primære trafikanter og hvor eksempelvis design af fodgængerovergange, anvendelse af chaussésten, begrønning mv. skaber oplevelsen af et sammenhængende parkområde. I den forbindelse ønskes

Konkret begrænser nulemissionszonen adgangen for fossilbiler til i omegnen af 250 gade-parkeringspladser. Forligsparterne bemærker, at størstedelen af alle butikker og erhverv inden for zonen kan nås indenfor 300 meter fra et parkeringsanlæg, som man fortsat kan køre til i fossilbil. Det vil derfor have begrænsede konsekvenser for den sociale balance i forhold til adgangen til midtbyen.

På baggrund af en grundig involvering og dialog med borgere og det lokale erhvervsliv om de praktiske erfaringer med ordningen vil nulemissionszonen blive evalueret efter en treårig periode, hvor forligskredsen vil drøfte mulighederne for eventuel forlængelse eller justering. Forud for implementering af nulemissionszonen vil Teknik og Miljø iværksætte en målrettet, oplysende indsats.

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

Ny trafikstruktur i midtbyen vil give plads til bylivet

Forligsparterne er enige om, at rækkefølgen af de store midtbyprojekter samt etablering af nulemissionszone skal indtænkes i den trafikstruktur for midtbyen som blev vedtaget af byrådet i august 2023. Ligeledes skal trafikstrukturen for midtbyen udmøntes således, at der anlægges trygge, fredelige og attraktive boligområder og lokalsamfund for beboere, samtidigt med at det giver mulighed for lettere at komme frem til midtbyens butikker i forbindelse med konkrete ærinder.

Når der ændres på vejenes fysiske anlæg, ønsker forligsparterne, at Teknik og Miljø indtænker forskønnelse og begrønning af evt. indvundne vejarealer, hundører eller busluser i det omfang det er muligt.

Der afsættes i alt 15 mio.kr. til udmøntning af den ny trafikstruktur for midtbyen, herunder etableringen af trafik-øer i midtbyens kvarterer.

Mere parkering i p-huse, mindre på gaden og en ny takststruktur

Midtbyen er en attraktiv destination for aarhusianerne og for mange besøgende. Parkeringskapacitet og -løsninger skal understøtte ambitionerne om mere by- og handelsliv og samtidigt skal gaderummene også være sociale mødesteder.

På baggrund af indsatserne i den nye grønne mobilitetsplan forventes det, at transportmidvalget i kommunen ændrer sig i de kommende år og at 60% af transportbehovet i 2030 vil være dækket af cyklisme, kollektiv trafik eller gang. Det vil have en effekt på det fremadrettede behov for parkeringskapacitet.

Forligsparterne er enige om at igangsætte en analyse, der skal belyse kapacitetsbehovet, herunder behovet for beboerparkering, på kort og lang sigt. Analysen skal bygge på transportvalgsfordelingen og udgøre grundlag for beslutning om antallet af parkeringspladser i både parkeringshuse og på gaden. Analysen afsluttes primo 2026.

Forligsparterne er enige om, at parkeringsprincippet i midtbyen skal være, at længere besøg henvises til midtbyens parkeringshuse, mens gadeparkering målrettes kortere besøg og ærinder. Derfor er det vigtigt, at det er let at finde parkering i byens p-anlæg for at sikre en god oplevelse for bilister med ærinder i byen og for at minimere den parkeringssøgende trafik i byens rum. Der skal derfor laves nem og overskuelig henvisning (wayfinding), så bilister bliver dirigeret problemfrit hen til et ledigt parkeringsanlæg. Der afsættes 4 mio.kr. i 2025 til bynær wayfinding.

I forbindelse med parkerings-anlæggene ønsker forligsparterne, at Teknik og Miljø igangsætter projekter, der skal fremme skifte fra bil til cykler, løbehjul mv.

Med budget 2023 blev der bestilt en ny grøn parkeringspolitik, og i budget 2024 besluttede byrådet justerede takster for at mindske trængslen i kommunen. Med den nye retning, der er sat for midtbyen med denne aftale, og den ovenfor bestilte analyse, ønsker forligsparterne, at der som opfølgning herpå i 2026 udarbejdes et nyt samlet grønt parkeringsoplæg, som beskriver parkeringskapacitet og ny takststruktur for parkering i Aarhus.

Takststrukturen for parkeringen skal have fokus på, hvordan ændrede parkeringsforhold kan styrke attraktive bymiljøer, grøn omstilling og skabe flere pladser til korttidsparkering til gavn for de både de handlende og butikkerne inden for Allégade-ringen.

Oplægget skal således se på muligheder og konsekvenser for videre rammer i planlægningen ved brug af parkeringsnormer i hele kommunen, takster og betalingszone samt ny model for beboerlicenser.

Under forudsætning af, at den ovenfor bestilte analyse, som afsluttes primo 2026, afdækker et behov for etablering af yderligere parkeringskapacitet i kanten af midtbyen, kander tilvejebringes et p-hus, som også kan fungere som bynær parker- og rejs anlæg. Parkeringshuset kan placeres i det sydlige Sydhavns kvarter og kan projekteres som led i tunnelprojektet under Marselis boulevard og dermed også fungere i forbindelse med Kongelunden. En anden mulighed kan være ved Eskelunden.

Teknik og Miljø bedes afsøge mulighederne samt gå i dialog med udviklere herom. Der afsættes 2 mio. kr. i 2028 til forundersøgelse og projektering. Hvis ikke der er behov for parkeringskapacitet kan midlerne omprioriteres af forligskredsen.

Grøn omstilling af varelevering og tung transport

Elektrificering af den tunge trafik og varelevering gavner bymiljøet og den grønne omstilling. Målsætningen for fremtidens citylogistik er derfor prioritering af nulemissionskøretøjer, høj trafiksikkerhed samt bedst mulig udnyttelse af byens plads, blandt andet ved at minimere søgetrafik. I København er der gode erfaringer med at styrke den grønne omstilling af vareleveringen og tung transport gennem dialog og pilotprojekter med erhvervslivet. Forligsparterne er derfor enige om en række pilotforsøg, med brug af nulemissionskøretøjer til tung trafik og varelevering som for eksempel levering i ydertimer for nulemissionskøretøjer, lastepladser i City for nulemissionskøretøjer, omlastning til ladcykler samt undersøge mulighederne ved at tillade at varelevering i nulemissionskøretøjer kan gøre brug af busbaner og

holdepladser i ydertimerne. Forligsparterne ønsker, at pilotforsøg udformes i samarbejde med erhvervslivet.

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



AARHUS UNDERSTØTTER REGIONAL VÆKST OG UDVIKLING

Aarhus er centrum i den østjyske region. Et område i vækst og udvikling, hvor flere søger job og slår sig ned. I dag er vi mere end 1 million indbyggere og en halv million arbejdspladser i hele Østjylland. Pendlere til de aarhusianske arbejdspladser fra eksempelvis Favrskov, Silkeborg, Herning eller Horsens i dagligdagen har både brug for bilen og kollektive trafiktilbud.

Derfor skal et fremtidssikret mobilitetssystem bidrage til den forventede vækst og udvikling i pendling og varetransport, som sker både lokalt og på tværs af kommunegrænser. Og vi skal sikre et kollektivt trafiktilbud, som giver mening allerede der, hvor mange rejsende starter - nemlig ved deres hoveddør.

Det kræver samarbejde med de andre østjyske kommuner og regionen, ligesom Folketinget har en central rolle i at tilvejebringe gode og effektive infrastrukturelle rammer, der forbinder os med hinanden og til resten af Danmark.

Forligsparterne er enige om at igangsætte følgende initiativer:

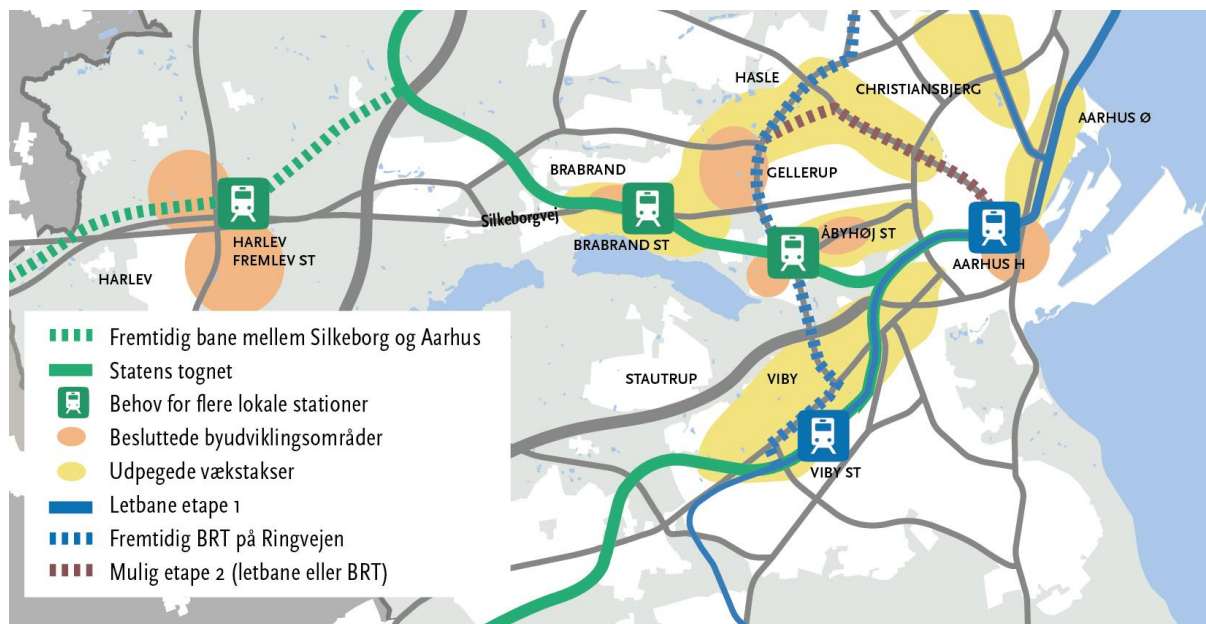
Silkeborgbanen og Brabrand Station

Et flertal i Folketinget er enige om en ny Silkeborgbane og en ny Brabrand Station, som er en del af Infrastrukturplan 2035. Forundersøgelserne for ny Silkeborgbane er i gang og der undersøges samtidig om en ny bane kan få station ved bl.a. Harlev/Framlev, hvor den vil kunne understøtte den kommende byudvikling af Harlev by samt erhvervsområde i Framlev med grøn og effektiv mobilitet.

Begge projekter forventes først færdige efter 2030, men er vigtige brikker i opbygningen af et endnu mere effektivt og velfungerende kollektive trafiksystem i Aarhus og Østjylland. Forligsparterne er enige om forsat interessevaretagelse for at sikre projekterne understøtter grøn omstilling og stationsnær og transportorienteret byudvikling i regionen.

For at sikre en regional opkobling for pendlere i omkringliggende kommuner i regionen vil det derudover 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.

Endelig ønsker forligsparterne, at der i forbindelse med fremtidig udbygning af flere etaper af letbane eller BRT i Aarhus samtidig etableres af nye parkér og rejs-faciliteter, eksempelvis ved E45, Viborgvej i Tilst og Hovedvejen i Kolt-Hasselager.



Midttrafik og regionalt samarbejde på tværs af kommuner

Midttrafik står for planlægningen af den kollektive trafik i Aarhus og hele regionen. Forligsparterne er derfor enige om at gå i dialog med Midttrafik om at gøre det endnu mere attraktivt at bruge den kollektive trafik på længere ture og at Midttrafiks fokus i endnu højere grad er på borgernes samlede rejseforløb. Mulige konkrete virkemidler er nye billettyper, lavere takster, større sammenhæng i køreplanerne og ændrede eller færre zoner.

Forligsparterne ønsker, at der interessevaretages for videre lovmæssige beføjelser for trafik-selskaber, så det bliver muligt for Midttrafik at udbyde andet end buskørsel og gøre brug af eksempelvis samkørsel, delemobilitet og andre nye mobilitetsløsninger.

Desuden ønsker forligsparterne at styrke samarbejdet på tværs af kommunerne i Østjylland og Region Midtjylland om den kollektive trafik. Forligsparterne ønsker, at der undersøges grundlag for et mere forpligtende samarbejde om drift af attraktiv kollektiv trafik på tværs af kommunegrænserne til gavn for østjyderne, uanset om de bor i Aarhus eller de omkringliggende kommuner.



CO₂, FINANSIERING OG OPFØLGNING

CO₂-reduktioner i aftalen og årlig opfølgning

Forligsparterne er enige om, at denne aftale lægger ambitionsniveauet og rummer de første store beslutninger om grøn omstilling af vores mobilitetssystem. Indenfor de tilgængelige økonomiske rammer lægges således fundament og væsentlige trædesten for at nå målsætningen om at reducere med 270.000 tons CO₂ i 2030 og dermed opnå CO₂-neutralitet i 2030 for Aarhus som bysamfund.

CO₂-reduktionerne i aftalen er forbundet med en vis usikkerhed. Inden for usikkerhedsspændet er forligsparterne enige om, at aftalen viser vejen til den forudsatte klimareduktionsmålsætning, som den blev aftalt i aftalen om et klimaneutralt Aarhus 2030.

Derudover indeholder aftalen initiativer, der rækker udover 2030. Det drejer sig om højklasset kollektiv transport og stationsnær byudvikling, der påvirker den langsigtede grønne omstilling af mobilitetssystemet og byudviklingen, hvorfor klimagevinsterne realiseres i et længere tidsperspektiv. Endvidere indgår en række øvrige grønne tiltag jf. bilag 3, som ikke indgår i CO₂-beregningen, da tiltagene på nuværende tidspunkt er vanskelige at estimere den direkte klimaeffekt af. Tiltagene bidrager dog også til den grønne omstilling af transporten og vil kunne kvantificeres i 2026 og 2028.

Forligsparterne forpligter sig på at træffe de nødvendige beslutninger for at nå i mål, såfremt indsatserne ikke giver de forventede CO₂ effekter og ønsker at følge udviklingen i reduktioner tæt.

Omstillingen af vores mobilitetssystem skal samtidig ses i et helhedsperspektiv og derfor også i sammenhæng med udviklingen af byen, herunder bykvalitet og ønsket om en social bæredygtig og social retfærdig udvikling.

Forligsparterne forelægges årligt fra 2026 en status for den grønne mobilitetsplan, som følger op på igangsatte, planlagte og afsluttede projekter og indsatser. I forbindelse med den årlige status, vil der blive taget stilling til behovet for yderligere tiltag for at realisere de forudsatte CO₂-gevinster.

Som en del af den årlige status i 2028 afrapporteres der på den grønne mobilitetsplans strategiske målsætninger. Dette skal danne grundlag for i forbindelse med budgetlægningen for 2029 at drøfte igangsættelse af yderligere projekter til realisering af det langsigtede ambitionsniveau i aftalen.

Sammenhæng mellem CO2, transportvalg og indsatser

Med klimaaftalen er der opstillet et mål for den maksimale CO2-udledning for transportområdet i 2030.

Indeværende politiske aftale rummer en målsætning for fordelingen af transporten i Aarhus kommune, som dels realiserer det opstillede reduktionsmål på 270.000 tons CO2, dels realiserer de øvrige politiske målsætninger for vækst i kollektiv trafik og cyklisme.

Forligsparterne ønsker løbende at følge udviklingen i de forskellige transportformer, herunder særligt reduktionen i fossilbilisme som forudsættes at være maksimalt 20% af alle kørture i 2030.

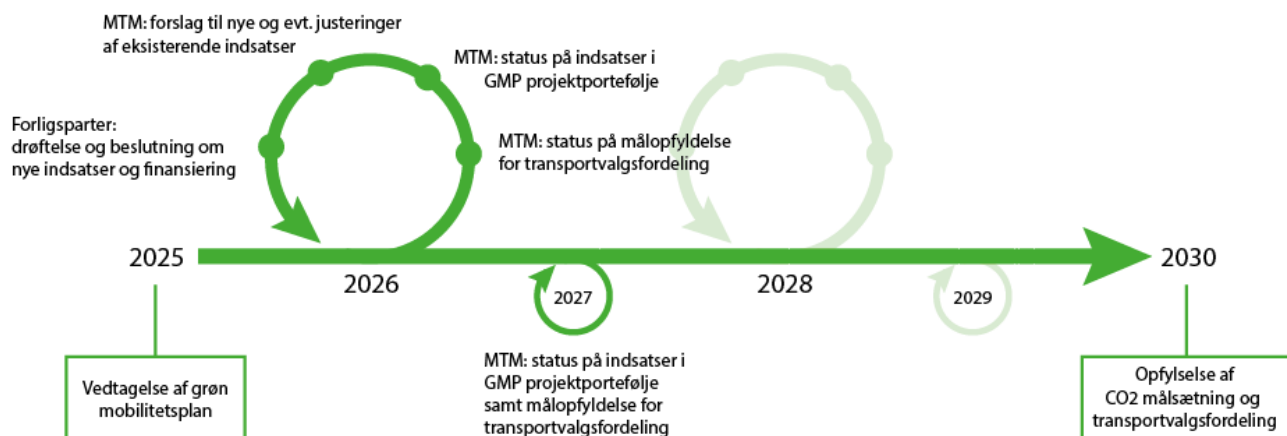
Andelen for ture i el-biler afspejler den besluttede målsætning i klimaaftalen om, at elbilandelen vil udgøre minimum 37% af bilbestanden i 2030, under forudsætning af, at der skabes incitamentter for, at fossilbiler generelt kører færre kilometer end elbiler.

For at realisere de politiske målsætninger for en ændret transportsammensætning, indeholder aftalen en række konkrete indsatser.

Med de indsatser, der besluttet gennemført med aftalen, realiseres omkring 90% af målsætningen for den nødvendige CO2-reduktion på transportområdet i 2030, som blev aftalt i forbindelse med klimaaftalen. Det skyldes hovedsageligt beslutningerne om indførelse af vejafgifter, nulemissionszone, fremme af elbiler og samt prioritering af busfremkommelighed. Dertil kommer en række ikke effektvurderede initiativer jf. bilag 3, som også bidrager til den grønne omstilling af transporten. Således er der potentielt indsatser, der rækker udover de 90%.

Over de kommende år vil der skulle foretages yderligere investeringer for at sikre et velfungerende mobilitetssystem, herunder fremme af cyklisme, gang, kollektiv trafik mv.

Forligskredsen vil årligt i perioden 2025-2030 blive forelagt en status på de enkelte indsatser, herunder færdiggørelsesgrad, reviderede vurderinger af CO2 effekt, målopfyldelse ift. transportvalgsfordeling mv., jf. figur 1 nedenfor. I årene 2026 og 2028 vil den årlige opfølgning derudover indeholde drøftelse og forhandling om eventuelle supplerende indsatser eller justering af eksisterende indsatser for at sandsynliggøre fuld målopfyldelse i 2030.



Figur: Løbende og tæt opfølgning

For at sikre en fortsat fremdrift i målopfyldelse og udviklingen af mobilitetssystemet er forligsparterne enige om, at status for udviklingen i transportvalgsfordelingen skal vise en progression.

Omprioritering inden for investeringsplan 2034

Forhandlingerne sker indenfor en samlet økonomisk ramme på 1.800 mio. kr. frem til 2034 afsat i den 11-årige investeringsplan til mobilitet og infrastruktur, under forudsætning af, at det med budget 2024 besluttede anlægseftersyn ikke medfører beslutning om reduktion af denne. Hertil kommer 10 mio. kr. årligt til den grønne mobilitetsplan via grøn parkeringspolitik aftalt i budget 2024.

Hvis den økonomiske ramme reduceres væsentligt som følge af anlægseftersynet, kan det påvirke realiseringshastigheden og dermed vanskeliggøre ambitionen om CO2-neutralitet inden 2030. I det tilfælde vil forligskredsen træde sammen igen og drøfte mulighederne for at tilvejebringe den nødvendige økonomiske ramme.

Hvis anlægseftersynet medfører en nedjusteret økonomisk ramme, er forligsparterne enige om i forbindelse med budgetforhandlingerne for 2025 at prioritere mellem indsatser i denne aftale. Denne prioritering vil ske på baggrund af hvilke indsatser, der mest omkostningseffektivt leverer på aftalens målsætninger.

Aftaleparterne er enige om at arbejde med rullende planlægning. Således disponeres i denne aftale i første omgang midler til igangsættelse af projekter i budgetperioden 2025-2028. Samtidig indeholder aftalen prioriteter for efterfølgende projekter inden for budgetperioden. Parterne mødes årligt for at drøfte status på planen. Senest i 2028 drøftes igangsættelse af yderligere projekter til realisering af det langsigtede ambitionsniveau i aftalen i forbindelse med budgetlægningen for 2029.

Den økonomiske ramme indeholder opsparede midler til højklasset kollektiv trafik på 1.200 mio. kr., som kun kan anvendes til prioriteringer inden for højklasset kollektiv trafik.

Yderligere finansiering

Den samlede aftale om grøn mobilitet indebærer, at der er 239 mio. kr. i perioden 2025-2028, som ikke er finansieret. Forudsætningen for, at initiativerne kan gennemføres er, at der findes yderligere finansiering hertil ifm. budget 2025. Dette er også gældende såfremt den økonomiske ramme nedjusteres som følge af anlægseftersynet.

Aftalen om grøn mobilitetsplan er at betragte som et budgetforslag fra forligsparterne til budgetlægningen i forbindelse med budget 2025 eller senere budgetforlig, og byrådets partier vil således have mulighed for at prioritere hele eller dele af elementerne fra den politiske aftale i budgetforhandlingerne.

Samfundsdialog og opfølgning

Denne aftale angiver retningen for en samlet grøn mobilitetsplan, som sammentænker eksisterende og kommende planer, strategier og politikker på mobilitetsområdet i en samlet plan.

Vi kommer kun i mål med et nyt grønt mobilitetssystem hvis vi - kommune, erhvervsliv, borgere og civilsamfund – er fælles om forandringen. Forligsparterne er derfor enige om, at Teknik og Miljø med afsæt i den retning, der sættes med aftalen, skal indlede en ambitiøs samfundsdialog. Denne samfundsdialog skal fokusere på bredden, og derfor er det vigtigt, at både erhvervsliv, grønne interesseorganisationer, fællesråd, borgere mv. inviteres til dialog om den konkrete udmøntning af aftalen.

Samfundsdialogen skal muliggøre en proces, hvor der skabes rum for, at aarhusianerne kan give deres meninger tilkende i forhold til aftalens målsætninger og indsatser. Det gøres ved at designe samfundsdialogen til at nå flest mulige gennem de aktiviteter, der skal afholdes. Aktiviteterne kan indebære bl.a. spørgeskemaer, events, faglige workshops, inddragelse af fællesråd, interesseorganisationer, børn og unge, målrettet indsats til socialt udsatte boligområder, indsats for at højne antallet af hørings svar, dialog med lokalt erhvervsliv mv.

Som forberedelse af dialogen vil Teknik og Miljø udarbejde konkrete eksempler på, hvad aftalen kan betyde for aarhusianernes hverdag. Dette vil blive beskrevet igennem brugerrejsebeskrivelser og lignende. Dette vil danne grundlag for dialog med aarhusianerne om hvordan vi lykkes med at skabe fremtidens mobilitetssystem.

Forligskredsen træder sammen og forholder sig til resultaterne af samfundsdialogen inden endelig mobilitetsplan forelægges byrådet til beslutning.

DELTAGELSE I AFTALEN

Denne politiske aftale udstikker de politiske ambitioner og den strategiske retning for indretningen af et fremtidssikret grønt mobilitetssystem for Aarhus Kommune. Den politiske aftale vil blive udmøntet via en teknisk grøn mobilitetsplan udarbejdet af Teknik og Miljø. Udarbejdelsen af den grønne mobilitetsplan vil ske som følge af en ambitiøs, bred samfundsdialog og selve planen vil herefter blive forelagt byrådet primo 2025.

Forligsparterne er enige om, at deltagelse i aftale om grøn mobilitetsplan forpligter, og at parterne i fællesskab tager ansvar for hele aftalen. Dette indebærer, at hvis et parti undtagelsesvist ønsker en ændring til aftalen, skal ønsket fremlægges i forligskredsen til forhandling, og der forudsættes enighed her før der kan fremsættes forslag herom.

Forligsparterne er ligeledes enige om at stemme for, når en endelig grøn mobilitetsplan forelægges i byrådet primo 2025.

[Underskrifter]

A collection of handwritten signatures in blue ink, arranged in two columns. The signatures are written over horizontal lines. The names of the parties are partially legible: 'Socialistisk Folkeparti' (left column) and 'Radikale Venstre' (right column). Other illegible signatures are present in both columns.