

MOBILITETSPLAN AARHUS MIDTBY





INDHOLD

	UDGANGSPUNKTET	4
	MOBILITET OG ANDRE UDVIKLINGSMÅL	6
	PLANLÆGNINGSPRINCIPPER	8
	MÅL	10
	HOVEDINITIATIVER	12
	DET OVERORDNEDE VEJNET	14
	STØRRE OMLÆGNINGER PÅ DET OVERORDNEDE VEJNET	16

INDSATSOMRÅDER

	FODGÆNGER- OG CYKELFORHOLD	18
	VEJPROFILER	20
	FREDELIGGØRELSE AF LOKALOMRÅDER	22
	FLEXGADER	24
	KOLLEKTIV TRAFIK	26
	LETTERE SKIFT MELLEM TRANSPORTMIDLER	28
	BILPARKERING	30
	CYKELPARKERING	32
	VAREDISTRIBUTION	34





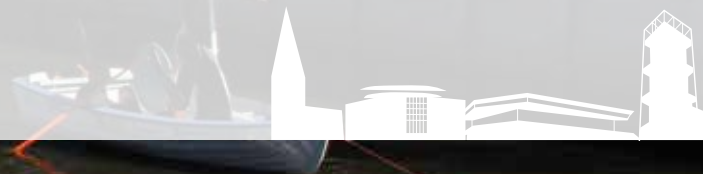
Byens vækst skaber mange nye og spændende muligheder for både os aarhusianere, vores gæster og vores erhvervsliv. Men når flere mennesker bor, arbejder og bevæger sig rundt på Midtbyens begrænsede arealer, er det vigtigt, at vi tager et ansvar og prioriterer de løsninger, der udnytter den tilgængelige plads bedst muligt.

Vi skal skabe en by, der er dejlig at bo og færdes i for alle - unge, gamle, børn og voksne. Det gør vi ved at finde balancen mellem en god tilgængelighed for biltrafik og en grøn by, hvor det er trygt at færdes som cyklist og fodgænger. Der skal være plads til alle, men vi skal især understøtte de transportformer, der gør det lettest for flest at komme rundt i byen, og som gavner byens liv og miljø.

Denne Mobilitetsplan sætter rammer og retning for, hvordan Midtbyens mobilitet skal udvikles. Planen er blandt andet lavet på baggrund af en indledende debatfase, hvor vi har indsamlet idéer, erfaringer og holdninger fra knap 3.000 borgere og repræsentanter fra erhvervslivet. De konkrete løsninger vil vi gerne drøfte med byens beboere og erhvervsdrivende. Løsningerne skal ikke være de samme alle steder, men tilpasses kvaliteter og udfordringer i de enkelte områder.



Kristian Würtz
Rådmand for Teknik og Miljø





UDGANGSPUNKTET

Aarhus er en by i vækst. I disse år oplever vi overgangen fra at være en stor dansk by til at være en mindre europæisk storby. Frem mod 2030 forventer vi 50.000 nye indbyggere og 30.000 nye arbejdspladser i Aarhus.

Hvis vi ikke ændrer vores måde at transportere os på, betyder det 20.000 flere biler på vejene i en by, der i forvejen oplever trængsel i myldretiden. Derfor skal vi gentænke, hvordan vi sikrer en god og effektiv mobilitet samtidig med, at vi understøtter en attraktiv Midtby og et godt byliv i den tættere by.

Overgangen fra en stor by til en storby skaber både nye muligheder og nye udfordringer:

- Når flere mennesker skal opholde sig på det samme areal, er det nødvendigt at udnytte den plads, vi har til rådighed, bedst muligt. Det gælder også på transportområdet. Vi skal derfor prioritere de transportformer, der flytter mennesker og gods effektivt. Der er ikke plads til at udvide vejene. Med flere beboere skal der også være mere plads til grønne områder og legemuligheder for børn.
- Tætte byer skaber mindre biltrafik end spredte byer. En større og tættere by betyder, at rejseafstandene for mange bliver kortere, og at den kollektive transport og cyklen bliver mere konkurrencedygtige.

DET SAMLEDE MOBILITETSSYSTEM

Denne Mobilitetsplan skal afløse den eksisterende Trafikplan fra 2005. Trafikplanen har blandt andet været med til at sikre, at biltrafikken på tværs af Ringgaden ikke er steget, på trods af at der transporteres flere personer på tværs af og inden for Ringgaden. Den personlige mobilitet er således blevet øget, uden at biltrafikken er steget. Det er også denne målsætning, der er udgangspunktet for den nye Mobilitetsplan.

Hvor trafik måles i flow af køretøjer, så måles mobilitet i flow af personer. På nogle af de store indfaldsveje fra Ringgaden transporteres der nu næsten lige så mange personer med cykel og bus som i bil, og inden for Ringgaden er gang, cykel og bus de primære transportformer. Det vil de også være fremover, da de udnytter den tilgængelige plads mere effektivt.

For at Aarhus fungerer godt, skal det imidlertid fortsat være let at komme til og fra Midtbyen i bil. Man skal dog indstille sig på trængsel i myldretiden, og at det ikke bliver nemmere at tage små bilture gennem Midtbyen.

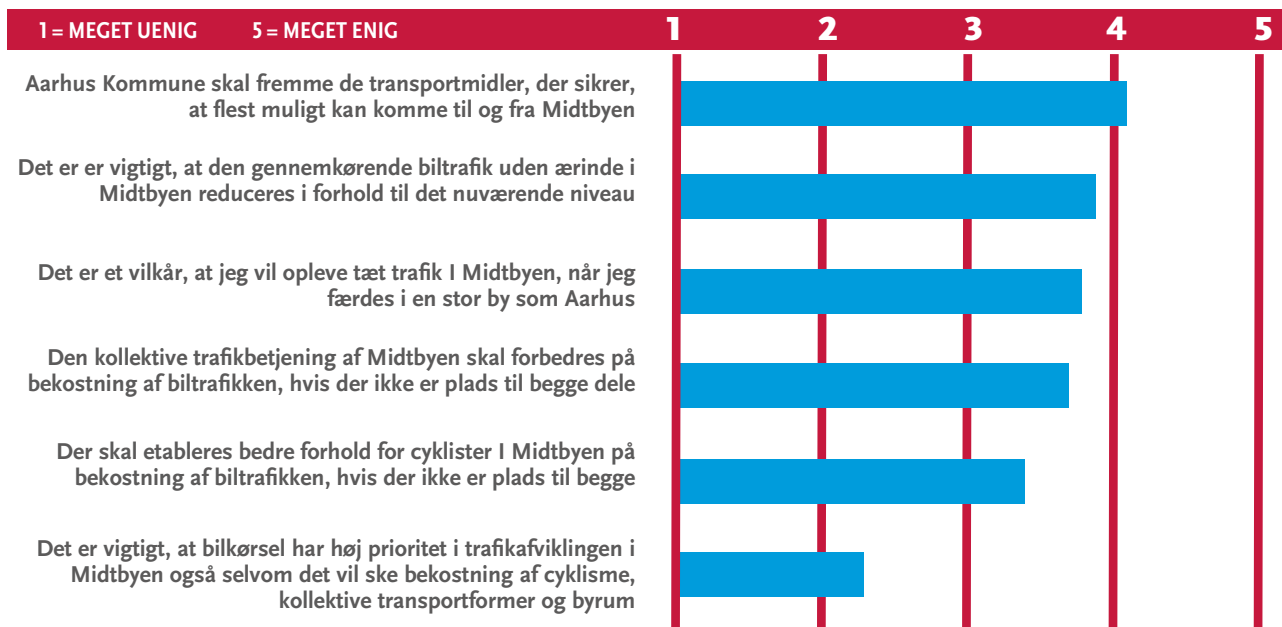
Mobilitetsplanen for Aarhus Midtby skal medvirke til at skabe rammerne for et konkurrencedygtigt erhvervsliv. Varedistribution, aflæsning og erhvervskørsel skal foregå så effektivt som muligt i Midtbyen. Erhvervslivet bliver derfor inddraget i at finde en markedsbaseret løsning på effektiv varedistribution og gode pendlerforhold i et løbende samarbejde med Aarhus Kommune.

Så meget fylder 88 mennesker med forskellige transportformer.





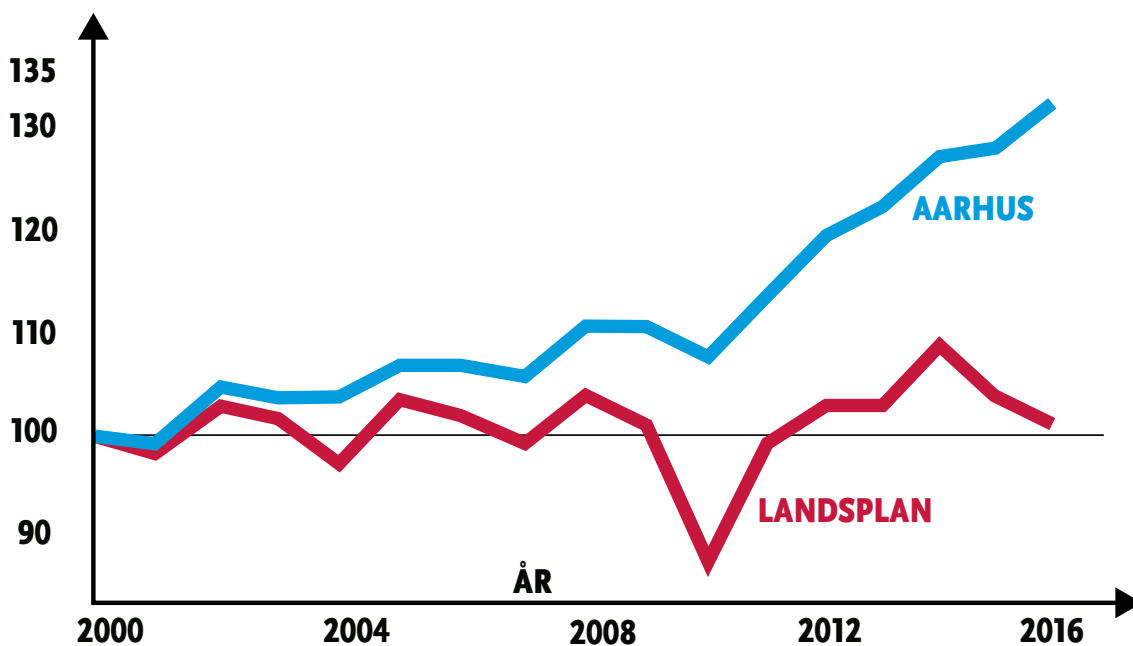
? SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE



I følge en spørgeskemaundersøgelse blandt 1000 borgere i Aarhus Kommune foretaget af Epinion, så foretrækker de fleste, at cykler og kollektiv trafik skal prioriteres over biler i Midtbyen.



CYKELTRAFIKINDEKS



Aarhus er via en målrettet indsats de sidste 10 år blevet en af landets bedste cykelbyer. Jo flere der bruger cyklen, des mere plads bliver der til at skabe attraktive byrum. I Midtbyen vil cyklen derfor fortsat være det transportmiddel, der prioriteres højest.



MOBILITET OG ANDRE UDVIKLINGSMÅL

Mobilitetsplanen for Aarhus Midtby støtter op om en række hovedtemaer, som kendetegner den fremtidige udvikling af Aarhus. Planens formål er dermed ikke blot at sikre bedst mulig mobilitet, men at balancere målet om øget mobilitet med en række andre målsætninger. De fire vigtigste områder er vækst, miljø, byliv og sundhed.

VÆKST

Aarhus skal fortsat være en attraktiv by at flytte til og placere sin virksomhed i. Mobilitetsplanen skal sikre, at der fortsat er en høj grad af mobilitet og tilgængelighed, også når flere skal deles om den samme plads. I overgangen fra stor by til storby er det vigtigt, at vi ikke kun tænker i løsninger til isolerede problemstillinger. Derfor er grundprincipperne i planen forankret i en langsigtet planlægning, hvor de enkelte tiltag skal sikre et transportsystem, der skaber mest mulig mobilitet fremover.

Der opføres flere centrale parkeringsanlæg og de eksisterende parkeringsanlæg har stadig rigeligt med kapacitet. Adgangen til parkeringsanlæggene vil blive prioriteret over den gennemkørende biltrafik.

BETALING KORT
PAYMENT CARD



MILJØ

Mobiliteten i Aarhus skal øges med mindst mulig belastning af miljøet. Mobilitetsplanen skal støtte op om grøn mobilitet, så vi får et renere, sikrere og mere bæredygtigt Aarhus. At flytte ture fra bil til cykel, gang og kollektiv trafik vil være et skridt i den retning, ligesom initiativer til at fremme samkørsel og el-drevne køretøjer vil begrænse klimabelastning samt støj og luftforurening. Derudover skal grønne løsninger bruges til at sikre gaderum mod ekstreme vejrhændelser som skybrud.

BYLIV

I takt med at Aarhus er vokset, og folk bor og arbejder tættere på hinanden, har vi fokuseret på at skabe flere muligheder for liv i byens gaderum. Samtidig med at vi skal have plads til flere boliger og arbejdspladser, skal vi derfor også have plads til flere steder med grønne områder, kreative aktiviteter og udeservering. Ellers risikerer vi, at Aarhus mister mange af de værdier, der gør byen attraktiv for både borgere, besøgende og virksomheder. Mobilitetsplanen skal således støtte op om de sociale aktiviteter i byens rum, så vi får en fornuftig balance mellem brugen af gaderum til henholdsvis mobilitets- og opholdsaktiviteter. Derudover skal Mobilitetsplanen hjælpe med at sikre, at den særlige kulturelle og arkitektoniske arv i Midtbyen bevares

SUNDHED

Aarhus skal være en sund by at leve i. På en række områder går det fremad: Vi ryger mindre, vi drikker mindre og vi lever længere. Mobilitetsplanen skal bidrage ved at gøre de aktive transportformer til en attraktiv løsning for mange, da gang og cyklisme både har en positiv effekt på både det fysiske og mentale helbred.

SAMSPIL MED ANDRE PLANER

Mobilitetsplanen spiller sammen med flere andre planer, der også dækker Midtbyen. Det gælder særligt Kommuneplanen, Kollektiv Trafikplanen, Cykelhandlingsplanen, Fodgængerstrategien, Parkeringspolitikken ITS-planen og Klimaplanen. I takt med de øvrige planer implementeres, vil samspillet sikres gennem en god dialog mellem forskellige fagområder og planniveauer. En række konkrete tiltag i lokalområder skal desuden fastlægges i tæt samarbejde med de lokale beboere og erhvervsdrivende.



Letbanen er en langsigtet investering, som skal sikre tilstrækkelig med kapacitet mange år fremover i en by med vokseværk. Den skal fungere som rygraden i det kollektive transportnet, så den fremtidige byplanlægning kan koncentrere boliger og arbejdspladser i stationsnære områder. Dermed vil den kollektive transport kunne løfte en stor del af det fremtidige transportbehov.



Pladsen er trang i mange af Midtbyens gader, hvor mobilitet og byliv skal hænge sammen. Her er cyklen ideel, da den modsat biler og busser ikke kræver meget plads og hverken støjer eller forurener. Hertil kommer de store sundhedsfordele ved at cykle. Afstandene i Midtbyen er så korte at man inden for Ringgaden kan nå de fleste destinationer på under 10 minutter med cykel.





PLANLÆGNINGSPRINCIPPER

Mobilitetsplanen er baseret på en række planlægningsprincipper, der skal sikre, at mobiliteten øges uden at gå på kompromis med byens vækstpotentiale, den bæredygtige udvikling samt en sundere og mere levende by.

Den største udfordring i overgangen fra en stor by til en storby er, at den tilgængelige plads er begrænset. Optimering af kapacitetsudnyttelse er derfor et centralt tema i alle Mobilitetsplanens principper. Derfor forbedres kapaciteten for andre transportformer, mens bilen bliver mindre attraktiv.

EN PRIORITERING AF TRANSPORTFORMERNE

Den helt grundlæggende prioritering inden for Ringgaden er at sikre fremkommelighed til de transportformer, der flyder mindst:

1. De aktive transportformer (gang og cykel)
2. Den kollektive transport (letbane, bus og taxa)
3. Vare- og personbiler med ærinde i Midtbyen
4. Anden biltrafik

Vi skal sikre gode forhold for de transportformer, som vi helst vil have folk til at vælge. Det betyder,

at vi starter med at planlægge gode forhold samt oplevelsesrige og direkte forbindelser for fodgængere og cyklister. Cykeltrafikken skal være nem og hurtig, og gåturen fra de store parkeringsanlæg til typiske mål skal være direkte og en god oplevelse, ligesom det generelt skal være sikkert og trygt at bevæge sig til fods i Midtbyen. Den kollektive trafik skal hurtigt gennem Midtbyen og danne et godt net af transportmuligheder. Biltrafikken skal have god adgang til de store parkeringsanlæg samt vigtige mål i Midtbyen. Udover de angivne prioriteter i dette afsnit prioriteres fremkommelighed for redningskøretøjer naturligvis i alle tiltag.

AT SIKRE EN GOD OG OPLEVELSESRIG MOBILITET

Mobilitet er andet end at komme fra A til B. Derfor skal der i detailudformningen af forbindelserne særligt for de lette trafikarter arbejdes med at skabe gode oplevelser. Det betyder, at en række "missing links" for gang- og cykeltrafikken skal udbedres, og at velfungerende ruter skal skiltes tydeligt. Tilsvarende skal bilisternes rute til de store mål i byen være tydelige, så man bliver hjulpet til den rette trafikantadfærd. Etablering af grønne strøg og fredelige områder, hvor børn kan lege og transportere sig alene, skal udforskes i forbindelse med detailplanlægning af forbindelserne.

Gadeparkering og parkeringssøgende biltrafik fylder meget Midtbyens gader og især i City. For at udnytte gaderummet bedre vil parkering løbende blive flyttet til større anlæg, så gader og pladser i højere grad kan bruges til andre formål.





FOKUS PÅ AKTIVE OG KOLLEKTIVE TRANSPORTFORMER

Med den kommende letbane bliver forholdene for den kollektive transport forbedret. Hvis vi fortsat skal forbedre mobiliteten uden at biltrafikken øges, så er det også i fremtiden nødvendigt, at væksten sker på de aktive og kollektive transportformer, der udnytter den sparsomme plads langt bedre end bilerne.

PARKERING I ANLÆG FREM FOR I GADERUMMET

For en del borgere er det hensigtsmæssigt at komme til og fra Midtbyen i bil. Derfor er gode parkeringsmuligheder i og omkring Midtbyen vigtige. Der er en stor, uudnyttet parkeringskapacitet i Midtbyens parkeringsanlæg, og parkering skal derfor løbende flyttes fra gadeniveau og over i de større parkeringsanlæg. Dette vil frigøre en del arealer til andre aktiviteter. Det vil også forbedre afviklingen af trafikken ved at fjerne meget af den unødvendige cirkulerende biltrafik, der leder efter parkeringspladser.

I takt med den fortsatte byomdannelse vil vi undersøge mulighederne for flere større, strategisk placerede p-anlæg.

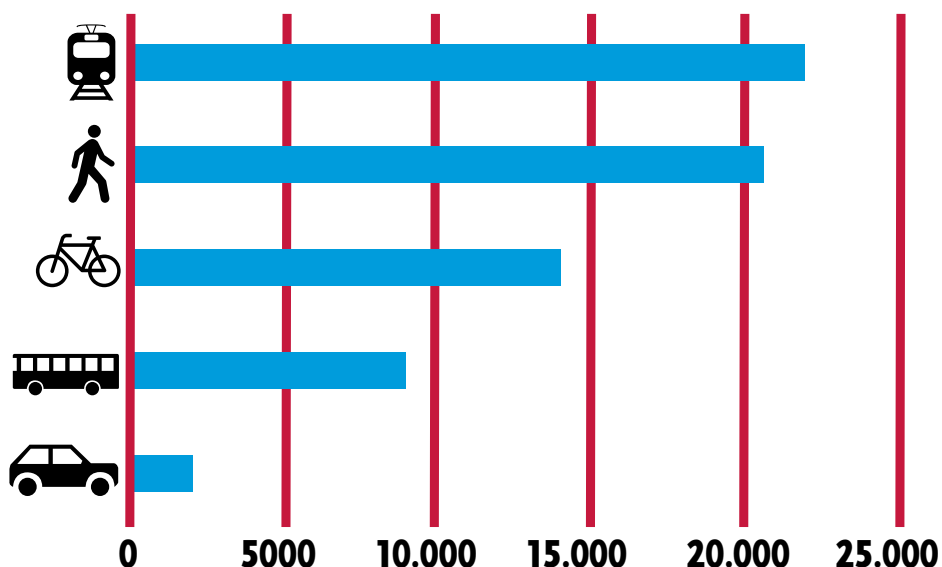
LAVERE HASTIGHED OG MINDRE GENNEMKØRSEL I MIDTBYEN

Som led i at gøre Midtbyen til et attraktivt område at bo og færdes i for børnefamilier, bør biltrafikken afvikles med lavere hastigheder, og den gennemkørende trafik begrænses. Det vil både betyde bedre trafiksikkerhed for den stigende cykel- og fodgængertrafik i Midtbyen, og betyde mindre støj og utryghed. Særligt i boligområder mellem de større trafikkorridorer skal hastighederne ned. Målinger viser at lavere hastigheder ikke medfører nogen markant forøgelse af rejsetiden i bil, da afstande i Midtbyen er korte.

BEDRE MULIGHEDER FOR KOMBINATIONSREJSER

For at udnytte kapaciteten i mobilitetssystemet bedst muligt skal det være nemt at kombinere forskellige transportformer. Inden for Ringgaden er det specielt muligheden for at cykle de sidste par kilometer fra bus, tog og letbane, der skal udvikles. Udenfor Ringgaden skal der etableres mulighed for at kombinere bil og kollektiv transport samt bil og cykel. På den måde kan nogle af Midtbyens trængselsproblemer forebygges uden for byen.

PASSAGERERKAPACITET PR. KØREBANE PR. TIME



Kilde: DTU Transport

Letbanen og gang er de transportformer, der udnytter pladsen bedst. Cykler og busser er også meget effektive, mens bilen kræver langt mere plads.



MÅL

Mobilitetsplanen for Aarhus Midtby skal først og fremmest sikre god mobilitet, og i mindre grad en plan for ny infrastruktur. Derfor er det vigtigt at opstille klare mål for, om planens intentioner nås og løbende sætte ind med korrektioner, hvis udviklingen ikke går i den ønskede retning.

Der etableres derfor en række indikatorer og mål for Mobilitetsplanen. Hvert andet år vil Teknik og Miljø gennemføre målinger af disse indikatorer, og resultaterne vil blive præsenteret for Teknisk Udvalg med henblik på at justere virkemidlerne, så målene kan nås.

LAV VÆKST I BILTRAFIKKEN PÅ TVÆRS AF RINGGADEN

Trods flere boliger og arbejdspladser inden for Ringgaden er det fra 2005- 2015 lykkedes at holde udviklingen i biltrafikken inden for Ringgaden meget lavere end i resten af Aarhus Kommune. Den udvikling skal fortsætte. Målet er, at der heller ikke sker vækst i biltrafikken over Ringgadesnittet i de næste 10 år. Væksten skal ske i gang, cykel og kollektiv trafik. Trafiktællinger over Ringgadesnittet vil kunne bruges som indikator på udviklingen.

MOBILITETSVÆKSTEN SKAL SKE I KOLLEKTIV TRAFIK OG DE AKTIVE TRANSPORTFORMER

Den samlede mobilitet i Midtbyen skal udvikles, så væksten sker i cykel, gang og kollektiv trafik. Målet er, at mindst 70% af turene i Midtbyen i 2025 foretages med kollektiv trafik, cykel og gang, og at højst 30% af turene er med bil. Data til denne indikator er Transportvaneundersøgelser.

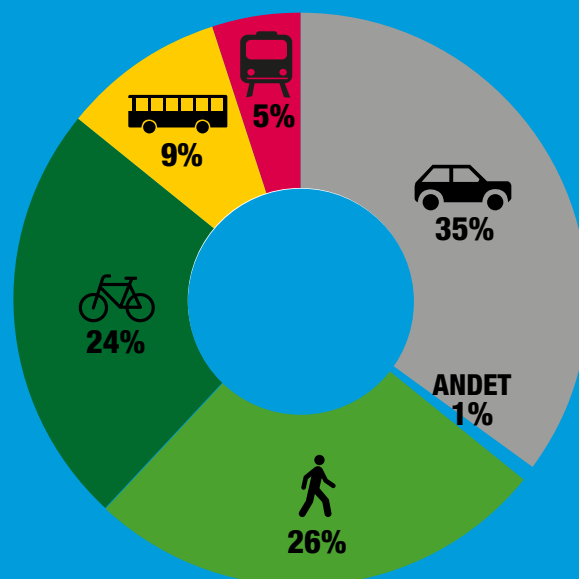
HØJERE REJSEHASTIGHEDER FOR GANG, CYKEL OG KOLLEKTIV TRAFIK

For at gøre alternativerne til bil mere attraktive skal trafikafviklingen planlægges, så rejseha-stigheden for gående, cykler, busser og Letbane stiger med mindst 5% i perioden frem til 2025. Rejsetiden for biltrafikken måles også, og det kan accepteres, at den stiger med op til 10% i perio-den, selvom dette ikke er et mål. Dette måles ved at udpege 5 ruter gennem Midtbyen, hvor rejseti-der måles årligt.

BEDRE OPLEVELSE AF MOBILITET

Det er vigtigt at måle udviklingen i bylivet i forhold til mobiliteten i Midtbyen. Et bylivsindex er under udvikling, og vil blive anvendt til at vurdere og justere udviklingen i kvaliteten af mobiliteten for særligt de aktive transportformer i Midtbyen. Det gælder især i vejkryds, på større pladser og ved krydsning af befærdede veje.

FORDELING AF ANTALLET AF TURE INDEFOR RINGGADEN 2013-2015

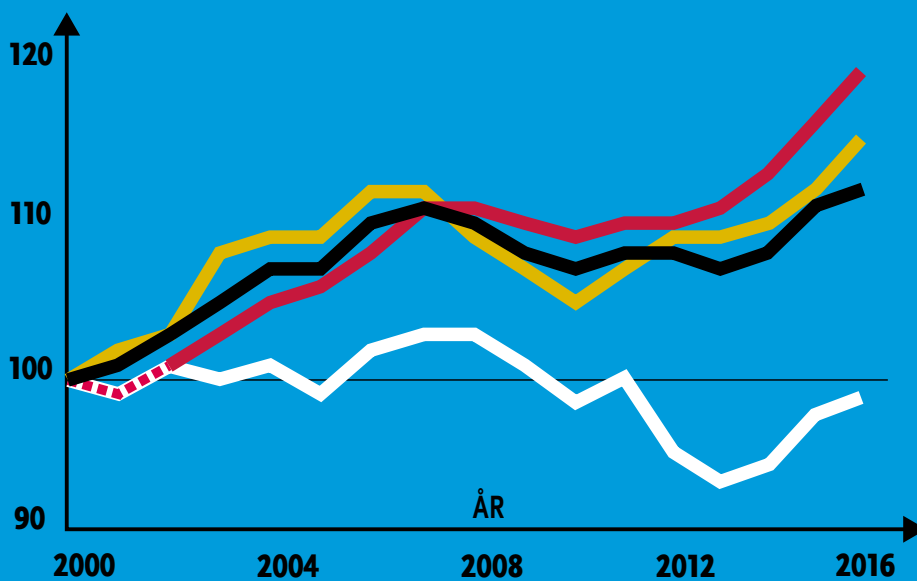




I den hollandske by Groningen har den langsigtede planlægning siden 1970'erne resulteret i at 60% af al transport i dag foregår på cykel.



BILTRAFIKINDEKS 2000-2015



- Hele landet (Kilde: Vejdirektoratet)
- Indfaldsveje
- Aarhus
- Midtbyen



HOVEDINITIATIVER

Mobilitetsplanen for Aarhus Midtby indeholder en række konkrete virkemidler for at opnå den ønskede ændring af mobilitetssystemet. Disse beskrives i de følgende afsnit som en række indsat sområder. De vil løbende kunne anvendes med større eller mindre styrke afhængigt af hvordan målopfyldelsen udvikler sig. De væsentligste virkemidler er følgende:

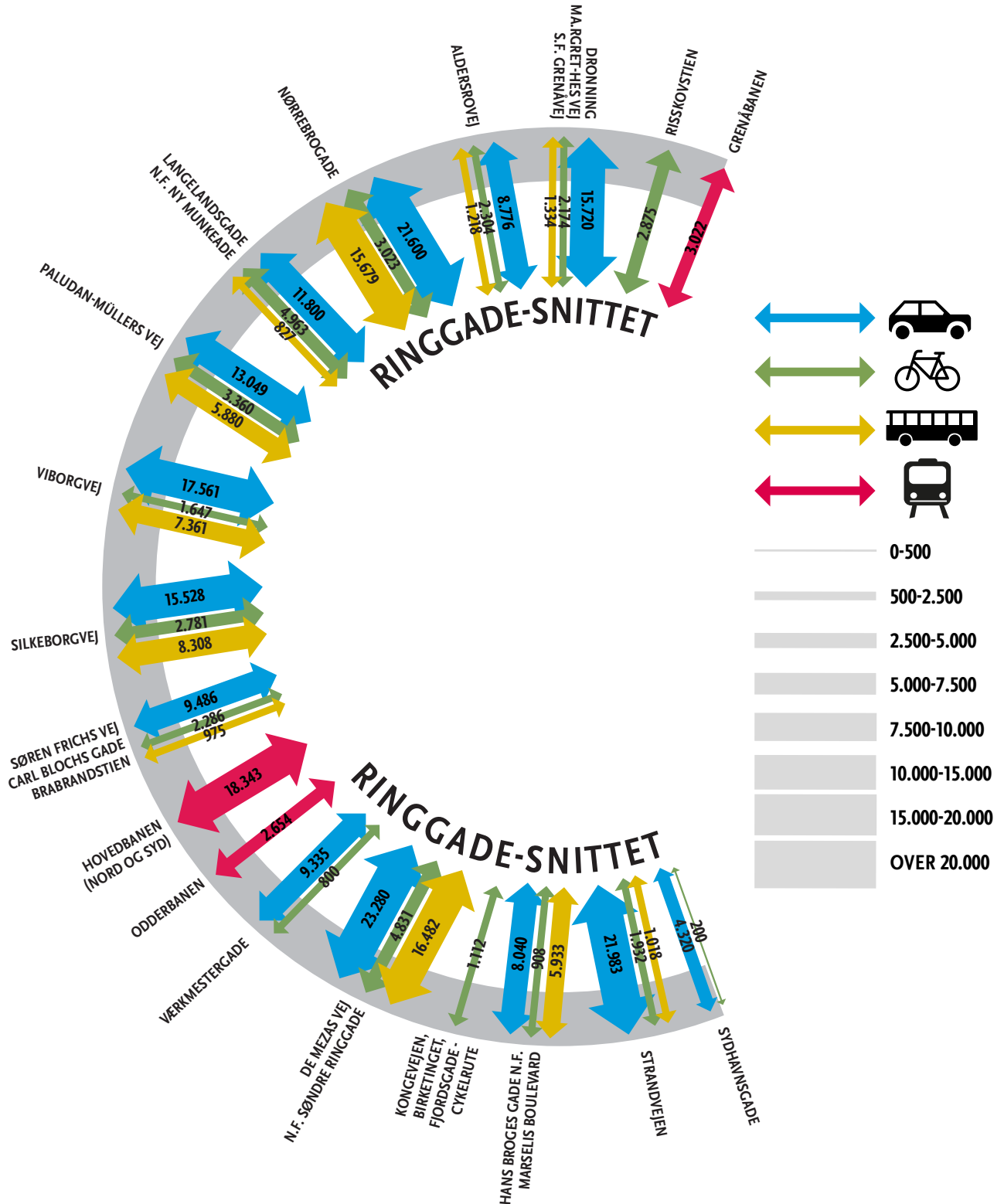
- Der udpeges et overordnet vejnet, som klart signalerer ruter til de store P-anlæg og andre vigtige mål i Midtbyen. Biltrafikken skal først og fremmest afvikles på dette vejnet, og muligheder for at tage smutveje gennem boligområder skal begrænses.
- Allégaderne nedklassificeres, så de ikke længere fungerer som en fordelingsring for biltrafik rundt om i City.
- Vesterbro Torv og Banegårdspladsen omdannes for at prioritere bylivet samt de aktive og kollektive transportformer.
- Omfanget af betalingsparkering på offentlige P-pladser inden for Ringgaden, og beboerparkeringen udvides. Derved skabes bedre parkeringsvilkår for beboere, og med den rette prissætning kan man sikre, at parkeringsanlæggene er mere attraktive end gadeparkering.
- Der vil også blive etableret langt mere cykelparkering både i cityområdet og i boligkvartererne.
- Områderne mellem de overordnede veje vil blive fredeliggjort. Der indføres lavere hastighed og ensretninger for at undgå gennemkørsel. Denne fredeliggørelse kan skabe bedre muligheder for at gøre byen grønnere, men også sikre bedre parkeringsvilkår, hvor det er efterspurgt.
- Der skal løbende arbejdes med vejprofilerne. Der kan etableres bedre vilkår for de lette trafikanter og en grønnere by ved at indsnævre kørebanerne og fjerne kantstensparkering. I stedet kan pladsen bruges på grønne strøg og bredere cykelstier og fortove.
- Der skal også arbejdes med fleksible løsninger, hvor parkeringspladser anvendes til ophold om sommeren, ligesom der skal skabes attraktive områder for børnefamilier.
- Bedre kollektiv trafik kommer med letbanens indfasning og videreudbygning, og den understøttes af bustrafikken.
- For yderligere at gøre alternativer til bil attraktive skal der sikres gode skiftemuligheder ved vigtige busstoppesteder og letbanens stop. Uden for Midtbyen skal desuden etableres skiftemuligheder fra bil til letbane, bus og cykel.

Fodgængere og cyklister dominerer gadebilledet i Midtbyen, men mange steder er vejarealet stadig primært indrettet med henblik på biltrafik. Mobilitetsplanen vil blandt andet omdisponere kapaciteten mellem transportformerne på de strækninger, hvor fodgængere og cyklister mangler plads i forhold til hvor stor en andel af det daglige transportmønster, de udgør.





PERSONTRANSPORT PÅ TVÆRS AF RINGGADEN PÅ EN TILFÆLDIG HVERDAG



Den kollektive transport og især cyklismen er steget hvert år. På nogle indfaldsveje håndterer busser og cykler nu lige så meget persontransport som biler, og inden for Ringgade står bilen kun for en tredjedel af persontransporten.



DET OVERORDNEDE VEJNET

Fodgængere, cyklister og rejsende med kollektiv transport får bedre forhold på hovedruterne. Bilisterne sikres tilgængelighed til de større parkeringsanlæg. Beboerne får bedre parkeringsforhold mere plads til grønt og byliv. Til gengæld bliver den gennemkørende biltrafik nedprioriteret.

Der er tre typer af tiltag, der skal regulere de overordnede trafikstrømme. For det første nedklassificeres enkelte strækninger, så de fremover kommer til at kunne håndtere en lavere mængde biltrafik men en højere mængde cykeltrafik. For det andet indføres ensretninger for at undgå gennemkørende biltrafik. For det tredje lukkes enkelte tilkoblinger fra lokalområder til det overordnede

vejnet for at undgå gennemkørende biltrafik i lokalområderne og sikre en bedre afvikling af trafikken på det overordnede vejnet.

Fælles for alle tre typer tiltag er, at de vil reducere muligheden for at bruge bilen til smutveje og kortere ture inden for Ringgaden. Der vil stadig være tilgængelighed fra Ringgaden ind til de store parkeringsanlæg og Midtbyens hoveddestinationer, samt for Midtbyens beboere til deres boliger.

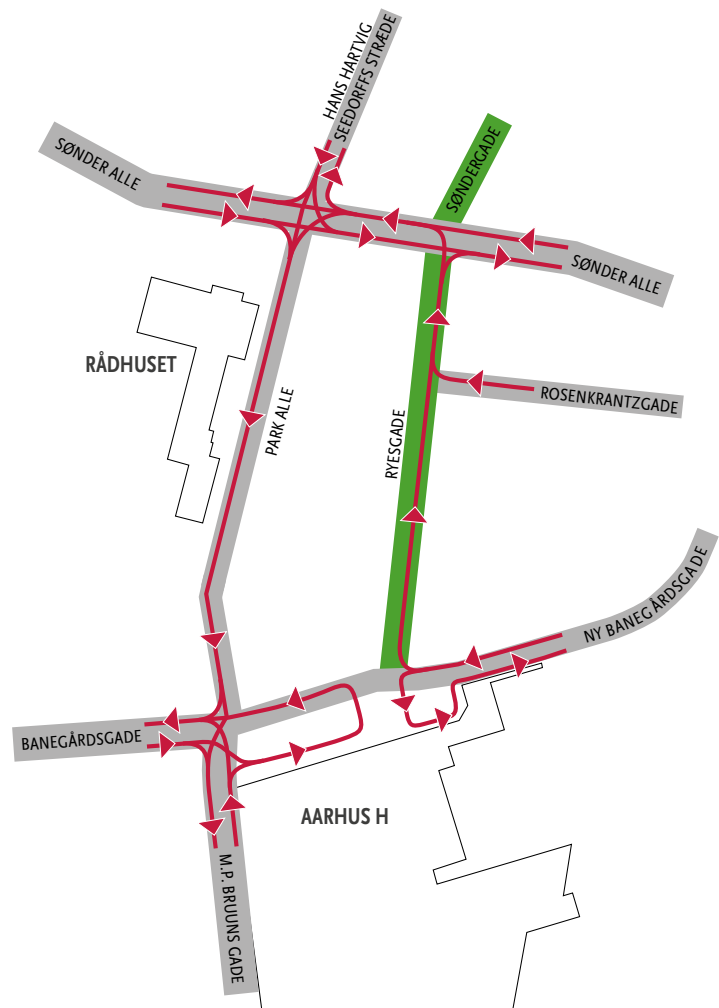
Ensretningerne giver desuden mulighed for at anvende den ekstra plads til at anlægge cykelstier, plante træer, etablere skråparkering eller andre tiltag, der kan skabe mere værdi i områderne.



BILTRAFIK VESTERBRO TORV



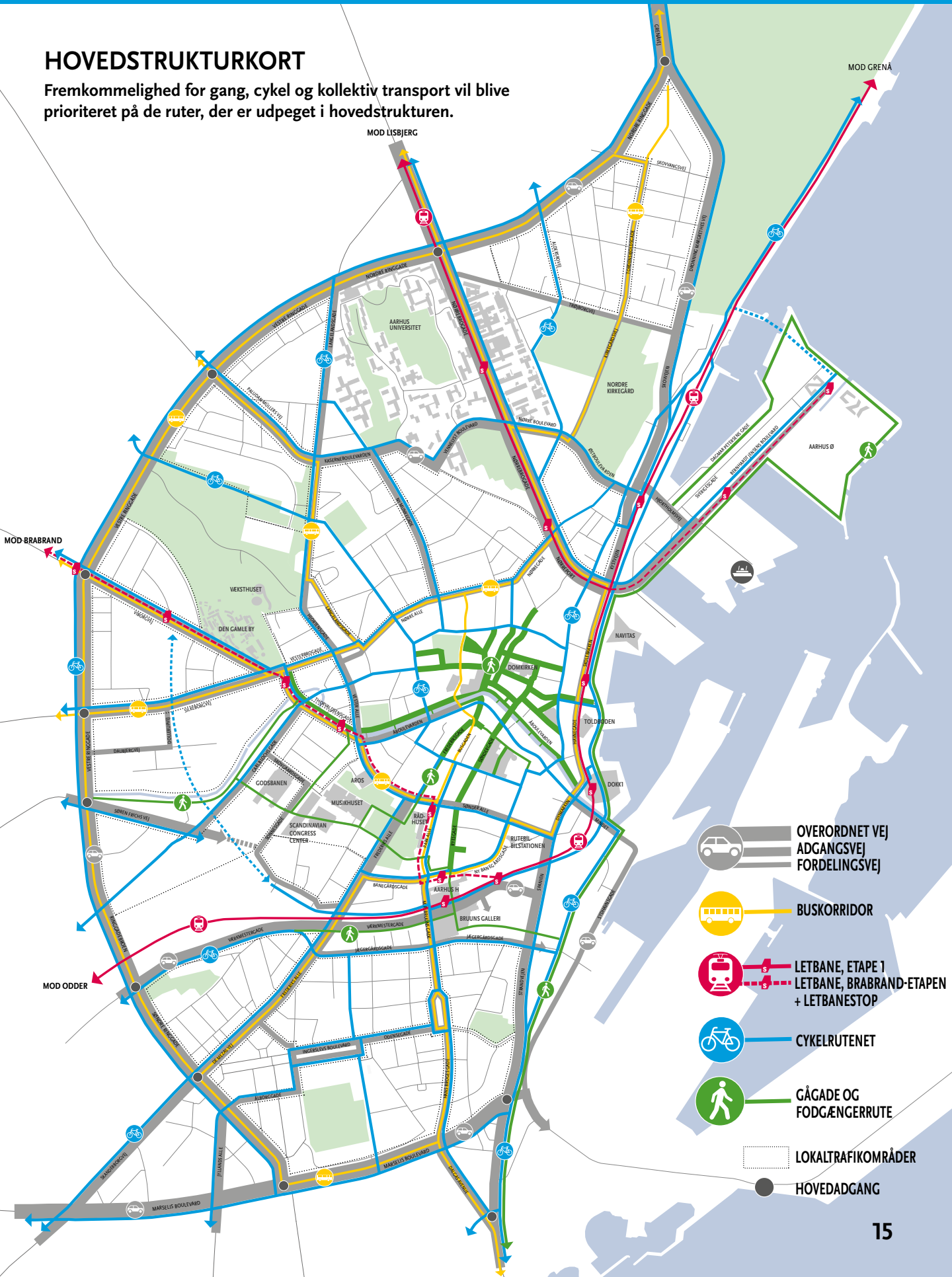
BILTRAFIK BANEGÅRDSPLADSEN





HOVEDSTRUKTURKORT

Fremkommelighed for gang, cykel og kollektiv transport vil blive prioriteret på de ruter, der er udpeget i hovedstrukturen.





STØRRE OMLÆGNINGER PÅ DET OVERORDNEDE VEJNET

Mobilitetsplanen for Aarhus Midtby indeholder ikke store fysiske ændringer på det overordnede vejnet inden for Ringgaden. Der er dog en række nedslagspunkter, hvor der inden for de næste 10 år er brug for en større indsats. Fælles for dem alle er dog, at der skal være mere klarhed omkring linjeføringen af en mulig etape 2 af letbanen mod Aarhus V og Brabrand, før de endelige løsninger kan specificeres.

BANEGÅRDSPLADSEN

Området omkring Banegårdspladsen og Park Allé er et vigtigt knudepunkt for den kollektive transport i Midtbyen. Hver dag passerer der tre til fire gange så mange mennesker til fods, på cykel og med kollektiv transport som der gør i bil. I takt med at de aktive transportformer og den kollektive transport fremover skal bære en endnu større del af den samlede transport i Midtbyen, så skal Banegårdspladsen og Park Allé i højere grad reserveres til disse transportformer. Det skal sikre bedre forhold for de mange omstigninger mellem cykel, bus, tog og letbane, som området betjener.

Omdannelsen af Banegårdspladsen vil skulle ses i sammenhæng med elektrificering af banenettet. Der skal derfor ske en helhedsplanlægning for området, som blandt andet skal vurdere mulighederne for en ombygning af Bruuns Bro, en etape 2 af letbanen samt en overdækning af banegraven med henblik på byudvikling. Park Allé kan ensrettes for biltrafik mod Banegårdspladsen, og selve Banegårdspladsen lukkes for gennemkørende biltrafik. Der skal dog fortsat være mulighed for at komme ind til Aarhus H i bil og med taxa.

ALLÉGADERNE

Allégaderne (Nørre Allé, Vester Allé og Sønder Allé) har hidtil fungeret som en fordelingsring for biltrafik rundt om City. Trafikbelastningen er dog mange steder væsentligt højere end de trange gaderum kan bære.

Der arbejdes fremover hen mod at forbedre forholdene for aktive og kollektive transportformer. Det skal være individuelle løsninger udarbejdet i samspil med lokale borgere og forretningsdrivende i området, da vejprofilerne og trafikforholdene er meget forskellige i de enkelte Allégader. Et eksempel på en løsning til Nørre Allé kunne være en indsnævring af kørebanen og etablering af afmærkede cykelbaner i begge sider af vejen for at forbedre forholdene for cyklister.

VESTERBRO TORV

Vesterbro Torv er i dag domineret af trafik og parkering, og forholdene for fodgængere og cyklister er ikke særligt gode. En omdisponering af arealerne, hvor vejprofilen udvides på den sydlige side, vil give mulighed for at mindske den gennemkørende biltrafik og samtidigt skabe bedre forhold for aktive og kollektive transportformer.

Den nordlige side kan således indrettes til en egentlig torveplads med opholdsmuligheder og byliv på solsiden. Hvis letbanens etape 2 skal føres gennem Vesterbro Torv, er der også mulighed for at integrere dette i en torveplads.

CERESKRYDSET

Cereskrydset er et kompliceret kryds, hvor fire veje bliver bundet sammen på et meget stort område. Der har længe været et ønske om at bygge krydset om, men en ny løsning vil kræve et større indgreb. Med opførelsen af Ceresbyen og den kommende omdannelse af Amtssygehuset i Tage-Hansens Gade er tiden ved at være rigtig til at finde en fremtidssikret løsning for Cereskrydset. En vigtig forudsætning er dog, at forløbet af letbanens etape 2 er fastlagt. Der skal findes en samlet løsning, der kobler Viborgvej og Silkeborgvej bedre sammen med Thorvaldsensgade for biltrafik og sikrer tilgængeligheden til Midtbyen for alle transportformer.



VESTERBRO TORV



NØRRE ALLÉ





FODGÆNGER- OG CYKELFORHOLD

HVAD VIL VI

- Forhold for fodgængere og cyklister skal forbedres i kryds og på udvalgte strækninger.
- Rejsetiden for cyklister skal reduceres med flere hovedruter på cykelnettet.
- Bredden skal udvides på nogle af de smalle fortove og cykelstier, der fungerer som hovedruter.

HVORFOR

Andelen af fodgængere og cyklister i Midtbyen er steget meget kraftigt de seneste år. Strøget, Mejlgade, Frederiks Allé og andre centrale forbindelser har hver dag en fodgænger- og cykeltrafik, der svarer til biltrafikken på en større indfaldsvej. Den store andel af aktiv transport er med til at udnytte pladsen optimalt i de centrale bydele, og er dermed også med til at styrke de attraktive byrum. Åbningen af Aarhus Å, etableringen af Strøget og fredeliggørelsen af Lille Torv, Store Torv og Bispetorvet er alle eksempler på tiltag, som kun har kunnet lade sig gøre ved at erstatte biltrafik med gang- og cykeltrafik.

Der er også flere og flere ladcykler i gadebilledet, som kræver mere plads. De tilhører især børnefamilier, der har valgt at undvære en bil eller nøjes med kun én bil i stedet for to.

Hvis den positive udvikling skal fortsætte er det nødvendigt at prioritere forholdene for fodgængere og cyklister i de områder, hvor de er utrygge.

HVORDAN

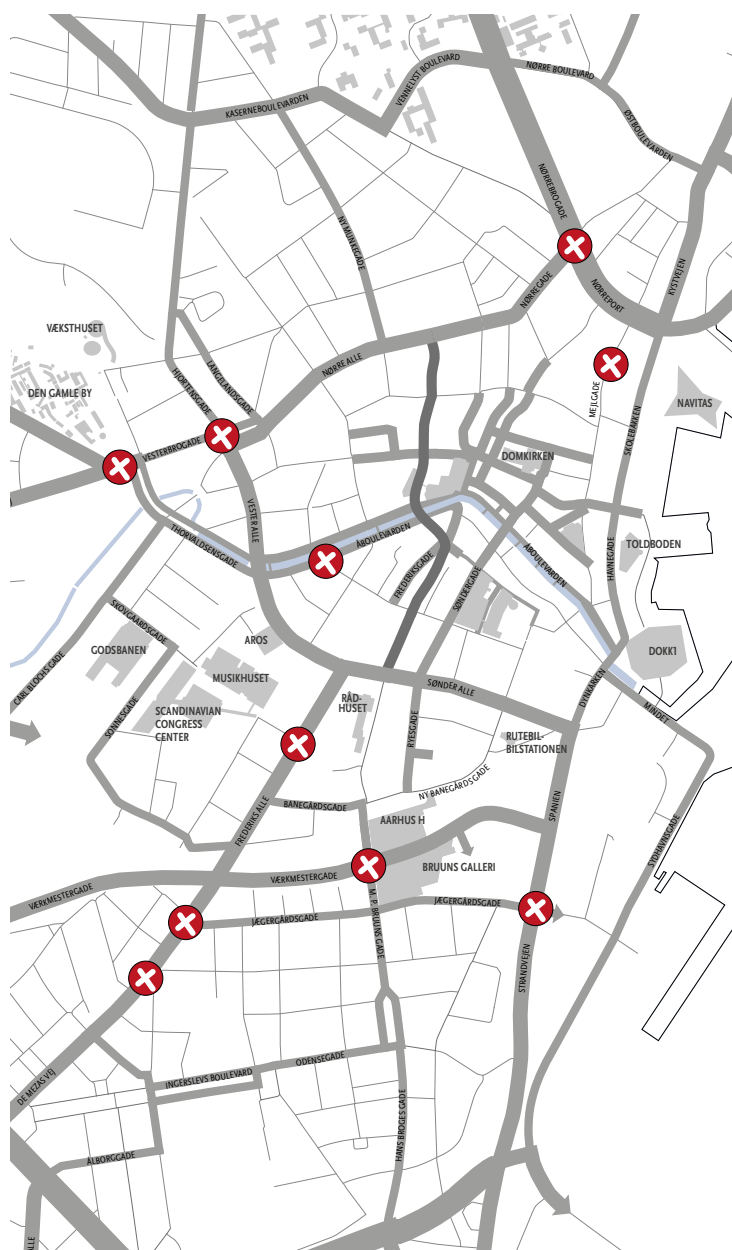
Aarhus Kommune har fokus på fire typer af tiltag, der skal fremme forholdene for fodgængere og cyklister. For det første skal der sikres gode fodgængerruter mellem større destinationer i city. Det gælder specielt til de nye bydele på de gamle havnearealer, i takt med at disse bygges færdige. For det andet skal hovedrutenettet for cykler udvikles, så cyklister får flere sikre ruter at vælge til og igennem Midtbyen. For det tredje skal kapaciteten udvides på nogle af de cykelstier, der allerede i dag er for smalle til den mængde cyklister, der passerer dagligt. For det fjerde skal hastigheden for cykeltrafikken øges ved at prioritere den højere i signalregulerede kryds.

Yderligere konkretisering kan findes i Aarhus Kommunes 'Fodgængerstrategi' og 'Cykelhandlingsplan', der vil specificere anbefalede minimumsbredder for hhv. fortove og cykelstier.

HVAD FÅR VI UD AF DET

Fodgængere og cyklister står allerede i dag for størstedelen af de rejser, der foretages inden for Ringgaden. Ved at understøtte de aktive transportformer sikrer vi, at både nuværende borgere og tilflyttere til Midtbyen primært vælger at gå og cykle rundt. Det frigiver masser af plads til andre formål.

STEDER MED MANGE TILSKADEKOMNE CYKLISTER





På Frederiks Allé er antallet af fodgængere og cyklister så højt, at de smalle fortove og cykelstier skaber fremkommelighedsproblemer.



Sønders Allé oplevers som meget utryk for de mange tusinde cyklister, der hver dag er klemt mellem biler og busser.



VEJPROFILER

HVAD VIL VI

- Reducere bredden på vognbaner i udvalgte gader så hastigheden for biltrafikken sænkes.
- Udvide fortove og cykelstier for at give de aktive transportformer mere plads.
- Skabe mere plads til træer og anden begrønning af gaderum.

HVORFOR

Nogle gader oplever en stor andel af gennemkørende trafik i høj hastighed. Vejdirektoratet har dokumenteret en tydelig sammenhæng mellem vognbanebredde og hastighed for biltrafik. Når vognbanen indsnævres, falder både den målte gennemsnits- og maksimumhastighed for biltrafik, da færre biler vil køre for stærkt. Specielt antallet af biler, der kører langt over den skilte hastighed, vil blive reduceret. Dette vil øge trygheden og sikkerheden og reducere støjniveauet i de tilstødende områder.

HVORDAN

Ved at ændre vejprofilerne på nogle strækninger vil vognbanebredden til motoriseret trafik kunne indsnævres, så hastigheden sænkes uden at tilgængelighed og fremkommelighed for biler reduceres. Dette er aktuelt på strækninger, hvor den eksisterende vognbanebredde er bredere end den anbefalede dimensioneringsbredde for den skilte hastighed. På veje, hvor den skilte hastighed er 50 km/t vil det tilstræbes at vognbanebredden reduceres til den anbefalede minimumsdimensionering på 3 meter, med mindre en bredere vognbane er nødvendig i forbindelse med betjening af tung trafik, herunder buskørsel. Dette vil indledningsvist kunne gøres på forsøgsbasis ved at ændre afstribningen af vognbaner for at vurdere den samlede effekt.

Som en mere omfattende og permanent løsning kan hele vejprofilet senere omlægges, hvilket giver mulighed for at udvide fortove og cykelstier. Sådanne ombygninger vil fortrinsvis ske i sammenhæng med større ledningsarbejder eller andre større anlægsarbejder.

HVAD FÅR VI UD AF DET

Trafiksikkerheden øges på de strækninger, hvor vejprofilet indsnævres. Dette vil både give færre trafikulykker og give en øget tryghedsfølelse for bløde trafikanter, når den reducerede vognbanebredde konverteres til bredere fortove og cykelstier eller grønne områder.

Det vil også være nemmere og sikrere for fodgængere at krydse de smallere vognbaner, hvilket mindsker barriereeffekten i eksempelvis butiksgader, hvor fodgængere har brug for at krydse vejen ofte.



- **SMALLERE VOGNBANER MEDFØRER, AT FÆRRE BILISTER KØRER FOR STÆRKT.**
- **FÆRRE VOGNBANER KAN NOGLE STEDER HÅNDTERE SAMME TRAFIKMÆNGDE.**
- **DEN OVERSKYDENDE PLADS KAN BRUGES TIL BREDERE FORTOVE OG CYKLISTER ELLER MERE GRØNT OG FLERE PARKE-RINGSPLADSER.**



Silkeborgvej har et vejprofil, der nogle steder er lige så bredt som Ringgaden, selvom der kun kører en brøkdel af trafikmængden.



Vejprofilet kan designes på en måde, der giver mere plads til grønt uden at påvirke afviklingen af trafikken.





FREDELIGGØRELSE AF LOKALOMRÅDER

HVAD VIL VI

- Fredeliggøre lokalområder i Midtbyen for gennemkørende trafik.
- Forbedre mulighederne for at bruge gaderum til leg og ophold.
- Skabe bedre parkeringsmuligheder, hvor det savnes i boligområder.

HVORFOR

Biltrafikken skal i videst muligt omfang afvikles på det overordnede vejnet, mens lokalområderne så vidt som muligt skal holdes fri af gennemkørende trafik. I City skal nogle områder muligvis holdes helt fri for biltrafik. Der er et stort ønske om at skabe mere plads til byliv, så gadebilledet i mindre grad domineres af trafik og parkerede biler.

Der kan være ønske om udeservering, markeder, opholdspladser samt mere grønt i gaderummene. I boligområderne er der også ønske om at skabe attraktive gaderum, som i højere grad indbyder til leg og ophold, samt om at få plads til mere grønt og klimatilpasningstiltag.

HVORDAN

I boligområderne kan man reducere tilslutninger til det overordnede vejnet og ensrette boliggyder. Dermed bevares adgangen for beboere, mens gennemkørsel besværliggøres. Målet er at, den gennemkørende trafik bliver på det overordnede vejnet. Ensretninger giver mulighed for at indsnævre vejarealet og dermed etablere mere grønt, bedre opholdspladser eller bedre parkeringsforhold for cykler og biler. I City forventes parkering i højere grad at ske i de store parkeringsanlæg, og det vil frigøre parkeringsarealer på terræn til andre formål i den udstrækning, der er efterspørgsel efter udeservering, grønne strøg mv.

HVAD FÅR VI UD AF DET

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. Derudover vil det også skabe tryggere og mere attraktive rammer for beboerne, særligt for ældre og familier med børn.

Vejprofilen kan designes på en måde, så der via ensretning eksempelvis skabes plads til mere grønt og mere gadeparkering.



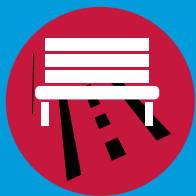


Schlepppegrellsgade er i dag dobbelttrettet og har længdeparkering i begge sider.



Vejprofilen kan også designes på en måde, så der skabes endnu mere plads til grønt og opholdsrum.





FLEXGADER

HVAD VIL VI

- Øge bylivet i gader, der fungerer som lokale samlingspunkter.
- Eksperimentere med fleksible byrum, der kan skifte funktion henover døgn, uge og år.
- Give mulighed for, at lokale aktører kan bruge gaderum og parkering til andre formål.

HVORFOR

I takt med at Aarhus er blevet en tættere by, så har nogle gader udviklet en særlig karakter med et meget aktivt byliv. Jægergårdsgade på Frederiksberg er et godt eksempel på denne udvikling, hvor i stigende grad skal integreres med mere caféliv, flere specialbutikker, markedsdage, mv. Aarhus Kommune vil gerne understøtte denne udvikling og give mulighed for, at udvalgte gader i højere grad kan indrettes på en fleksibel måde. Flexgader skal på nogle tidspunkter primært facilitere mobilitet og på andre tidspunkter primært fungere som aktivt byrum.

HVORDAN

Der er ikke nogle faste retningslinjer for, hvad en Flexgade skal kunne, hvordan den skal indrettes eller hvor den bedst placeres. Det er et nyt koncept, der ikke er afprøvet andre steder i Danmark. Flexgader skal tilpasses de lokale behov, og indretningen vil derfor i høj grad afhænge af den lokale kontekst og ske i samarbejde med borgere, virksomheder og foreninger. Der kan være mulighed for at etablere gågade i weekenden, fjerne parkering på solsiden i sommerhalvåret, tillade forretninger at etablere parkletter (se billede) i udvalgte tidsrum eller andre lignende tiltag.

Mulighederne er mange, og fælles for dem alle er, at de skal bidrage til at øge bylivet med tiltag, der kan fjernes eller modificeres i perioder, hvor gaderummet primært skal afvikle trafik. Oplagte kandidater til Flexgader er Jægergårdsgade, Graven, Mejlgade og andre gader, hvor gaderummet i høj grad bruges til andre aktiviteter end transport, og hvor funktionaliteten varierer meget henover dagen, ugen og året.

HVAD FÅR VI UD AF DET

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.



- **EN TÆTTERE MIDTBY BETYDER BEHOV FOR MERE PLADS TIL BYLIV.**
- **DE FLESTE KUNDER I MIDTBYENS BUTIKKER OG RESTAURATIONER ANKOMMER PÅ CYKEL, TIL FODS ELLER MED KOLLEKTIV TRANSPORT.**
- **FLEKSGADER GIVER BUTIKKER OG RESTAURATIONER MULIGHED FOR AT SKABE BEDRE FORHOLD FOR DERES KUNDER.**
- **BORGERE OG INTERESSEORGANISATIONER VIL OGSÅ HAVE MULIGHED FOR AT BRUGE GADERUMMET TIL ANDET END PARKERING.**



En del af parkeringsarealet foran restaurationer kan anvendes til udeservering i sommerhalvåret eller i udvalgte tidsrum.



En parklet er en installation, der kan placeres langs kantstenen i stedet for parkering.



KOLLEKTIV TRAFIK

HVAD VIL VI

- Sikre fremkommelighed for den kollektive trafik.
- Etablere prioritering for letbanen og A-linjerne i signalregulerede kryds.
- Udvide letbanen med en etape mellem Aarhus Ø og Brabrand.

HVORFOR

Et højklasset kollektiv transportudbud skal sikre, at mobiliteten til og fra Midtbyen forbedres for pendlere og besøgende. Letbanen vil udvide kapaciteten på en del af hovedrutenettet, men selv når letbanen står færdig, vil der være mangel på kapacitet og problemer med fremkommelighed andre steder.

Det er derfor nødvendigt løbende at opgradere kapaciteten samt etablere signal- og kørebaneprioriteringer for den kollektive trafik, så den kan bære en stor del af væksten i transportarbejdet til og fra Midtbyen.

I myldretiden vil letbanen være det transportmiddel, der flytter flest mennesker i forhold til den plads, den har brug for.



HVORDAN

Hjørnestenen i den kollektive transport er letbanen og A-linjerne, der sammen med Aarhus H skaber et effektivt og sammenhængende system. Første etape af letbanen er etableret og tages i brug i 2017, mens etape to er under planlægning. Etape to af letbanen kommer til at løbe mellem Aarhus Ø og Brabrand, men den endelige linjeføring af etape to gennem Midtbyen er endnu ikke fastlagt.

A-linjerne skal sikres god fremkommelighed til, langs og gennem Midtbyen, så rejsetiden med bus bliver konkurrencedygtig med bilen på hovedruterne. Det gælder især på Silkeborgvej, Frederiks Allé, Nørre Allé og Ringgaden, hvor A-linjerne oplever fremkommelighedsproblemer.

Her vil muligheden for bedre signalprioritering og separate kørebaneer for den kollektive trafik blive undersøgt nærmere.

Trafiksaneringerne omkring Vesterbro Torv og Banegårdspladsen vil også skabe bedre forhold for den kollektive trafik. Derudover undersøges mulighederne for at sikre en bedre fremkommelighed langs havnen mellem rutebilstationen og Nørreport samt mellem hovedbanegården og Ceres-krydset.

Yderligere konkretisering af den kollektive trafikservice kan findes i Aarhus Kommunes 'Kollektiv Trafikplan 2017'.

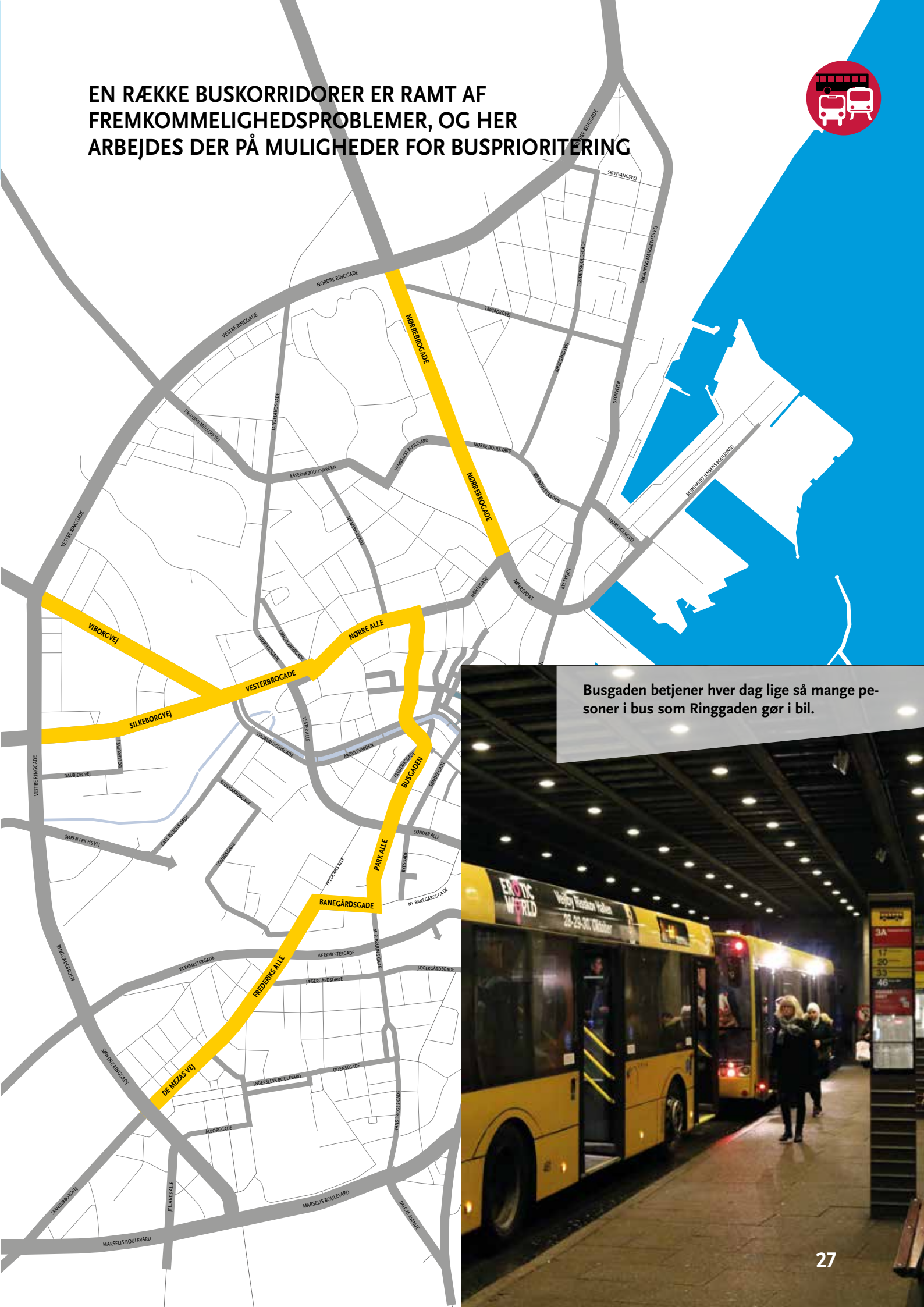
HVAD FÅR VI UD AF DET

Letbanen og A-linjerne får tilstrækkelig kapacitet til at håndtere den store vækst i boliger og arbejdspladser frem mod 2030.

I kombination med, at nye boliger og arbejdspladser placeres stationsnært, og der etableres Parkér og Rejs faciliteter ved letbanens endestationer, vil den kollektive transport bære størstedelen af væksten i rejsende på tværs af Ringgaden.



EN RÆKKE BUSKORRIDORER ER RAMT AF FREMKOMMELIGHEDSPROBLEMER, OG HER ARBEJDES DER PÅ MULIGHEDER FOR BUSPRIORITERING



Busgaden betjener hver dag lige så mange personer i bus som Ringgaden gør i bil.





LETTERE SKIFT MELLEM TRANSPORTMIDLER

HVAD VIL VI

- Gøre det lettere at kombinere og skifte mellem forskellige rejseformer.
- Inden for Ringgaden skal muligheden for at cykle de sidste par kilometer fra standsningssteder forbedres.
- Længere ude skal muligheden for at kombinere bil og cykel samt forskellige former for kollektiv transport styrkes.

HVORFOR

For at udnytte mobilitetssystemet bedst muligt skal det sikres, at det er nemt at vælge imellem og kombinere forskellige rejseformer afhængigt af rejsetidspunkt, -destination og -formål. Kollektiv transport er den rejseform, der udnytter den tilgængelige plads bedst. Samtidigt er det den rejseform, der er mindst fleksibel. Bus og tog er oftest upraktiske for de rejsende, der har længere end 1km til og fra standsningssteder. Når den store kapacitet i den offentlige transport kobles bedre sammen med den store fleksibilitet på cykel og i bil, får vi både en bedre udnyttelse af vores infrastruktur og får et mere fleksibelt transportsystem.

HVORDAN

Aarhus Kommune har fokus på tre typer af tiltag, der skal fremme muligheden for kombinationsrejser. For det første skal fremtidig byudvikling følge et stationsnærhedsprincip, således at nye boliger, arbejdspladser og servicefunktioner søges lokaliseret i gåafstand fra den kollektive trafiks hovedrutenet, som dermed kan håndtere en stor del af det fremtidige pendlingsbehov. For det andet skal der etableres gode adgangs- og parkeringsforhold for cykler ved større standsningssteder i nærheden af Ringgaden, så det bliver nemmere at kombinere kollektiv transport og cykel. For det tredje skal der etableres gode "Parkér og Rejs" muligheder ved større trafik anlæg i udkanten af Aarhus, så det bliver muligt at parkere og skifte til en effektiv kollektiv transportløsning eller cykel på det sidste stykke af rejsen. Yderligere konkretisering kan findes i Aarhus Kommunes 'Kombinationsrejsestrategi'.

HVAD FÅR VI UD AF DET










Forbedrede muligheder for kombinationsrejser vil resultere i en overflytning fra biltrafik til kollektiv transport og dermed en bedre kapacitetsudnyttelse og lavere miljøpåvirkninger. Dette gælder i noget omfang for den eksisterende biltrafik, men det er specielt for den fremtidige vækst i transportarbejdet, at kombinationsrejserne vil have en effekt.

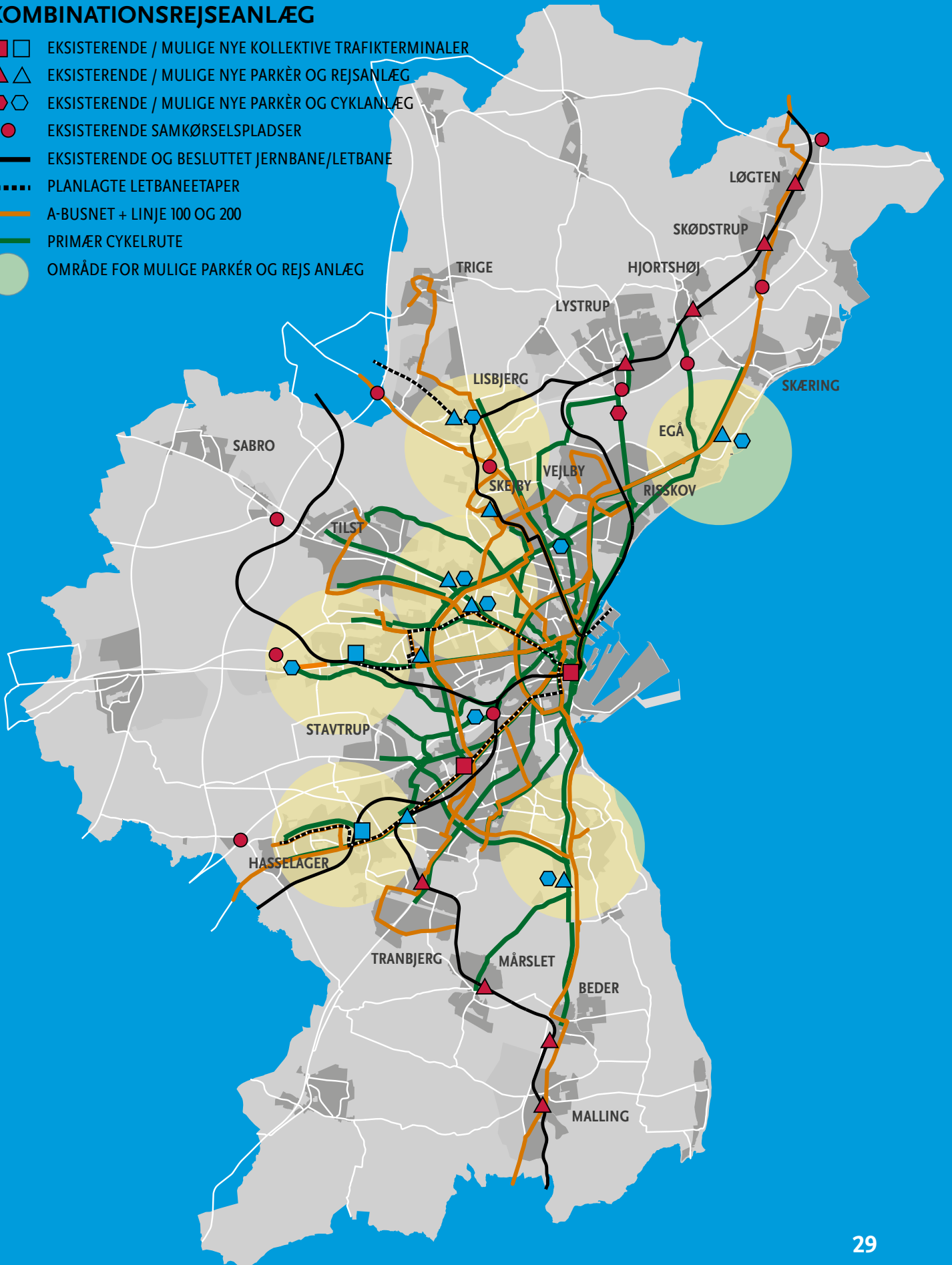
Parkér og Rejsanlæg skal give bilister mulighed for nemt at stille bilen og skifte til kollektiv trafik.





KOMBINATIONSREJSEANLÆG

-  EKSISTERENDE / MULIGE NYE KOLLEKTIVE TRAFIKTERMINALER
-  EKSISTERENDE / MULIGE NYE PARKÉR OG REJSEANLÆG
-  EKSISTERENDE / MULIGE NYE PARKÉR OG CYKLANLÆG
-  EKSISTERENDE SAMKØRSELSPLADSER
-  EKSISTERENDE OG BESLUTTET JERNBANE/LETBANE
-  PLANLAGTE LETBANEETAPER
-  A-BUSNET + LINJE 100 OG 200
-  PRIMÆR CYKELROUTE
-  OMRÅDE FOR MULIGE PARKÉR OG REJSEANLÆG



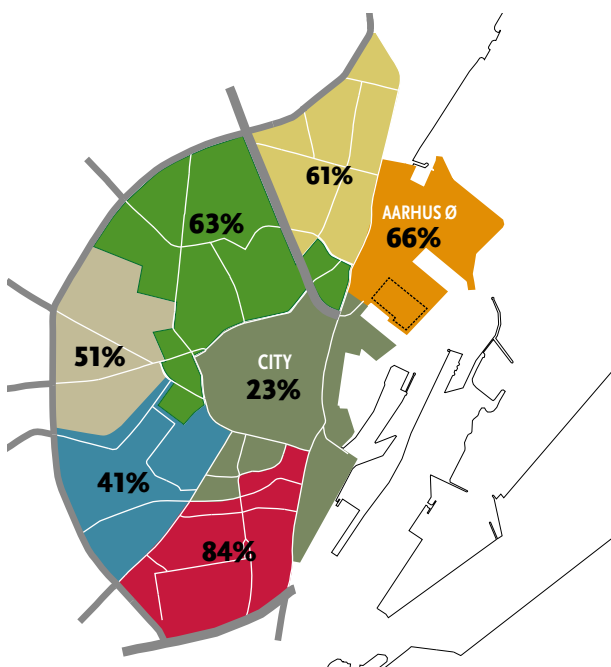
HVAD VIL VI

- Sikre parkeringspladser til beboere og handlende i Midtbyen.
- Koncentrere bilparkering i større parkeringsanlæg.
- Reducere den parkeringssøgende trafik.

HVORFOR

Der er i parkeringsanlæg i Midtbyen en stor parkeringsreserve, der er dårligt udnyttet, og det er målet at anvende parkeringsanlæggene før gadeparkering, da gaderum primært ønskes anvendt til andre formål. Specielt den større mængde gratis gadeparkering er en stor udfordring, da det øger incitamentet til at bruge bilen frem for andre transportformer, og skaber unødigt, cirkulerende trafik i byen. Derfor er der behov for en parkeringspolitik, der giver incitamenter til en hensigtsmæssig balance mellem efterspørgslen og den tilgængelige parkering.

Mobilitetsplanen har fokus på, at gadeparkering i boligområder primært forbeholdes beboerne, mens besøgende i Midtbyen i større grad skal benytte de større parkeringsanlæg.



Bilejerskabet i forhold til antallet af parkeringspladser er højest på Frederiksbjerg, men der er tilstrækkelig parkering til beboerne, hvis der indføres beboerparkering.

HVORDAN

Den nye parkeringspolitik vil udvide området med beboerparkering til at omfatte hele Midtbyen. Dette sikrer, at problemet med manglende parkeringsmuligheder for beboere ikke blot flyttes mellem Midtbyens kvarterer, modsat hvis der indføres lokale beboerparkeringsordninger. Samtidig skal eventuelle afledte effekter i områderne lige udenfor Ringgaden undersøges nærmere.






Den nye parkeringspolitik vil udvide området med betalingsparkering, og det tilstræbes at parkering i anlæg skal være billigere end gadeparkering. Beboerne i Midtbyen vil have mulighed for at købe parkeringslicenser til en fordelagtig pris, som giver tilladelse til at parkere i lokalområdet. Virksomheder og erhvervsdrivende med ærinder i Midtbyen vil kunne købe en parkeringstilladelse til reduceret pris i det område, de arbejder i.

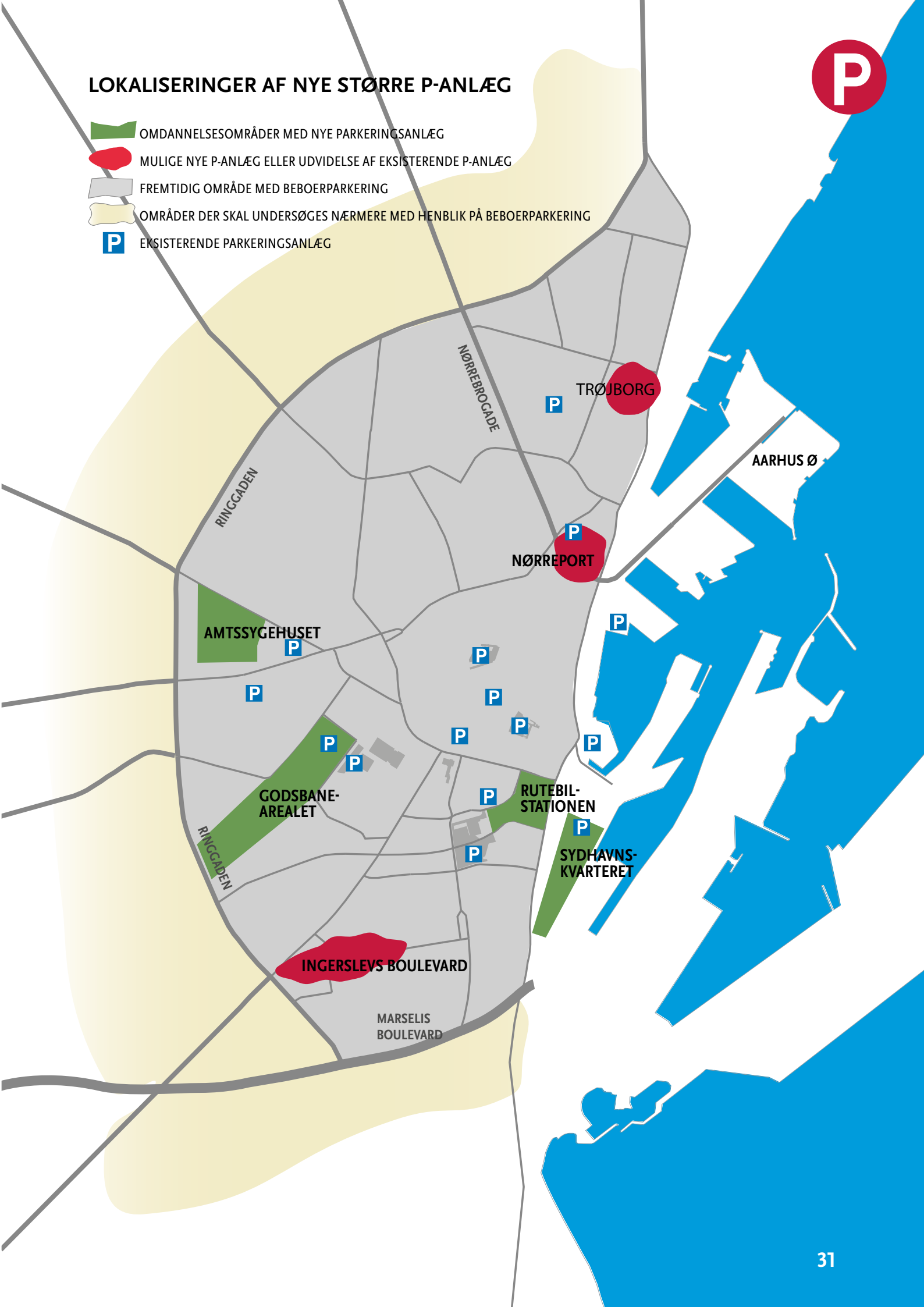
I byens centrale dele er der ønske om flere grønne områder og bedre byliv. Her kan det være hensigtsmæssigt at nedlægge parkeringspladser langs gader og på pladser for at udnytte arealnetil andre aktiviteter. Der vil i boligområder med stor efterspørgsel efter parkering blive etableret flere parkeringspladser via skråparkering. De eksisterende minimumsnormer for parkering ved nybyggeri konverteres til maksimumsnormer, og etablering af nye parkeringspladser skal som hovedregel ske i anlæg. Erfaringer fra andre lande viser, at det i nogle områder helt kan undlades at etablere parkering ved nybyggeri, hvis områderne er betjent med gode kollektive transportløsninger og har gode forhold for cyklister og fodgængere. Yderligere konkretisering vil finde sted i Aarhus Kommunes Parkeringspolitik i løbet af 2017.

HVAD FÅR VI UD AF DET

Parkeringspolitikken har fire primære effekter. For det første vil den reducere uvedkommende langtidsparkering i boligområder, hvilket vil skabe bedre parkeringsmuligheder for Midtbyens beboere. For det andet vil den reducere den parkeringssøgende trafik. For det tredje vil den udjævne konkurrenceforholdet mellem gadeparkering og parkering i anlæg, så det bliver muligt at tiltrække investorer til etablering af større parkeringsanlæg. For det fjerde vil den gøre bilen mindre attraktiv for folk med andre transportmuligheder og dermed flytte en del af biltrafikken over på andre transportformer.

LOKALISERINGER AF NYE STØRRE P-ANLÆG

-  OMDANNELSESOMRÅDER MED NYE PARKERINGSANLÆG
-  MULIGE NYE P-ANLÆG ELLER UDVIDELSE AF EKSISTERENDE P-ANLÆG
-  FREMTIDIG OMRÅDE MED BEBOERPARKERING
-  OMRÅDER DER SKAL UNDERSØGES NÆRMERE MED HENBLIK PÅ BEBOERPARKERING
-  EKSISTERENDE PARKERINGSANLÆG





CYKELPARKERING

HVAD VIL VI

- Der skal sikres gode parkeringsmuligheder for cykler i hele Midtbyen.
- Cykler skal ikke være i vejen i bybilledet.
- Cykelparkering skal indpasses i de forskellige områder.

HVORFOR

Cyklen er blevet et populært transportmiddel i Midtbyen, og en voksende andel af den samlede transport foregår på cykel. Derfor er behovet for plads til parkerede cykler kraftigt stigende. I takt med at det bliver nemmere og sikrere at cykle i Aarhus, skal det samtidigt også være nemt at parkere sin cykel. Særlig omkring stationer, butikker og arbejdspladser i City er der mangel på cykelparkering, men der er også et voksende problem med mangelfuld cykelparkering i nogle boligområder. Her er omfanget af parkerede cykler på fortove til tider så stort, at det er svært eller umuligt for barnevogne og kørestole at passere.

Cyklister er den største kundegruppe i Midtbyens butikker, og cykelparkering vil blive prioriteret i butiksgader.



HVORDAN

Der vil blive etableret flere cykelparkeringspladser i Midtbyen. Der er et særligt behov ved hovedbanegården, hvor der planer om at bygge et moderne cykelparkeringshus.

Det er særligt vigtigt, at der er tilstrækkeligt med cykelstativer til besøgende og handlende i Midtbyen. I takt med at bilparkering flyttes fra gadeplan til parkeringsanlæg, kan noget af den eksisterende gadeparkering til biler konverteres til cykelparkering.

I boligområder skal der etableres bedre forhold for cykelparkering for at skabe bedre forhold for cyklisterne og for at friholde fortovene til andre formål. Det kan enten være ved montering af cykelstativer på ejendomme, udvidelse af fortovsarealer eller konvertering af bilparkering til cykelparkering.

På grund af den store mængde cykler i Midtbyen opstår der til tider kaotiske situationer, hvor parkerede og væltede cykler blokerer store dele af det offentlige rum. I takt med at parkeringsforholdene forbedres, skal cyklisterne også tage dem i brug frem for at parkere, hvor det passer dem.

I tillæg til ovenstående tiltag iværksættes en adfærdskampagne for at få cyklisterne til at overholde nogle simple krav med hensyn til parkering.

Derudover kommer der en større indsats på oprydning af cykler.

HVAD FÅR VI UD AF DET

Ved at skabe bedre parkeringsforhold for cykler bliver det nemmere at være cyklist i Midtbyen, samtidigt med at fodgængere, butiksejere og andre trafikanter ikke generes af store mængder cykler i områder, hvor de blokerer fremkommeligheden eller adgangen.



I flere boligområder er manglende cykelparkering til stor gene for fodgængere.



Ved at konvertere bilparkering til cykelparkering i dele af gaderummet kan der skabes mange flere parkeringspladser.





VAREDISTRIBUTION

HVAD VIL VI

- Sikre gode vilkår for varedistribution til midtbyens butikker og virksomheder.
- Begrænse antallet af tunge køretøjer i midtbyen.
- Begrænse kørsel med tunge køretøjer på steder og tidspunkter, hvor mange borgere pendler på cykel eller til fods, for at begrænse farlige situationer.
- Reducere luftforurening, støj og CO₂-udledning fra tunge køretøjer i Midtbyen.

HVORFOR

Levering af varer til Midtbyens butikker og virksomheder sker med mange biler, og leverancerne er dårligt koordinerede. Det skaber både utryghed for gående og cyklende, samt støj og luftforurening i Midtbyen. Gågadenettet er fyldt med vare- og lastbiler i den periode, hvor det er tilladt at levere varer til butikkerne. Der er etableret en række lastepladser i Midtbyen, men disse respekteres ikke altid af personbiler og det fører til, at vareleverandørerne er nødt til at parkere i 2. parket for at læsse varerne af.

Alt i alt opleves vare- og lastbilernes kørsel i midtbyen som en belastning for både biler og lette trafikanter, og den skaber ofte utrygge situationer.

HVORDAN

I samarbejde med butikker og virksomheder i Midtbyen sættes en proces i gang for at undersøge, om der kan etableres et marked for en mere effektiv distribution med el-køretøjer og cykel. Det kan ske ved, at en distributør gennemfører en omladning af varerne og distribuerer dem samlet til kunden.

Varelevering drives af markedet, og Kommunens mulighed for at regulere den tunge trafik er begrænset til at sætte vægtgrænser for lastbiler og fastlægge tidsrum, hvor varelevering er tilladt. Desuden kan kommunen etablere læssepladser. Der er potentiale for at samle vareleveringer til den samme virksomhed og det samme område, og endda distribuere med el-køretøjer og cykel. Det er imidlertid ikke noget, Kommunen kan regulere.

Hvis dette ikke kan lade sig gøre, vil det være hensigtsmæssigt at forbyde varelevering i myldretiden, så vilkårene for andre trafikanter forbedres.

HVAD VIL VI FÅ UD AF DET

Løsningen vil begrænse antallet af vare- og lastbiler i Midtbyen, og dermed vil både trængselsmæssige og miljømæssige gener fra varedistribution reduceres. Desuden kan systemet etableres, så butikker og virksomheder får en bedre service.

Hustømmerne A/S har taget ladcykler i brug for at forbedre sundheden og slippe for trængsel- og parkeringsproblemer.



- VAREDISTRIBUTION OG EHVERVSKØRSEL ER EN STOR UDFORDRING.
- MULIGE TILTAG:
 - BEDRE KOORDINERING AF VARELEVERANCER.
 - BEGRÆNSNINGER PÅ VÆGT ELLER TIDSRUM INDENFOR ALLÉGADERINGEN.
 - MERE VARELEVERING OG EHVERVSKØRSEL PÅ CYKEL.



Varelevering i lastbiler er til stor gene for cyklister i myldretiden.



I de snævre gaderum skal varelevering foregå i mindre køretøjer.





TEKNIK OG MILJØ
CENTER FOR
BYUDVIKLING OG MOBILITET

2018