



Veje

til Fremtiden

2020

**Trafikplan for Århus Midtby
Handlingsplan**



Et trafikplankort er vedlagt dette hæfte

Forord

Denne trafikplan for Århus Midtby indeholder en række trafikale initiativer, som skal medvirke til at fortsætte den forbedring af bymiljøet, som finder sted i Midtbyen. Der er skabt nye åndehuller - f.eks. i form af åens frilægning og en omlægning af flere torve og pladser.

Der er de kommende år planlagt en væsentlig byomdannelse, som vil medføre mere trafik i Midtbyen, og som vil ændre det trafikmønster, vi kender i dag. Omdannelsen er i fuld gang på Centralværkstedarealet, og på kort sigt kommer der også gang i området ved Godsbanegården og Ceres. På lidt længere sigt skal der udvikles en helt ny bydel på De Bynære Havnearealer, ligesom Århus Havn planlægger større udvidelser.

Trafikplanen for Århus Midtby er Byrådets bud på, hvordan de trafikale udfordringer i Midtbyen skal tackles i fremtiden. Midtbyen skal fortsat være levende og aktiv, og derfor finder Byrådet det vigtigt, at den trafikale tilgængelighed er i top. Trafikplanen skal samtidig bidrage til at vi får en trafik, som gør det muligt, at fredeliggøre dele af Midtbyen til gavn for bymiljøet, og for alle de, som bor og færdes her.

Poul B. Skou
Rådmand, Magistratens 2. Afdeling

Udgiver

Århus Kommune
Magistratens 2. Afdeling
november 2005

Text: Vejkontoret • **Kort:** Samtlige kort orienteret med nord opad • **Tryk:** Special-trykkeriet - Byens Tryk a-s • **Papir:** Satimat 150⁰ og 300⁰ • **Øplag:** 700

Indhold

Hvad sigter trafikplanen mod?	side 2
Rygraden i vejstrukturen	side 4
Robuste adgange for biler og busser	side 6
Bedre lokale trafikmiljøer	side 7
Begrænsning af gennemfart og mere plads til busser	side 8
De lette trafikanter tilgodeses også	side 10
Øvrige initiativer	side 12
Tidsrækkefølge og økonomi	side 13

Hvad sigter trafikplanen mod?

Både god tilgængelighed og fredeliggørelse

Initiativerne i trafikplanen for Århus Midtby skal sikre, at det fortsat er let at komme til og fra Midtbyen, uanset om man er i bil, i bus eller på cykel.

Men det skal ske på en måde, så dele af Midtbyen kan fredeliggøres for noget af biltrafikken. Dels for at skabe mere plads til den øvrige trafik, dels for at bidrage til et bedre bymiljø.

God tilgængelighed og bedre bymiljø kan dog ikke i lige stort omfang tilgodeses alle steder. Trafikplanens initiativer udgør derfor samlet set en afvejning af de forskellige trafikale og bymiljømæssige hensyn og interesser.

2 konkrete mål

Trafikplanens initiativer skal bidrage til at opfylde følgende konkrete trafikale mål:

- At biltrafikken på tværs af Ringgaden ikke stiger

Dette skal primært ske ved at reducere den gennemkørende trafik i Midtbyen.

- At en større andel af den samlede trafik i Midtbyen foregår på cykel eller med kollektive transportmidler

Dette skal primært ske ved at forbedre de fysiske forhold for busser og cykler.

Flere projekter skal bane vejen

Trafikplanen fastlægger, hvordan vejnettet indrettes, og hvorledes de forskellige trafiktyper prioriteres og reguleres på de enkelte dele af vejnettet.

Planen omfatter følgende overordnede fysiske indsatser:

- Gennemfartstrafikken i Midtbyen begrænses gennem trafikdæmpninger på flere ruter - for eksempel langs havnen og på ruten via Langelandsgade-Vester Allé-Frederiks Allé.
- Det overordnede vejnet - og særligt Ringgaden - reguleres og udbygges for at kunne afvikle en større del af gennemfartstrafikken, og for at kunne fordele ærindetrafikken til Midtbyen frem til robuste adgangsveje.
- Der indrettes særlige buskorridorer og nye cykelruter, hvor bussers og cyklers fremkommelighed forbedres - i nogle tilfælde på bekostning af bilerne.
- Gågadeområder og fodgængerruter udbygges i de centrale dele af Midtbyen.

En langsigtet rammeplan og handlingsplan

Trafikplanen for Århus Midtby udgør rammen for investeringer i trafikinfrastruktur i Midtbyen frem til omkring 2020.

Planen indeholder den fremtidige trafikinfrastruktur og angiver derfor, hvor og hvordan vi skal kunne bevæge os rundt i Midtbyen, afhængigt af om vi går, cykler, kører i bil eller benytter kollektiv trafik.

Den samlede trafikstruktur er beskrevet og illustreret på det tilhørende trafikplankort.

Desuden er trafikplanen en handlingsplan med en række hovedsagelig fysiske initiativer, som skal bidrage til opfyldelse af planens mål.

Trafikplanen indeholder ikke detaljerede projekter for, hvordan trafikken og gaderummene skal indrettes. De initiativer, der er nævnt i planen, skal følges op af detailplaner og projekter, som kan danne grundlag for Byrådets endelige beslutning om realisering.

En række faktuelle forhold om midtbytrafikken, resultater af holdningsundersøgelser samt forklaringer om baggrunden for og konsekvenser af planen kan findes i det tidligere udgivne materiale: Debatoplæg fra februar 2003 samt Forslag til trafikplan for Århus Midtby fra april 2004.





Fysiske forandringer gør det ikke alene

De fysiske indsatser skal følges af andre initiativer, som kan bidrage til at opfylde trafikplanens mål:

- En ny parkeringspolitik, som kan medvirke til at regulere omfanget af biltrafik
- En cykelhandlingsplan, som gennem en bred indsats skal medvirke til at få flere til at cykle.
- En handlingsplan for, hvordan moderne teknologi kan anvendes til at styre trafikken, så det eksisterende vejnet udnyttes bedst muligt
- En plan for etablering af et såkaldt mobilitetskontor, som ved hjælp af information, rådgivning og kampagner kan påvirke eksisterende trafikvaner
- En samlet hastighedsplan for Midtbyen, hvor der gennem lavere og eventuelt differentierede hastigheder tilstræbes en bedre trafiksikkerhed.
- En miljøzoneordning, som kan bidrage til en reduktion af luftforureningen fra især tunge køretøjer.
- En regulering af varetransporten, hvor mulighederne undersøges for en bedre koordinering og dermed begrænsning af den tunge trafik i Midtbyen.

Sammenhæng med andre kommunale planer

Trafikplanen er først og fremmest en infrastrukturplan. Planen støtter sig til vedtagne overordnede planer som: Kommuneplan 2001, Masterplan for Århus Havn og Helhedsplan for De Bynære Havnearealer.

Trafikplanen medvirker således til opfyldelse af kommuneplanens generelle trafikale mål:

- At der skal etableres en sammenhængende trafik infrastruktur, som sikrer god tilgængelighed for alle trafikarter under hensyntagen til miljøet.
- At Midtbyen skal fredeliggøres trafikalt
- At den kollektive trafik skal opprioriteres og fungere som et reelt alternativ til privatbilismen.
- At forholdene for de bløde trafikanter skal forbedres. Kortere bilture skal i højere grad erstattes af gang- og cykelture.
- At godstransporten skal effektiviseres under hensyntagen til miljøet, så specielt de centrale bydele aflastes for lastbiler

Desuden er trafikplanen i overensstemmelse med planerne for erhvervs-havnen og byomdannelsen på De

Bynære Havnearealer. Herunder planer for en forbedring af vejforbindelsen til Århus havn via Marselis Boulevard samt trafikdæmpninger på vejnettet langs havnen, således at den fysiske barriere mellem City og byområder på havnen reduceres.

En række aktuelle planer og projekter i øvrigt er lagt til grund for trafikplanen og dens initiativer. Det gælder blandt andet en ny busterminal og byomdannelsen øst for Århus H, et projekt for forlængelse af Værkmestergade og for å-frilægningen - samt planer og udredninger vedrørende sporvogne/letbaner og busprioritering.

Vigtige hensyn

Trafikplanen realiseres ved at gennemføre konkrete projekter og initiativer, som er beskrevet i denne handlingsplan. Her vil der indgå både fysiske, visuelle og miljømæssige hensyn.

Projekterne skal tage hensyn til de byarkitektoniske forhold. Trafikken skal så vidt muligt tilpasses byens eksisterende by- og bygningsmiljøer, gadeprofiler og beplantning, herunder ønsket om en grønnere Midtby.

Projekterne skal bidrage til at forbedre trafiksikkerheden og begrænse støj- og luftforurening. Dette sker med udgangspunkt i handlingsplaner på

disse områder. Både den gældende trafiksikkerheds- og trafikmiljøhandlingsplan revideres i 2005/2006.

Endelig skal projekterne på detailniveau leve op til intentioner om at sikre fysisk tilgængelighed for alle, herunder især for bevægelseshæmmede. Dette sker i henhold til: "Handlingsplan for tilgængelighed i Århus Kommune".

Planerne om ombygninger af Ringgaden udgør en markant indsats. Der vil her indgå særlige overvejelser om begrænsning af støjbelastning af boliger og af gadens barrierevirkning samt opretholdelse af Ringgadens grønne karakter.



Rygraden i vejstrukturen

På det overordnede vejnet skal der sikres den størst mulige fremkommelighed og kapacitet særligt for biltrafikken. Især Ringgaden skal reguleres og på sigt udbygges; dels for at kunne afvikle en større del af den gennemkørende biltrafik, som fjernes fra Midtbyen, dels for at kunne fordele den biltrafik, som har ærinde i Midtbyen.

Ringgaden får en større rolle

En plan for indsatsen

Som grundlag for en fremtidig regulering og udbygning af Ringgaden udarbejdes i perioden 2006-2008 en projekthandlingsplan for indsatsen.

Handlingsplanen vil indeholde analyser af kapacitet og fremkommelighed, af sikkerheds- og miljøforhold samt af mulige strategier for udbygning og kapacitetsfremmende foranstaltninger.

Sidstnævnte vil omfatte muligheder for avanceret trafikstyring ved hjælp af moderne teknologi.

I første omgang forbedres den eksisterende Ringgade

For at forbedre trafikafviklingen på Ringgaden og opnå en bedre udnyttelse af de eksisterende anlæg gennemføres en række trafikreguleringer og ombygninger - forventeligt i perioden 2009-2015.

Mindre tilslutninger nedprioriteres eller lukkes, og i større kryds skal kapaciteten forbedres ved hjælp af udbygning af svingbaner og trafikstyring af signalanlæggene. Samtidig skal det være muligt at prioritere busser på tværs af Ringgaden.

Med henblik på at flytte trafik fra strækningen langs havnen til Ringgaden ombygges krydsene Nordre Ringgade/Grenåvej, Strandvejen/Marselis Boulevard og Marselis Boulevard/Søndre Ringgade.

Sidstnævnte kryds ombygges i sammenhæng med ombygningen af Marselis Boulevard (se side 5).

Generelt er det vigtigt, at forbedringer af trafikafviklingen på Ringgaden tidsmæssigt sker i nær sammenhæng med ombygninger på Kystvejen / Skolebakken (se side 9).

Trafikdæmpninger langs havnen vil blandt andet være afhængige af, at det bliver mere attraktivt at benytte Ringgaden.

På sigt kan det blive nødvendigt at udbygge Ringgaden

Udbygning af dele af Ringgaden med flere kørespor forventes tidligst at være aktuelt i perioden 2016-2020. Behovet vil være afhængigt af de kommende års trafikvækst og ændringer i trafikmønsteret i Midtbyen, ikke mindst som følge af byomdannelse på havnen.

På sigt vurderes det mulige behov i første omgang at knytte sig til Nordre Ringgade, med en udbygning til 4 kørespor.

Dernæst kan strækningen mellem Silkeborgvej og Ankersgade komme på tale, med en udbygning til 6 spor. Behovet skal vurderes nærmere på et senere tidspunkt.

Der vil ved en udbygning af Ringgaden indgå initiativer til begrænsning af støjbelastningen og til opretholdelse af gadens grønne karakter.



Igangværende og besluttede planer og projekter:

Tunnel under Marselis Boulevard

Det er i 2004 besluttet at påbegynde arbejdet med etablering af en effektiv og fremtidssikret vejforbindelse til Århus Havn, hvor 2. etape af havneudvidelsen i Syd- og Østhavnen er påbegyndt. Forbedringen tænkes at ske i form af en tunnel under Marselis Boulevard på strækningen fra havnen til vest for Skanderborgvej, samt en udvidelse af Åhavevej til 4 spor. En VVM-undersøgelse forventes gennemført ultimo 2006, hvorefter den endelige beslutning om projektet kan træffes, så anlægget kan gennemføres i perioden 2008-12.

Uanset en tunnel til havnetrafikken vil den eksisterende Marselis Boulevard udgøre en vigtig del af det overordnede vejnet - en del af ringforbindelsen omkring Midtbyen.

Med den næste etape af havneudvidelsen og udbygningen af vejforbindelsen via Marselis Boulevard er væsentlige forudsætninger for byomdannelse på De Bynære Havnearealer på plads. Dette gælder således også trafikinfrastrukturen i forbindelse med byomdannelsen, hvor Nørrebrogade/Nørreport vil udgøre den vigtigste adgang og hvor Kystvejen/Skolebakken skal trafikdæmpes (se side 9).

Nørrebrogade - med god plads til både biler og busser

Nørrebrogade/Nørreport udgør også en del af rygraden i vejstrukturen. Det gælder ikke mindst som den fremtidige hovedadgang til De Bynære Havnearealer. Trafikplanen forudsætter, at der her opretholdes en god kapacitet, med 4 spor til afvikling af biltrafikken.

I forlængelse af planer om på lang sigt at etablere et sporvognsnet er der igangsat undersøgelser af busprioritering på større veje til og fra Midtbyen. Dette gælder også Nørrebrogade, hvor der hidtil er vurderet muligheder for anlæg af busbaner udover de eksisterende 4 kørespor.

I 2005 er der igangsat et særligt udredningsarbejde, som skal belyse mulighederne for på sigt at anlægge en letbane- eller sporvognsforbindelse mellem City og Lisbjerg, via blandt andet Nørrebrogade. Busbaner påregnes at kunne være en forløber herfor.

Det videre planlægningsarbejde omkring busprioritering m.m. forventes at stå på i perioden frem til 2008.



Robuste adgange for biler og busser

Fra de overordnede veje skal robuste adgangsveje lede trafikken til og fra de enkelte dele af Midtbyen. Adgangsvejene skal i forskelligt omfang ombygges, reguleres og saneres, så der bliver god tilgængelighed til Midtbyen for både biler, busser og cykler.

Forhold for busser og cykler forbedres i Thorvaldsensgade

Thorvaldsensgade forventes ombygget i perioden 2007-2008. Der anlægges cykelsti i nordsiden og den kollektive trafik tilgodeses med bedre stoppesteder og prioritering i de signalregulerede kryds. Adgange til Mølleeng-kvarteret skal eventuelt begrænses.

Ombygningen sker i forlængelse af ombygning på den vestlige del af Åboulevarden og krydset ved Vester Allé i perioden 2005-2007.

Søren Frichs Vej forbedres som adgang til Godsbanen

Søren Frichs Vej opprioriteres som adgangsvej i forbindelse med byomdannelse ved Godsbanen og på arealer mellem Århus Å og Banegraven.

På strækningen mellem Ringgaden og Carl Blochs Gade etableres blandt andet et nyt kryds ved P. Hiort-Lorenzens Vej. Vejombygningen forventes at finde sted i perioden 2009-10 - krydsombygningen eventuelt tidligere.

Hvis der på sigt muliggøres yderligere byomdannelse på Godsbanearalerne kan Søren Frichs Vej eventuelt forlænges til Sonnesgade, så også Musikhuset, ARoS og Kongrescentret kan vejbetjenes herfra. Denne situation vil

også muliggøre en ny stirute fra vest og frem mod nordsiden af Banegraven og Århus H.

Bedre adgang via Silkeborgvej

Krydsene på Silkeborgvej, ved Dolerupvej og Regensburgs Plads, ombygges og forbedres i takt med den allerede påbegyndte byomdannelse omkring Ceres og en forventet omdannelse af Amtssygehuset. Områderne får primært adgang fra Silkeborgvej.

Hermed kan områdernes nuværende adgang til Ringgaden nedprioriteres, og kapaciteten på Ringgaden forbedres. Projektet forventes gennemført i perioden 2010-11.

Plads til alle i Nørregade og Nørre Allé

Nørregade og Nørre Allé forventes trafiksaneret i perioden 2013-2015 - i sammenhæng med en ombygning af Vesterbro Torv (se side 9).

Saneringen skal tage højde for en bedre regulering af en sammensat trafik af både biler, busser, cykler og gående. Særligt forholdene for lette trafikanter forbedres, og indretningen skal tage udgangspunkt i gaden funktion som handelsegade. Busserne prioriteres i de signalregulerede kryds. Det sker allerede i 2005 i Nørre Allé.

Kaserneboulevarden og Vennelyst Boulevard opprioriteres på sigt

Hvis der på sigt indføres sporvogne i Nørregade vil denne skulle aflastes for biltrafik. I den forbindelse opprioriteres Kaserneboulevarden - Vennelyst Boulevard som adgangsvej til dele af Midtbyen. Især krydset Høegh-Guldbergsgade Gade / Vennelyst Boulevard vil skulle ombygges.

Senere undersøgelser omkring udbygning af den kollektive trafik skal afklare behovet, og projektet ventes tidligst at være aktuelt omkring 2020.

Igangværende og besluttede planer og projekter:

En ny vej i Banegraven

Der er truffet beslutning om at forlænge Værkmestergade. Dermed anlægges en sammenhængende vejforbindelse mellem Spanien og Ringgaden. I den forbindelse fjernes forbindelsen til Frederiks Allé. Den ny vejforbindelse forventes anlagt i perioden 2006-07.

Frederiks Allé ombygges

Der er truffet beslutning om at ombygge Frederiks Allé, på strækningen mellem Harald Jensens Plads og Banegraven. Ombygningen vil bestå i anlæg af cykelstier, busbaner og bedre krydsningsmuligheder



for fodgængere. Der opretholdes korttidsparkering, ligesom der sikres en god afvikling af biltrafikken. Ombygningen gennemføres i perioden 2005-2006.

Indsatsen indgår endvidere som led i realisering af en trafik- og parkeringsplan for Frederiksbjerg.

Bussers adgang forbedres

Bussernes fremkommelighed på adgangsveje til Midtbyen er også vigtig.

Som forløber for planer om på lang sigt at etablere et sporvognsnet er der igangsat undersøgelser af busprioritering på større veje. I Midtbyen gælder det busprioritering på Nørrebrogade, Viborgvej, Silkeborgvej, Frederiks Allé og Strandvejen.

Det videre planlægningsarbejde omkring busprioritering forventes at stå på i perioden frem til 2008.

Bedre lokale trafikmiljøer

De udpegede lokaltrafikområder - større boligområder i Midtbyen - skal fredeliggøres trafikalt, og trafikmiljøet og -sikkerheden skal forbedres. Flere boligområder er allerede trafiksaneret.

Trafiksanering af boligområder og strøggader

Lokaltrafikområder undersøges nøjere med henblik på en prioritering af behovet for en trafiksanering.

Trafiksanering i boligområder skal primært ske ved at fjerne eventuel gennemkørende trafik og sænke hastigheden for den øvrige biltrafik. Ensretning af veje samt regulering af parkering og de lokale vejes tilslutning til overordnede veje vil også indgå.

Indsatsen kan også omfatte sanering af visse lokale strøggader i tilknytning til boligområderne.

Den nævnte undersøgelse gennemføres i 2007 som grundlag for beslutning om den fremtidige indsats, som forventes at foregå løbende.

Hastighedsplan for Midtbyen

I sammenhæng med vurderinger af behovet for trafiksaneringer, udarbej-

des der i 2007 forslag til en samlet hastighedsplan for Midtbyen.

Planen forventes - som et generelt trafiksikkerhedstiltag - at indeholde forslag om generelt lavere hastigheder og eventuelt differentierede hastigheder. En realisering vil i henhold til færdselslovgivningen kræve en særlig tilladelse.

I tilknytning til planen undersøges muligheden for udvidelse af gågadenettet i City (se side 11).



Igangværende og besluttede planer og projekter:

Tordenskjoldsgade saneres

Tordenskjoldsgade trafiksaneres som en del af et projekt for helhedsorienteret byfornyelse på Trøjborg. Dette sker i perioden 2005-2006.

Trafik- og parkeringsplan for Frederiksbjerg

Parallelt med trafikplanen for Midtbyen er der udarbejdet en trafik- og parkeringsplan for Frederiksbjerg, som vil blive gennemført i 2005-2006.

Planen omfatter blandt andet en beboerparkeringsordning samt en ombygning af dele af de lokale strøggader: Jærgårdsgade og M. P. Bruuns Gade.

Nærmere bestemt drejer det sig om den østlige del af Jærgårdsgade og den sydlige del af M. P. Bruuns Gade. Her forbedres blandt forhold for krydsende fodgængere og parkeringen reguleres. Den nordlige del af M. P. Bruuns Gade er delvis omlagt i forbindelse med nyt byggeri på Bruuns Bro. Den resterende del (vestsiden) reguleres i forbindelse med en senere omlægning af Banegårdspladsen - omkring 2012.

Begrænsning af gennemfart og mere plads til busser

Ombygninger og reguleringer af 3 strategiske steder: Banegårdspladsen, Vesterbro Torv og langs havnen skal reducere den gennemkørende trafik i Midtbyen, forbedre forholdene for bustrafikken, og løse forskellige lokale problemer.

Banegårdspladsen og Park Allé

Den kollektive trafik og lette trafikanten skal have bedre forhold.

Ingen gennemkørende biltrafik

Banegårdspladsen og Park Allé oprettholdes som et vigtigt terminalområde for den kollektive trafik i Midtbyen samtidig med at biltrafikken gennem den sydlige del af City begrænses.

Det sker ved at Banegårdspladsen lukkes for gennemkørende biltrafik. Der opretholdes dog biladgang til selve Banegårdsforpladsen fra både Ny Ba-

negårdsgade samt Banegårdsgade og M. P. Bruuns Gade.

Hermed kan Banegårdspladsen omdisponeres, så den centrale del forbeholdes busser, gående og cyklister - og eventuelt taxaer.

Korttidsparkering, taxaholdepladser og cykelparkering opretholdes. Endvidere indgår ombygninger af Bruuns Bro (vestsiden).

Samtidig ensrettes Park Allé for biltrafik mod Banegårdspladsen, og stoppesteder og fodgængerarealer forbedres.

Trafikoplægninger og ombygninger på Banegårdspladsen og Park Allé forventes gennemført i perioden 2011-2012.

Buskorridor fra Banegårdspladsen til Spanien

I sammenhæng med ombygning af Banegårdspladsen og planer om en ny busterminal øst for Århus H sikres der en buskorridor mellem Banegårdspladsen og Spanien.

Det sker ved ombygninger af Ny Banegårdsgade, Fredensgade og Sønder Allé samt krydsene Fredensgade / Sønder Allé og Dynkarken / Spanien. Blandt andet sikres her en god fremkommelighed for busser ved anlæg af busbaner - herunder frem til en adgang til en ny busterminal i bunden af Ny Banegårdsgade.

Gaderne forventes ombygget i perioden 2011-2012.

Igangværende og besluttede planer og projekter:

Ny busterminal ved Århus H

Byrådet har behandlet forskellige forslag til placering af en ny rutebilstation, og i sammenhæng hermed en helhedsplan for området afgrænset af Århus H, banearealet, Spanien, Dynkarken, Sønder Allé og Ny Banegårdsgade. Der er truffet aftale om at viderebearbejde helhedsplanen, således at der i denne forudsættes placeret en ny og moderne busterminal ved Århus H.

Anlæg af en ny busterminal samt omdannelse af området omkring den eksisterende rutebilstation forventes at kunne gennemføres i perioden 2009-2011.





Forbindelsen langs Havnen

Biltrafikken langs Havnen skal dæmpes, så den trafikale barriere bliver mindre, og der kan skabes en bedre sammenhæng mellem City og De Bynære Havnearealer. Samtidig skal fremkommeligheden for den kollektive trafik forbedres. Altsammen i overensstemmelse med den vedtagne helhedsplan for området.

Biltrafikken dæmpes

På strækningen mellem Nørreport og Sønder Allé ændres vejens tværprofil. Der etableres én kørebane i hver retning samt særlige kørebane primært til busser.

Krydsene ved Nørreport og Mindet ombygges med henblik på at betjene de nye byområder på havnen. Ombygningen vil også omfatte højt prioriterede krydsninger for den lette trafik mellem City og De Bynære Havnearealer ved Skolegyde og Europaplads. Nordhavnsgade nedlægges i sammenhæng med flytning af havneaktiviteter fra Nordhavnen.

Et vigtigt led i denne trafikdæmpning er, at Ringgaden samtidig gøres mere attraktiv for gennemfartstrafikken.

Ombygning af Kystvejen, Skolebakken og Havnegade påbegyndes omkring



2013, i sammenhæng med byomdannelse på den centrale havneplads og i forlængelse af færdiggørelsen af en tunnel under Marselis Boulevard. Ombygningen vil endvidere ske i forlængelse af å-frilægning på den østlige del af Åboulevarden. Sidstnævnte sker i perioden 2008-2009, og omfatter trafikomlægninger ved Mindebrogade og Europa Plads.

Byomdannelse på De Bynære Havnearealer forventes påbegyndt omkring 2008 og vil strække sig over en måske 20-årig periode.

Igangværende og besluttede planer og projekter:

Sporvognstog på Grenåbanen

Grenåbanen har også betydning for den trafikale barriere mellem by og havn. Med henblik på at reducere barrierenvirkningen har Århus Kommune - i samarbejde med Århus Amt og Trafikstyrelsen - udarbejdet forslag til en analyse af mulighederne for sporvognslignende drift på Grenåbanen langs havnen. En sådan drift vil indebære at "tog" kan køre på samme vilkår som den øvrige trafik. Banen vil i øvrigt indgå i trafikbetjeningen af De Bynære Havnearealer.

Undersøgelsen forventes igangsat i 2006.



Vesterbro Torv

Vesterbro Torv samt Hjortensgade og den sydligste del af Langelandsgade omlægges for at dæmpe biltrafikken og skabe bedre forhold for busser og lette trafikanter.

Trafikken omlægges

Trafikken på Vesterbro Torv omlægges fuldstændigt. Biltrafikken flyttes til torvets sydside, mens nordsiden reserveres til busser - samtidig med at Hjortensgade ensrettes for biler mod syd og Langelandsgade ensrettes mod nord. Der anlægges cykelstier i begge retninger i Hjortensgade.

Trafikomlægningen forventes påbegyndt omkring 2015, i forlængelse af trafiksanering i Nørregade og Nørre Allé.

I sammenhæng med ombygninger af Vesterbro Torv trafikdæmpes Langelandsgade for at gøre den mindre attraktiv som gennemfartsrute. Dette kan ske på strækningen mellem Randersvej og Ringgaden - i form af regulering af krydset ved Randersvej og anlæg af rundkørsel i krydset Langelandsgade / Katrinebjergvej. Af trafik-sikkerhedsmæssige grunde etableres sidstnævnte eventuelt tidligere.

Buskorridor mellem Cereskrydset og Klosterport

Der etableres en buskorridor via Vesterbrogade, Vesterbro Torv og Nørre Allé. I den forbindelse indgår også busbaner på Vesterbro Torv og en prioritering af busserne i signalanlæggene. Visse forbedringer for busser i Nørre Allé og ved Klosterport er gennemført.



De lette trafikanter tilgodeses også

Forb-

for lette trafikanter, så sikkerheden og fremkommeligheden øges - og flere vælger at transportere sig til fods eller på cykel

Cykelrutenettet forbedres og udbygges

Eksisterende cykelruter - primært langs Ringgaden, de større veje mod Midtbyen og på Cykelringen inden for Allégaderne - forbedres med supplerende stianlæg og sikkerhedsmæssige forbedringer i større kryds. Der sikres mulighed for dobbeltrettet cykeltrafik på Cykelringen og adgangene hertil.

Der planlægges nye stianlæg i Hjortensgade, Thorvaldsensgade og på Frederiks Allé - alle i tilknytning til tidligere omtalte ombygninger - samt i Banegårdsgade, på Østboulevarden og Paludan Müllers Vej.

Cykelrutenettet udvides ved opprioritering af følgende ruter, som udbygges og forbedres:

- Trøjborg-rute via Aldersrovej og Kirkegårdsvej/Nørrebrogade eller Østboulevarden/Mejlgade. Udbygningen omfatter blandt andet gode stikrydsninger ved Nørre Boulevard, Trøjborgvej og Ringgaden samt dobbeltrettet stianlæg på Nørrebrogade.
- Universitetsrute via Ny Munkegade og Langelandsgade. Udbygningen omfatter blandt andet sikring af Langelandsgades krydsning med Kaserneboulevarden.

- Botanisk Have-rute via Grønnegade og Sejrgade. Udbygningen omfatter blandt andet et mindre stianlæg og sikring af krydsning ved Hjortensgade/ Langelandsgade.
- Langenæs-rute via Ankersgade, Hallssti og Jægergårdsgade. Udbygningen omfatter blandt andet sikring af krydsning ved Frederiks Allé.
- Marselis-rute via Hans Broges Gade, Bruuns Bro og Park Allé. Udbygningen omfatter blandt andet sikring af krydsning ved Filtenborg Plads.
- Banegravs-rute. Ny forbindelse fra Brabrandstien under Ringgadebroen til P. Hiort-Lorenzens Vej og Carl Blochs Gade.

På længere sigt kan ruten forgrenes mod Århus H - på tværs af Godsbanearialet til Sonnegade og videre via ambulancevejen i nordsiden af banegraven frem til banegården. Ruten kan eventuelt fortsætte via banegården og frem til arealer øst herfor og Ny Banegårdsgade.

- En rekreativ forbindelse fra Tangkrogen i syd til Riis Skov i nord - som realiseres i forbindelse med den planlagte byomdannelse på De Bynære Havnearealer - vil også udgøre en ny cykelrute.

Forbedringer af eksisterende cykelruter og anlæg af nye ruter i Midtbyen vil foregå løbende over de kommende 10-15 år. Forbedringer på Frederiks Allé og Paludan Müllers Vej er planlagt i perioden 2006-2008.

Bedre cykelparkering

Cykelparkeringsfaciliteter forbedres løbende i forbindelse med byomdan-

nelse og ved ombygninger af gader og pladser. Især forbedres cykelparkeringen i tilknytning til gågadeområder og omkring Århus H.

Forbedring af cykelparkering, særligt i City, sker løbende. I forbindelse med ombygning af Banegårdspladsen (perioden 2011-2012) indgår forbedringer af cykelparkering - både på pladsen og i tilknytning til den vestlige side af Bruuns Bro.





Udvidelse af gågadenet

De seneste års udvidelser af gågadeområder fortsættes. Udvidelserne sker primært i forbindelse med gældende planer for å-frilægningen samt i området omkring Bispetorvet - i perioden frem mod 2010.

Dette sker i henhold til "Trafikplan for Århus City" fra 1994 hvor hensigten er, at gader og pladser indenfor cykelringen udformes som gågader, hvor kørsel er tilladt på de gæendes præmisser, men hvor parkering ikke er tilladt.

Fodgængerruter

I 2007 gennemføres en analyse af mulighederne for at udvide gågadenettet i City - indenfor Allégaderingen.

På en række strækninger forbedres forholdene for fodgængere gennem bedre fortovsarealer og muligheder for krydsning af veje. Det drejer sig om følgende ruter:

- Forbindelse fra Mølleparken, langs Thorvaldsensgade ved åen til Den Gamle By og Botanisk Have
- Forbindelse fra Mølleparken via Marstrandsgade til Godsbanearialet
- Forbindelse fra Strøget via Rådhuspladsen til Musikhusparken og ARoS Århus Kunstmuseum

- Forbindelse fra Banegårdspladsen via Park Allé, Rådhusparken og Kongres-centret til Godsbanearialet og Brabrandstien
- Forbindelser fra City til De Bynære Havnearealer ved Skolegyde og Europa Plads.

Yderligere forbedres forholdene for fodgængere i tilknytning til tidligere omtalte ombygninger ved Vesterbro Torv og Banegårdspladsen.

Forbindelser fra Mølleparken og Åboulevarden til Den Gamle By og Godsbanearialet forventes forbedret i perioden 2009-2010 - i sammenhæng med projekt for ombygning af Thorvaldsensgade og byomdannelse på Godsbanearialet.

Forbindelser fra Strøget og Banegårdspladsen og på tværs af Frederiks Allé mod Musikhusområdet og Godsbanearialet forbedres.

Dette sker i sammenhæng med ombygning af Banegårdspladsen - i perioden 2011-2012.

Igangværende og besluttede planer og projekter:

Å-frilægning

Den vestlige del af å-frilægningen gennemføres i perioden 2005-2007. Trafikalt omfatter denne del en ombygning af Åboulevarden syd for åen og krydset Åboulevarden / Vester Allé, hvor biltrafikken samles. Desuden udvides gågadeområder omkring Immervad og på nordsiden af Åboulevarden.

Den østlige del af å-frilægningen gennemføres i perioden 2008-2009 - og omfatter trafiklægning ved Mindebrogade og Åboulevarden samt udvidelse af gågadeområder. Projektet indpasses i helhedsplanen for De Bynære Havnearealer

Cykelhandlingsplan for Århus Kommune

En samlet cykelhandlingsplan for Århus Kommune er under udarbejdelse. Planen vil indeholde de omtalte forbedringer for cyklister i Midtbyen - ligesom disse koordineres med tiltag uden for Ringgaden.

Handlingsplanen, hvis overordnede mål er at øge cykeltrafikken, forventes behandlet i Byrådet i 2005.

Ombygning af Bispetorvet

Torvet ombygges i perioden 2008-2009. I sammenhæng hermed nedlægges parkeringen og tilstødende gader ved Teateret og Domkirken ombygges.



Øvrige initiativer

Ud over de foran omtalte fysiske tiltag iværksættes en række andre og mere tværgående initiativer, som også skal medvirke til at opfylde trafikplanens mål.



En ny parkeringspolitik

Der udarbejdes forslag til en ny samlet parkeringspolitik, som blandt andet skal tage stilling til placering og udformning af nye P-anlæg, P-normer ved nybyggeri, samt tidsbegrænsning og takster for betalingsparkering.

Det er hensigten, at parkeringspolitikken skal være med til at "styre" biltrafikken. Reguleringen af udbudet af parkeringspladser skal på den ene side give en god tilgængelighed og på den anden side bidrage til en begrænsning af biltrafikken.

Parkeringspolitikken er under udarbejdelse og forventes behandlet i 2005.

Handlingsplan for IT i trafikken

Der udarbejdes en samlet handlingsplan for øget anvendelse af informationsteknologi i reguleringen af trafikken.

Dette sker blandt andet med henblik på en bedre trafikafvikling og udnyttelse af eksisterende kapacitet på det overordnede vejnet - f.eks. ved hjælp af dynamisk trafikstyring i større kryds og trafikantinformation.

Planen udarbejdes i perioden 2005-2006 - i sammenhæng med en projekthandlingsplan for indsatsen på Ringgaden.

"Mobilitetskontor"

Der udarbejdes i 2006 forslag om etablering af et "mobilitetskontor" - som ved hjælp af kampagner, rådgivning og information skal påvirke trafikanters vaner og adfærd.

Udover de fysiske tiltag, kan ændring af trafikale vaner både bidrage til en bedre udnyttelse af eksisterende anlæg og et bedre bymiljø uden at reducere mobiliteten. Det handler om at påvirke hvor, hvordan og hvornår transporten foregår.

Miljøzoneordning

Der udarbejdes - forventelig i 2007 - forslag til en miljøzoneordning omfattende hele Midtbyen.

Ordningen skal især regulere brugen af tunge køretøjer, med henblik på at reducere luftforureningen, herunder særligt partikelforureningen fra dieselskøretøjer.

En tilsvarende ordning er planlagt i København, og forslaget udarbejdes under forudsætning af afklaring af en række principielle spørgsmål i tilknytning hertil.

Koordinering af varetransport

Der gennemføres i 2008 en undersøgelse af mulighederne for en koordinering af varetransporten til Midtbyen.

Med henblik på at optimere varetransporten og begrænse omfanget af tung trafik, kan der f.eks. undersøges muligheder for etablering af særlige vareterminaler, brug af særlige køretøjer og fælles koordinering af transporten.

Undersøgelsen gennemføres under forudsætning af, at repræsentanter for vareleverandører, transportører og varemottagere ønsker at deltage.

Igangværende og besluttede planer og projekter:

Vægtbegrænsning i gågader

For at reducere antallet af store køretøjer i gågaderne blev der i november 2003 indført en vægtbegrænsning på 6 tons tilladt totalvægt i gågaderne Rymsgade, Søndergade og på Store Torv.

Ordningen udvides i 2005-2006 til at omfatte de resterende gågader.



Tidsrækkefølge og økonomi

Betydelige investeringer

En realisering af initiativerne i trafikplanen vil over de kommende ca. 15 år medføre udgifter på i alt ca. 280 mio. kr.

Hertil kommer projekter for ca. 430 mio. kr., som allerede indgår i gældende investeringsplaner. Sidstnævnte omfatter tunnel under Marselis Boulevard, forlængelse af Værkmestergade, trafikale initiativer på Frederiksbjerg, trafikomlægninger i forbindelse med å-frilægningen og omlægning af Bispetorvet.

Prisoverslagene på de enkelte initiativer i trafikplanen fremgår af projektoversigten.

Overslagene er i 2003-priser, og udgifter til arealerhvervelser er ikke medregnet. Der indgår ikke driftsøkonomiske konsekvenser af de nævnte anlæg eller udgifter til udarbejdelse af planlægningsmæssige indsatser.

Sammenhæng i indsatsen

For at realisere trafikplanens mål er det vigtigt, at en række projekter gennemføres i sammenhæng.

For at reducere gennemfartstrafikken og afvikle en større del af trafikken på de mest robuste veje vil det eksempel være naturligt at sikre en sammenhæng mellem indsatsen på

Lokalitet/emne	Indsats	Pris- overslag (mio. kr.)	År
Forbedret kapacitet på det overordnede vejnet			
Hele Ringgaden	Udarbejdelse af samlet projekthandlingsplan	-	2006-08
Marselis Boulevard mellem Skanderborgvej og Strandvejen	Tunnel under eksisterende Marselis Boulevard	358 ¹⁾²⁾	2008-12
Søndre Ringgade/Marselis Boulevard, Strandvejen/Marselis Boulevard	Krydsombygninger	10	2009-15
Hele Ringgaden	Ombygning af signalanlæg (herunder busprioritering) i større kryds	7	
Hele Ringgaden	Regulering eller lukning af mindre vejtilslutninger	3	
Nordre Ringgade mellem Grenåvej og Randersvej	Udbygning til 4 spor – incl. krydsombygninger	20	2016-20
Vestre Ringgade og Ringgadebroen, mellem Silkeborgvej og Ankersgade	Udbygning til 6 spor – incl. krydsombygninger	85	
Udbygning og ombygning af adgangsveje			
Frederiks Allé, mellem Harald Jensens Plads og Banegraven	Ombygning	7 ²⁾	2005-06
Vej i Banegraven (Værkmestergade) mellem Bruuns Galleri og Ringgaden	Ny tosporet vej i Banegraven, regulering af Ringgadebroen	35 ²⁾	2006-07
Thorvaldsensgade	Ombygning	3	2007-08
Søren Frichs Vej indenfor Ringgaden	Ombygning	5	2009-10
Silkeborgvej	Ombygning af kryds ved Dollerupvej og Regenburgs Plads	3	2010-11
Nørrgade-Nørre Allé	Trafiksanering	5	2013-15
Kaserneboulevarden/Vennelyst Boulevard	Opprioriteret forbindelse – ombygning af kryds m.m.	5	2020
Dæmpning af gennemfartstrafik			
Banegårdspladsen og Park Allé	Trafikomlægning – ombygning af Banegårdspladsen, ensretning af Park Allé	25	2011-12
Kystvejen-Skolebakken-Havnegade	Ombygning – trafikdæmpning, busbaner, krydsning for let trafik, kryds ved Nørreport - regulering i forhold til nærbane	50	2013-15
Vesterbro Torv, Langelandsgade	Trafikomlægning – krydsombygninger, ensretning af Hjortensgade og Langelandsgade, trafikdæmpning	11	2015-16
Bedre trafikmiljø på de mindre veje/den lokale indsats			
Del af Tordensskjoldsgade, M.P. Bruuns Gade, Jægergårdsgade	Trafiksanering - sikkerhed for cyklister og fodgængere, parkering m.m.	5 ²⁾	2005-06
Åboulevarden vestlig del og ved Mindebrogade - åfrilægning	Ombygning	9 ²⁾	2005-09
Lokaltrafikområde, større boligområder	Trafiksanering – efter nøjere vurdering af behovet	10	2009-17
Bispetorvet	Torvet og tilstødende gader omlægges	18 ²⁾	2008-09

¹⁾ Bidrag til finansiering
²⁾ Indgår helt eller delvist i gældende investeringsplan



Ringgaden og en dæmpning af trafikken langs havnen.

Andre indsatser vil tidsmæssigt være knyttet til realiseringen af de større byomdannelseprojekter og allerede besluttede trafikale planer og projekter.

Flere projekter vil dog kunne realiseres løbende - eksempelvis busprioritering og udbygning af cykelruter.

I en prioritering af trafikplanens initiativer indgår endelig hensyntagen til gældende investeringsplaner, herunder 10-års investeringsplanen og infrastrukturpuljens midler.

Tidsrækkefølge

Trafikplanens samlede initiativer prioriteres - med baggrund i det foran nævnte - som vist i tidsrækkefølgen i skemaet side 15.

Tidsrækkefølgen er vejledende for, hvornår projekterne realiseres, da mange faktorer kan spille ind på den langsigtede plan. Det vigtigste er at fastholde den indbyrdes sammenhæng mellem projekterne og sammenhængen med byudviklingen i øvrigt.

Til nøjere belysning af de økonomiske konsekvenser af trafikplanens projekter er der vist et overslag over fordelingen af den samlede investering på ca. 280 mio. kr.



Der er her - for hvert enkelt projekt - forudsat en jævn fordeling af investeringen over den forudsatte realiseringsperiode.

Det videre arbejde

For de enkelte initiativer i trafikplanen skal der i hvert enkelt tilfælde udarbejdes egentlige projekter og beslutningsgrundlag, som forelægges Byrådet. Først når Byrådet har vedtaget projekterne - og bevilget de nødvendige penge - kan de føres ud i livet.

¹⁾ I foran nævnte projekter vedr. Frederiks Allé, Vesterbro Torv, Banegårdspladsen og Kystvejen/Skolebakken samt større krydsombygninger indgår også særlige indsatser målrettet den kollektive trafik

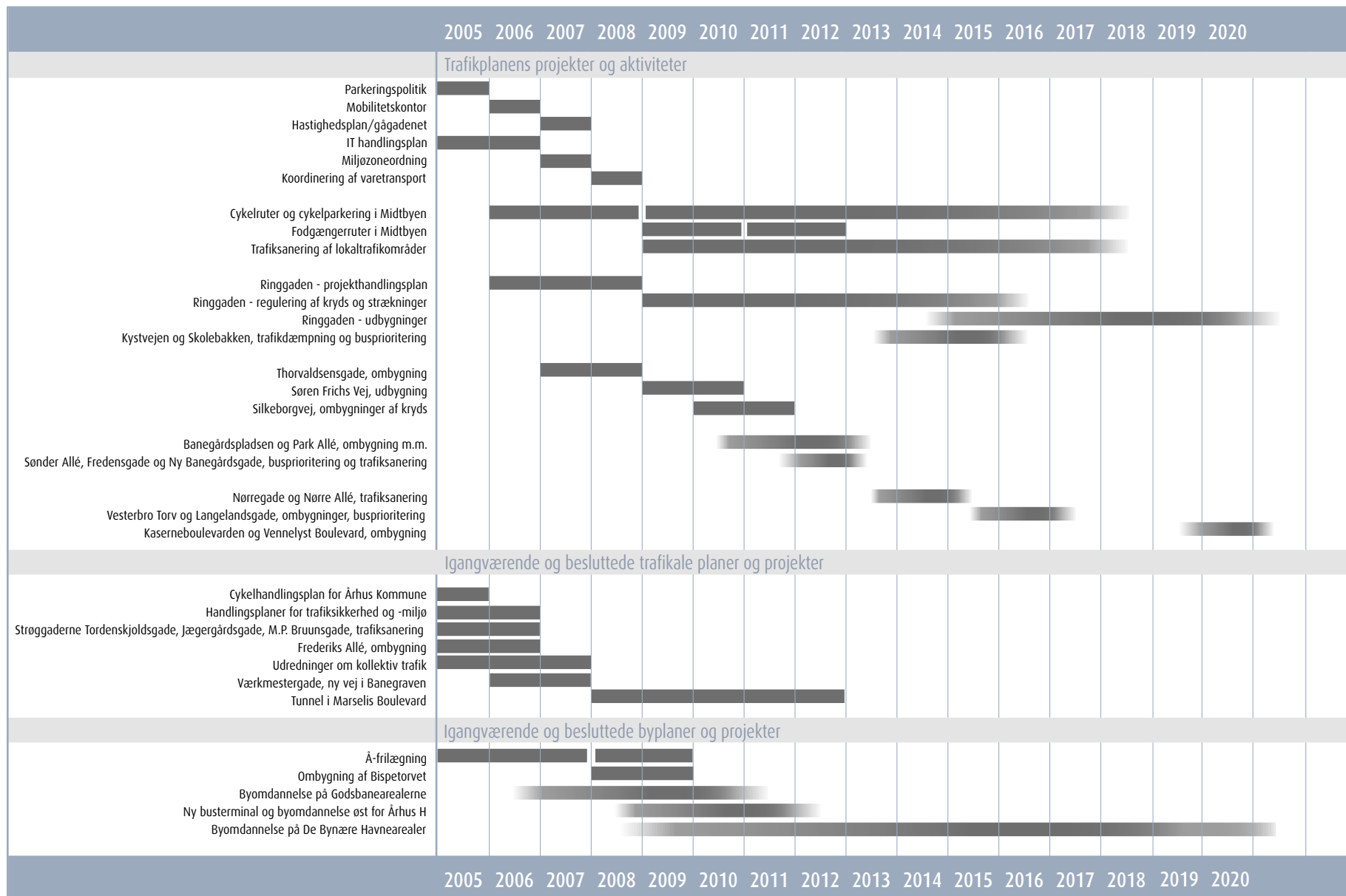
²⁾ I foran nævnte projekter vedr. Vesterbro Torv, Banegårdspladsen, Frederiks Allé, Thorvaldsensgade samt større krydsombygninger indgår også særlige indsatser målrettet cykeltrafik

³⁾ Anlægges som del af byomdannelsen

⁴⁾ Anlægges som del af projekterne for åfrilægning og nye belægninger på gader og pladser

Lokalitet/emne	Indsats	Pris- over- slag (mio. kr.)	År
Indsatser målrettet den kollektive trafik¹⁾			
Nørregade, Nørre Allé, Vesterbro-gade, Vester Allé, Thorvaldsensgade, Banegårdspladsen, Park Allé, Vesterbro Torv	Busprioritering i kryds, krydsombygning, regulering af parkering	5	løbende
Adgangsveje	Undersøgelse af muligheder for busprioritering - i sammenhæng med strategier for sporvognsnet	-	2005-08
Grenåbanen - letbane til Lisbjerg	Undersøgelse af muligheder for sporvognstog på Grenåbanen og for letbane til Lisbjerg	-	2005-06
Modernisering af Rutebilstation	Etablering af ny busterminal øst for Århus H	-	2009-11
Del af Sønder Alle, Fredensgade og Ny Banegårdsgade	Busbaner, krydsombygning	7	2011-12
Indsatser målrettet bløde trafikanter²⁾			
Cykelhandlingsplan	Udarbejdelse af samlet handlingsplan for cykeltrafik i kommunen	-	2005
Nye cykelruter - ruter mod Trøjborg, Universitet, Botanisk Have, Banegraven, Langenæs og Marselisborg	Cykelstianlæg og sikring i kryds	10	løbende
City området - Århus H	Udbygning og regulering af cykelparkering	5	løbende
City - Åboulevarden, ved Domkirken, Teatret, Immervad	Udvidelse af gågadenet - i sammenhæng med åfrilægning	- ⁴⁾	2005-09
Eksisterende ruter - Paludan Müllers Vej, Banegårdsgade	Supplerende stianlæg og krydsombygninger	5	løbende
Nye gangruter - mod Botanisk Have, Godsbaneearealet, Rådhusparken og Musikhusparken	Fortovsanlæg og krydsninger	5	2009-12
De Bynære Havnearealer	Rekreativ forbindelse på havnen, incl. forbindelser ved Østbanetorvet, Nørreport, Skolegyde, Europa Plads	- ³⁾	2008-20
Øvrige initiativer			
Parkeringspolitik	Udarbejdelse af en samlet parkeringspolitik	-	2005
Trafikstyring	Udarbejdelse af IT-handlingsplan	-	2005-06
Mobilitetskontor	Udarbejdelse af model for mobilitetskontor	-	2006
Hastighedsplan	Udarbejdelse af samlet hastighedsplan for Midtbyen, herunder undersøgelse af udvidelse af gågadenettet	-	2007
Miljøzone	Udarbejdelse af forslag til miljøzoneordning	-	2007
Varetransport	Undersøgelse af interessen for koordinering af varetransport i Midtbyen	-	2008

Tidsrækkefølge



Trafikplanens projekter (i alt 280 mio. kr.), fordeling af årligt investeringsbehov (mio. kr.)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			1	2	9	11	22	24	28	25	30	28	28	24	23	24

Planens tilblivelse

Trafikplanen er blevet til på baggrund af en længere proces, hvor der har været fokus på borgerinddragelse.

Der har blandt andet været gennemført holdningsundersøgelser, en idékonkurrence, offentlige møder og en høring på Rådhuset samt information og debat i dagspressen og på en særlig hjemmeside.

Processen har i hovedtræk omfattet en offentlig idé-debat i foråret 2003 og en offentlig debat om et konkret forslag til trafikplan for Århus Midtby i foråret 2004.

Resultatet af den samlede proces er denne "Trafikplan for Århus Midtby - handlingsplan", som er vedtaget af Århus Byråd i september 2005

Nærmere information

Trafikplanen kan fås ved henvendelse til Kommune Information på Rådhuset.

Her fås også rapporterne "Debatoplæg - Trafikplan for Århus Midtby" fra februar 2003 og "Veje til Fremtiden 2020 - Forslag til trafikplan for Århus Midtby" fra april 2004. Begge indeholder forskelligt baggrundsmateriale for trafikplanen.

Materiale kan også findes på trafikplanens hjemmeside:
www.aarhus.dk/trafikplan

Oplysninger kan endvidere fås ved henvendelse til:

Afdelingsingeniør Anton Iversen
Vejkontoret
Tlf: 89 40 44 57
e-mail: ai@vej.aarhus.dk

