

Fremkommelighed for alle

Aarhus skal hænge sammen – også i trafikken



Venstre

Indhold

Fremkommelighed for alle	3
Initiativer der reducerer CO₂ udledningen.....	4
CO₂-reduktion.....	7
Kollektiv transport som et attraktivt valg.....	8
BRT som fremtidens løsning.....	8
Spanien – Brabrand, samt Hasle - Tilst.....	8
Effektivt og højfrekvent busnet inden 2030.....	9
Ny kollektiv trafikstruktur.....	10
Trafikcentral og AI-baseret trafikstyring afhjælper trængsel på indfalds- og ringveje.....	11
Mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs.....	11
Nye transportvalg kræver nye vaner.....	13
Takstnedsættelser offentlig transport.....	13
Bedre infrastruktur og fremkommelighed	14
Bedre muligheder for samkørsel.....	14
Udbygning af ladeinfrastruktur.....	14
Udbygning af infrastrukturen.....	15
Et trygt og cykelvenligt Aarhus	17
Elcykler.....	17
Sikre cykelruter.....	18
Opgraderet og udbygget hovedcykelstinet.....	18
Bedre rammer for cykelparkering	19
Kunstig intelligens skal forbedre forholdene for cyklisme og gang.....	20
Forbundne lokalmiljøer med plads til byliv.....	21
Ny vejstruktur som fremmer livet i boligkvarterne	21
Grøn mobilitet til Kongelunden.....	23
Stationsnær og transportorienteret byudvikling.....	24
Hastighedsgrænser og hjertezoner ved skoler	24
Tilgængelighed, bedre fodgængerforhold og fokus på bløde trafikanter	25
En midtby i en storby	26
Indbydende gaderum, bykvalitet og et blomstrende kultur- og handelsliv.....	26
Sammenhæng i byudviklingen.....	26
Banegårdskvarteret som byrum og knudepunkt.....	27
Sammenlægning af Rådhusparken og Musikhusparken	27
Ny trafikstruktur i midtbyen vil give plads til bylivet	27
Mere parkering i p-huse, mindre på gaden.....	27
Håndværkerparkering	28
Grøn omstilling af varelevering og tung transport.....	28
Aarhus understøtter regional vækst og udvikling	29
Midttrafik og regionalt samarbejde på tværs af kommuner	29
Kattegatforbindelsen – et vigtigt skridt for Østjylland og Aarhus	29

Fremkommelighed for alle

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

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

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

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

Planen udmønter aftalen om Klimastrategi 2025-2030, hvor et flertal i byrådet besluttede, at transportområdets CO₂-udledning skal reduceres med 270.000 tons frem mod 2030. Ved afrapporteringen af klimaregnskabet i august 2025 blev beregningsmetoden ændret, hvilket har reduceret målet til 131.500 tons.

En afgørende forudsætning for at nå målet er, at aarhusianerne får adgang til attraktive, grønne transportmuligheder – samtidig med at der fortsat er gode muligheder for at anskaffe sig en elbil.

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

Venstre ønsker en styrkelse af den kollektive trafik, og er villige til, frem mod 2030, at prioritere både de anlægs- og driftsmidler, der skal til for at nå ambitionen om et trængselsfrit og højfrekvent kollektivt trafiksystem og realisere de derved forbundne klimareduktioner.

Vi kommer kun i mål med et nyt grønt mobilitetssystem hvis vi - kommune, erhvervsliv, borgere og civilsamfund – er fælles om forandringen. Venstre foreslår derfor, at der, med afsæt i den retning, der sættes med planen, indledes en ambitiøs samfundsdialog om realisering og prioritering af planens indsatser. I dette involveres erhvervsliv, grønne interesseorganisationer, fællesråd og borgere.

Initiativer der reducerer CO₂ udledningen

Aarhus Kommune står overfor en udfordring med at reducere CO₂-udledningen, især fra transportsektoren, som udgør en stor del af kommunens samlede klimaaftryk. Teknik og miljø oplyser at CO₂-udledningen fra transporten udgør 406.767 tons i 2023, indsatserne i denne plan søger at tilvejebringe reduktioner for at opnå klimaneutralitet i 2030. For at vælge de rette indsatser, er det vigtigt at forstå, hvor denne udledning stammer fra, så vi kan fokusere på de transportformer, der bidrager mest.

I klimaregnskabet fordeler udledningen i 2023 sig på følgende transportformer:

Transportform	Udledning ton CO ₂ (2023) ¹	% Udledning
Person- og varebiler	275.344	68%
Skibe	64.849	16%
Lastbiler	33.895	8%
Busser	19.343	5%
Tog	8.731	2%
Fly	2.903	1%
Andet vejgående*	1.702	0.4%
Total	406.767	100%

*Andet vejgående transport dækker over knallerter, motorcykler og elcykler.

Person- og varebiler står for 68% af transportudledningen, hvilket gør det til den største kilde. For at imødekomme denne udfordring er det nødvendigt at fokusere på initiativer, der sikrer en markant reduktion på dette område. Her er initiativer, der kan bidrage til CO₂-reduktionen:

Kollektiv transport som et attraktivt valg

- Mere og bedre kollektiv transport**
Udbygge et effektivt rutenet af BRT-busser, der vil være et attraktivt valg frem for bilen, dette vil reducere CO₂-udledningen.
- Lavere billetpriser eller abonnementsordninger**
Der gør det billigere og mere fleksibelt at vælge bussen, BRT eller letbanen.
- Parker-og-rejs-løsninger**
Flere parkeringspladser ved stationer og knudepunkter kan fremme kombinationen af bil og kollektiv transport, hvilket vil reducere biltrafikken og CO₂-udledningen.

Grøn teknologi og innovation:

- Fremme elbiler gennem skattefordele og bedre ladeinfrastruktur**
Aarhus Kommune kan forbedre infrastrukturen med flere ladestandere og gøre det lettere for borgere og virksomheder at vælge elbiler. Skattefordele for elbiler er dog et nationalt anliggende, og Aarhus Kommune kan derfor ikke selvstændigt tage beslutning herom.
- Udvikling af alternative brændstoffer som biobrændstof og Power-to-X**
Fremme udvikling af biobrændstof og Power-to-X (e-fuels) som CO₂-venlige alternativer til fossile brændstoffer, således at eksisterende biler og varevogne fortsat kan anvendes.
- Intelligente transportsystemer (ITS)**
Dynamiske trafiklys og smart trafikstyring baseret på AI-teknologi, kan reducere trængsel og optimere brændstofforbruget, hvilket mindsker CO₂-udledningen.

Bedre infrastruktur og fremkommelighed

- Forbedrede vejnet for at reducere køddannelse**
Et effektivt og velholdt vejnet, der minimerer trafikpropper og tomgang, vil mindske brændstofforbruget og udledningen fra personbiler.

¹ Teknik og Miljø - Aarhus Kommune (25. august 2025). Svar på 10-dages forespørgsel fra Venstre om klimaregnskabet for Aarhus Kommune - Transportopdelingen

8. Optimering af logistik og varelevering

Grønne transportkorridorer og effektiv varelevering kan reducere unødvendig transport og dermed CO₂-udledningen fra erhvervslivet.

Grønne incitamenter til virksomheder og borgere

9. Skattefradrag og støtteordninger for el- og biobrændselsdrevne varebiler

Mens nationale beslutninger styrer skattefordele, kan kommunen fremme grønne alternativer gennem støtteordninger til virksomheder, der skifter til miljøvenlige køretøjer.

10. Flådefornyelse i offentlige og private erhvervsliv

Støtte til flådefornyelse, hvor forurenende køretøjer hurtigt skiftes ud med eldrevne køretøjer, som allerede sker i stor udstrækning i kommunen.

11. Kørselsdeling og samkørsel

Aarhus Kommune kan fremme digitale platforme for kørselsdeling, som reducerer antallet af biler på vejene og dermed udledningen.

Den næststørste kilde til CO₂-udledning er skibe, som står for 16% af den samlede transportudledning. Årsagen til denne forholdsvis store udledning skyldes at der i klimaregnskabet for Aarhus Kommune medtages halvdelen af udledningen fra Molslinjen, der sejler mellem Aarhus og Sjællands Odde. Molslinjen har allerede bestilt to nye batteridrevne kæmpe-katamaraner, der forventes at være færdige ved indgangen til 2028. Med dette initiativ sparer Molslinjen 132.000 tons CO₂-udledning, det må derfor forventes at udledningen fra skibe vil være marginal i 2030.

Lastbiler er den tredje største kilde til CO₂-udledning, med en udledning på 8%. Det er derfor nødvendigt at tage initiativer, der fremmer grøn transportteknologi og effektivisering af infrastrukturen for lastbiltransporten. Her er initiativer til at reducere CO₂-udledningen fra lastbiler:

1. El- og brintlastbiler

Fremme af investeringer i el- og brintlastbiler, selvom økonomiske incitamenter for lastbilsejere er et nationalt anliggende, kan Aarhus Kommune skabe gode rammer for grøn transportinfrastruktur.

2. Brug af alternative brændstoffer

Fremme udviklingen og anvendelsen af biobrændstof og e-fuels i lastbiler som alternative, CO₂-venlige drivmidler, således eksisterende lastbiler kan anvendes.

3. Grønne transportkorridorer og infrastruktur

Udvikling af grønne transportkorridorer med lade- og brintstationer i kommunen.

4. Smarte ruteplanlægningssystemer

Implementering af telematik og smart ruteplanlægning for at optimere kørselsruter og reducere tomgang. Fremme af samarbejde mellem transportvirksomheder for at optimere ruter og mindske tomkørsel.

5. Elektrificering af bylevering (last-mile transport)

Øget brug af elektriske lastbiler til levering i byområder for at reducere lokal luftforurening.

Busser står for en 5% af transportens samlede CO₂-udledning, men rummer samtidig et stort potentiale for reduktion. Det kræver en målrettet indsats for at fremme grøn busteknologi og sikre attraktive rammer for kollektiv transport i Aarhus. Her er initiativer til at reducere CO₂-udledningen fra busser:

1. El- og brintbusser

Fremme indfasning af el- og brintbusser i by- og regional drift. Aarhus Kommune har som ambition, at alle bybusser kører på el senest i 2027, og at reservebusserne følger inden 2030.

2. Brug af alternative brændstoffer

For andre busser end bybusserne kan man anvende biobrændstof og e-fuels i eksisterende busflåde, så CO₂-udledningen reduceres, for turistbusser vil dette givetvis være en løsning, da batterier på nuværende tidspunkt ikke har den ønskede kapacitet.

3. Udbygning af lade- og brintinfrastruktur

Etablering af strategiske ladepunkter og brintstationer til busdrift, både i garageanlæg og på centrale knudepunkter i byen, så omstillingen bliver praktisk mulig.

4. Optimering af rutenet

Justering og effektivisering af ruter og køreplaner, så busserne kører mere fyldte og mindre tomme, hvilket reducerer unødvendigt brændstofforbrug og CO₂.

5. Elektrificering af lokal- og skolebusser

Indfasning af elektriske busser i kommunens egne kontrakter, herunder lokalbusser og skolebusser, som et synligt grønt initiativ tæt på borgerne.

Fly, tog og andet vejgående transport de mindste udledninger samlet set stadig 3,5%, disse vil kunne nedbringes gennem følgende initiativer:

1. Bæredygtige brændstoffer

Fremme udviklingen og brug af bæredygtige brændstoffer som biobrændstof og Power-to-X (e-fuels) fly. Aarhus Kommune kan fremme mulighederne for let anvende disse brændstoffer som et alternativ til fossile brændstoffer, hvilket vil reducere CO₂-udledningen.

2. Elektrificering af jernbanen

Banen til og fra Aarhus gennemgår i disse år en større elektrificering. Dette vil bidrage til en betydelig CO₂ reduktion når projektet er gennemført i slutningen af 2026. Ligeledes vil det give langt bedre luftkvalitet i midtbyen.

Venstre vil med denne plan fremme ovenstående initiativer i så stor udstrækning som muligt, men det må også konstateres at langt den største mulighed for at påvirke reduktion af CO₂ udledning er gennem skattefordele, hvilket er et nationalt anliggende der reguleres i Folketinget.

CO₂-reduktion

Venstre er en del af klimaaftalen for Aarhus Kommune, hvor det oprindeligt blev besluttet at reducere CO₂-udledningen fra transportområdet med 270.000 ton.

Ved afrapporteringen af klimaregnskabet i august 2025 blev beregningsmetoden dog justeret, hvilket reducerede målet til 131.500 ton. Det er dette tal, Venstre nu betragter som det reelle reduktionsmål for transportområdet.

En del af reduktionen fra transportområdet opnås med følgende indsatser: Bæredygtig jordhåndtering, Bæredygtig luft- og skibsfart, kommunale bæredygtige anlæg, optimeret og emissionsfri kommunal flåde samt kommunale emissionsfri maskiner og kørsel. Efter disse tiltag resterer der en reduktionsopgave på 109.000 ton CO₂ fra vejtransporten².

De seneste ti år har vist, at udviklingen af grønne løsninger går hurtigt, og at aarhusianerne har taget teknologien til sig – blandt andet gennem øget investering i elbiler. Venstre mener derfor, at de løsninger, der vælges for at reducere CO₂, ikke bør straffe borgerne, men derimod motivere og gøre det nemmere at vælge grønne alternativer.

Ved det opdaterede klimaregnskab, som byrådet modtog i august 2025, fremgik det, at Aarhus Kommune vil overopfylde sit mål om nettonul i 2030 med 95.000 ton CO₂. Derfor mener Venstre, at det vil være mest økonomisk ansvarligt at justere reduktionsmålet for transportområdet. For at nå målet om nettonul i 2030 kræves alene en yderligere reduktion på 14.000 ton CO₂.

Tabellen nedenfor viser de foreslåede indsatser i denne plan. Samlet set forventes de at give en CO₂-reduktion på mellem 15.321 og 47.043 ton, hvilket betyder en overopfyldelse af målet på mellem 1.321 og 33.043 ton. Venstre ser dette som en ambitiøs og realistisk vej, hvor vi samtidig undgår tiltag som nul-emissionszoner og grønne vejafgifter, der vil have store negative konsekvenser for Aarhus.

Indsats	Reduktion (Tons CO ₂) ³
Stationsnær og transportorienteret byudvikling	404 - 1.811
Fuldt udbygget supercykelstinet	79 - 360
Fuldt opgraderet og udbygget hovedcykelstinet	6 - 29
Opgradering af lokale stinet (øget sti-pulje)	471 - 2.108
Mere og bedre cykelparkering	13 - 57
Udvikling af Banegårdskvarter (Fuld pakke)	12 - 55
Forbedrede skoleveje, trafikikkerhed og hjertezoner for skoler	135 - 617

² Teknik og Miljø - Aarhus Kommune (30. september 2025). Svar på 10-dages forespørgsel fra Venstre om reduktionsmål, kørselsomfang, kollektiv trafik og trafikafvikling

³ Teknik og Miljø - Aarhus Kommune (8. september 2025). Svar på 10-dages forespørgsel fra Venstre vedrørende afrapportering på klimaregnskabet

Mere cyklisme for alle - udlån af elcykler	173 - 789
Fuldt udbygget trængselsfrit busnet før 2030	5.726 - 21.729
Letbane etape 1 - udvidelse af frekvens og kapacitet	539 - 2.406
Principper for vejstruktur, mobilitetszoner og hastighedsgrænser	2.033 - 8.653
Ny trafikstruktur og mobilitetszone for Midtbyen	138 - 632
Ny trafikstruktur og mobilitetszone for Kongelunden og Sydbyen	26 - 119
Hurtigere elektrificering af tung trafik og varelevering	5.106 - 5.617
Facilitering af samkørsel	349 - 1.567
Øget indsats for ladeinfrastruktur	111 - 494
Total	15.321 - 47.043

Venstre lægger vægt på, at investeringer skal have den ønskede effekt, og at erfaringer fra lignende projekter – også internationalt – skal inddrages. Inden for de tilgængelige økonomiske rammer skabes dermed et solidt fundament og væsentlige skridt mod målsætningen om at reducere transportrelateret CO₂ med 15.321 - 47.043 ton i 2030 og dermed opnå CO₂-neutralitet for Aarhus som bysamfund.

Kollektiv transport som et attraktivt valg

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

Det skal medvirke til, at aarhusianernes transportvalg i højere grad består af kollektiv transport. Venstre ser at antallet af passagerer i den kollektive trafik skal stige med 50%, så aarhusianernes ture med kollektiv trafik går fra at udgøre 7% i 2019 til 11% i 2030 på kommuneniveau. Det svarer til 49 mio. passagerer i bus og letbane i 2035.

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

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

Venstre foreslår følgende initiativer:

BRT som fremtidens løsning

Spanien – Brabrand, samt Hasle - Tilst

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

BRT-løsningen på strækningen Spanien–Brabrand er det mest økonomisk fordelagtige teknologivalg. Den giver næsten dobbelt så meget for pengene som en letbane og sikrer samtidig den nødvendige fleksibilitet – ruten kan omlægges uden store omkostninger. Samtidig skaber løsningen synergi med den foreslåede BRT-linje på Ringvejen og undgår den betydelige CO₂-udledning, da anlæg af letbane forventes at udlede ca. 25% mere CO₂.⁴

⁴ Teknik og Miljø – Aarhus Kommune (Marts 2023). Sammenligning af fire scenarier for udbygning af den højklassede kollektive trafik

Derudover har BRT flere praktiske fordele frem for letbane: anlægsomkostningerne er lavere, implementeringen er hurtigere, og det kræver mindre permanent fysisk infrastruktur, hvilket gør det nemmere at tilpasse ruten ved ændringer i byudvikling eller trafikmønstre. BRT-løsningen kan desuden dele trace med bilerne på strækninger, hvor der ikke er plads til eget spor, hvilket yderligere øger fleksibiliteten og reducerer anlægsomkostninger. Den mindre fysiske påvirkning betyder også færre gener for borgere og miljø under anlægsfasen.

BRT-løsningen har knap så stor kapacitet som en letbane, dette vil opleves som en fordel for brugerne, da det muliggør højere frekvens. Den højere frekvens kan i sidste ende betyde, at den samlede kapacitet bliver den samme som ved letbane, blot fordelt på flere afgang, hvilket giver mere fleksible og attraktive afgang for passagererne.

Da BRT-løsningen er betydeligt billigere i anlæg, foreslår Venstre, at en forgrening Hasle Torv – Tilst planlægges i sammenhæng med etappen Spanien–Brabrand. Dette vil skabe synergi og sikre, at Tilst også bliver betjent med højklasset kollektiv trafik.

Venstre foreslår at der igangsættes en undersøgelse af BRT på strækningen, således at denne kan fremlægges for byrådet som et alternativ til en løsning med letbane på strækningen.

Derudover foreslår Venstre at fortsætte opsparingen til højklasset kollektiv trafik på strækningen Spanien–Brabrand. I perioden 2025–2028 afsættes i alt 509 mio. kr., svarende til den allerede besluttede opsparing til etablering af højklasset kollektiv trafik etape 2. Der er besluttet en samlet opsparing på 770 mio. kr. til etape 2 i perioden 2024–2034 (2024-priser).

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

Venstre foreslår, at den kollektive trafik på strækningen allerede nu skal styrkes, hvorfor kapacitet og frekvens på linje 3A og 4A løbende øges. Venstre har med budget 2026 sikret at der er tilvejebragt driftsmidler til dette i 2026 - 2029.

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

Venstre mener, at den kollektive trafik på strækningen allerede nu skal styrkes, hvorfor kapacitet og frekvens på linje 6A løbende øges og at der i forbindelse med budgetforhandlingerne i det kommende år tilvejebringes driftsmidler.

Endelig ønsker Venstre, at der i forbindelse med fremtidig udbygning af BRT i Aarhus samtidig etableres nye parker og rejs-faciliteter, eksempelvis ved E45, Viborgvej i Tilst og Hovedvejen i Kolt-Hasselager.

Effektivt og højfrekvent busnet inden 2030

Der er behov for at styrke serviceniveauet i den kollektive trafik nu og her, så aarhusianerne hurtigt får et velfungerende grønt alternativ til bilen. Venstre mener derfor, at det er nødvendigt markant at øge serviceniveauet for den kollektive trafik i forbindelse med den nye køreplan, som skal byrådsbeslutes i 2026.

Der ønskes herudover løbende styrkelse af ruterne 3A, 4A og 6A, således at frekvens løbende øges og at der i forbindelse med budgetforhandlingerne i det kommende år tilvejebringes driftsmidler.

Endelig ønsker Venstre, at Teknik og Miljø i samarbejde med Borgmesterens Afdeling i 2025 fremlægger forslag til en ny budgetmodel for kollektiv trafik, hvor driftsøkonomien fremskrives i takt med befolkningsudviklingen.

Ved at sikre, at busserne kommer hurtigere frem, frigøres derudover spildte køretidsminutter, der kan geninvesteres til serviceforbedringer og som skaber grundlag for vækst i passagertallet.

Venstre fastlægger forpligtende måltal for busfremkommelighed, der giver besparelser i køretidsminutter på 6 mio.kr. i 2027, 8 mio.kr. i 2028 stigende til 25 mio. kr. i 2030 og 50 mio.kr. i 2035. Dermed øges den målsætning om busfremkommelighed, som blev besluttet med Budget 2023, der indebar besparelser i køretidsminutter svarende til 4 mio. kr. årligt fra 2026.

Venstre ønsker en fuld realisering af det trængselsfrie busnet inden 2030. Venstre mener, at det effektive og højfrekvente busnet skal etableres efter en trappemodel, hvor udviklingen tages i trin. Derved hastes indsatser ikke igennem, finansiering kan tilvejebringes og der sikres tid til at borgere og erhvervsliv kan tilpasse sig de nye muligheder. Det betyder samtidigt, at generne fra de nødvendige anlægsarbejder kan fordeles over tid uden at store dele af trafikvejnettet påvirkes samtidigt.

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

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

Venstre har som en del af budget 2025 sikret, at der er afsat 100 mio.kr. i perioden 2025-2028 til investeringer i busfremkommelighed.

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

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

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

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

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

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

Trin 3 igangsættes efter 2030 men gerne tidligere og indebærer færdiggørelse og indvielse af BRT Spanien-Brabrand, jf. tidligere afsnit.

Ny kollektiv trafikstruktur

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

Venstre foreslår, at der skal udarbejdes en ny køreplan for den kollektive trafik til idriftsættelse i 2027, som indarbejder ambitionerne om effektive buskorridorer og et højklasset busnet. Buskapaciteten i de traditionelle "gule busser" skal understøtte de korridorer hvor efterspørgslen er størst. Venstre mener, at det er vigtigt at prioritere flere direkte ruter med kortere rejsetid, da det er en væsentlig forudsætning, hvis flere skal vælge den kollektive trafik.

Venstre ønsker, at Teknik og Miljø, sammen med Midttrafik, gennemfører optimering af busnettet i midtbyen, herunder sanering af busstoppesteder samt ruteomlægninger, så alle busser eksempelvis ikke skal køre igennem busgadestrækningen. Derudover skal en ny køreplan også tænkes sammen med et oplæg til øvrige greb, der kan optimere busnettet – såsom ny enkel takststruktur samt zoneinddeling med fokus på oplandet.

Med inspiration fra blandt andet Fynbus foreslår Venstre, at Teknik og Miljø går i dialog med Midttrafik og undersøger muligheden for billige billettyper således at f.eks. studerende, ældre, pendlere og turister i endnu højere grad benytter busserne og således at prisen for en busbillet sænkes. Ligeledes skal der i dialog med kultur- og idrætsinteressenter afsøges mulighederne for arrangementskørsel og billigere billetter til brugere af

kulturtilbud i forbindelse med idræts- og kulturarrangementer i bl.a. Kongelunden. Der afsættes 1 mio. kr. årligt i forbindelse med forsøgsvis busbetjening ved store arrangementer med finansiering fra arrangørerne i videst muligt omfang. Venstre ønsker, at Aarhus Kommune går foran i forsøgsordningen, og forsøgsvist indarbejder kollektiv transport, som en del af billetprisen.

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

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

Trafikcentral og AI-baseret trafikstyring afhjælper trængsel på indfalds- og ringveje

Et effektivt ringvejsnet og indfaldsveje er afgørende for at sikre god fremkommelighed i Aarhus. Teknik og Miljø har siden 2016 arbejdet målrettet med at udvikle intelligente transportsystemer (ITS), hvilket har ført til markante forbedringer i rejsetiderne på indfalds- og ringveje. For eksempel er kapaciteten på Ringgaden blevet øget med op til 30% ved brug af ITS-teknologi.

Venstre foreslår at bygge videre på dette arbejde og integrere avanceret teknologi som kunstig intelligens (AI) i trafikstyringen. Ved at implementere AI-drevne systemer, som dem der tilbydes af Ambolt's avancerede trafikstyring, kan Aarhus opnå en endnu mere dynamisk og intelligent trafikafvikling. AI kan analysere trafikdata i realtid og optimere trafikstrømmen automatisk, så trængsel og flaskehalse kan afhjælpes, før de opstår. Dette kan eksempelvis være særligt nyttigt ved trafikulykker, pludselig opstået trængsel eller i forbindelse med afslutningen af større events, hvor trafikmønstrene ændrer sig hurtigt.

Ved at bemane den nuværende ITS-trafikcentral og kombinere den med AI-løsninger kan vi sikre en mere proaktiv og effektiv trafikstyring. AI kan forudse trafikmønstre og justere trafiklys og signaler dynamisk for at optimere fremkommeligheden og minimere forsinkelser. Det vil sikre en pålidelig og smidig trafikafvikling på vejnettet, som samtidig reducerer CO₂-udledningen ved at mindske trængsel og tomgang.

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

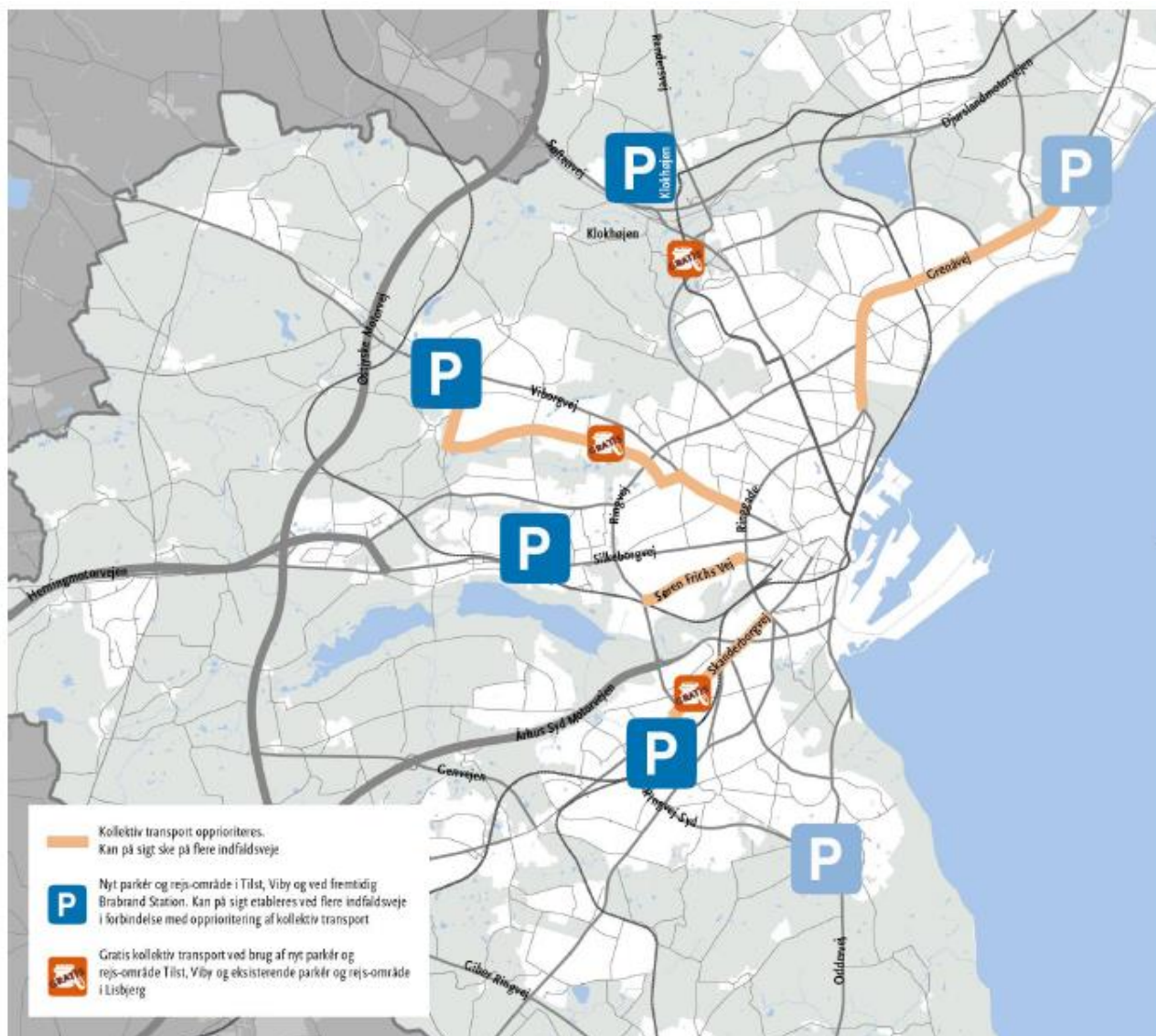
Mobilitetsknudepunkter med parkér og rejs

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

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

Venstre ønsker derfor, at Teknik og Miljø går i dialog med private grundejere om mulighederne for etablering af parkér-og-rejs ved Anelystvej i Tilst, Skanderborgvej og Grenåvej i nær tilknytning til eksisterende detailhandel og parkering i områderne.

Som en del af byudviklingen i Lisbjerg ønskes det desuden, at Teknik og Miljø afsøger mulighederne for etablering af mindre detailhandel, lynladestationer mv. i området ved Klokhøjen. Ligeledes skal der arbejdes med tilkørselsforhold og skiltning, ligesom der skal sikres større tryghed på Klokhøjen igennem videoovervågning. Dette vil gøre, at området fremstår som et mere attraktivt tilbud end i dag.



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

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

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

Nye transportvalg kræver nye vaner

Venstre anerkender, at nye transportvalg kræver store adfærdsændringer, derfor ønsker Venstre, at Teknik og Miljø igangsætter en transportvane- og transport-adfærds-undersøgelse, der kortlægger udfordringer og muligheder for, at aarhusianerne kan træffe nye transportvalg. Kortlægningen skal danne grundlag for den fortsatte samfundsdialog og skal også indgå som en del af den årlige opfølgning, så der kan foretages de nødvendige justeringer i indretningen af grøn mobilitet i Aarhus.

Takstnedsættelser offentlig transport

Venstre har i forbindelse med budgetforhandlingerne for 2025 sikret, at der fra 1. januar 2026 indføres en forsøgsordning, hvor billetprisen på tre udvalgte buslinjer sænkes til 15 kr. pr. rejse. Forsøget skal skabe erfaringer med, hvordan lavere priser påvirker passagertal, kundetilfredshed og brug af kollektiv transport, især i oplandsbyerne.

Forsøget vil omfatte følgende linjer:

1. **Buslinje 11:** Stavtrup – Harlev
2. **Buslinje 14:** Sabro – Grøfthøj
3. **Buslinje 17:** Studstrup – Solbjerg

Venstre ser forsøgsordningen som et vigtigt skridt mod **at gøre alle busruter i Aarhus billigere til 15 kr.**, og ønsker, at erfaringerne fra de tre linjer skal danne grundlag for en permanent løsning i hele kommunen. Det er nemlig ikke blot et spørgsmål om lavere priser, men også om at sikre flere afgang og højere frekvens, da det er afgørende for, at flere borgere vælger den kollektive trafik frem for bilen.

Forsøgsordningen har flere fordele. Lavere priser gør det nemmere for borgere i oplandsbyer og forstæder at benytte bussen, hvilket øger tilgængeligheden. Samtidig forventes den nedsatte pris at tiltrække flere passagerer, hvilket kan reducere trængsel og CO₂-udledning. Forsøget giver desuden et værdifuldt beslutningsgrundlag, da det skaber konkrete data om passagertal, rejsemønstre og efterspørgsel, som kan bruges til at planlægge fremtidige takst- og ruteændringer. Endelig har ordningen positive klimamæssige effekter, da flere busrejsende betyder mindre biltrafik og lavere CO₂-udledning.

Venstre understreger, at initiativet skal gennemføres ansvarligt, og at erfaringerne skal bruges til at træffe beslutninger, der er både økonomisk og praktisk bæredygtige.

Bedre infrastruktur og fremkommelighed

En stor del af borgerne og erhvervslivet i Aarhus Kommune vil fortsat have behov for at kunne benytte bil og varebil. Særligt for børnefamilier kan det få alvorlige konsekvenser, hvis bilen ikke er en reel mulighed. I en travl hverdag skal børn hentes fra forskellige steder, og der skal handles ind på vej hjem fra arbejde. Uden adgang til bil vil transporten ofte tage længere tid med offentlig transport – og det betyder mindre tid til samvær som familie.

Derfor mener Venstre, at det fortsat skal være muligt at køre i bil og varebil, og at vejinfrastrukturen løbende bør udbygges for at sikre god fremkommelighed. Når veje lukkes, flyttes trafikken blot til andre strækninger – det skaber øget trængsel, længere rejsetid og flere køer, hvilket igen fører til højere udledning af både partikler og CO₂. Vi har konkret set konsekvenserne ved lukning af Vesterbro Torv, hvor den samlede gennemsnit rejsetid på hverdage er steget med 6 minutter og i myldretiden (kl. 7-9 og 15-17) med 15 minutter, 98.000 daglige køretøjer er berørt af denne rejsetidsforlængelse⁵. Venstre mener på denne baggrund at lukning af veje og pladser skaber så store udfordringer for fremkommeligheden i midtbyen og derfor bør sådanne projekter ikke gennemføres.

Også for små erhvervsdrivende og håndværkere er det afgørende, at kunne komme frem i byen i bil eller varevogn. Hvis adgangsforholdene forringes, bliver det dyrere og mere besværligt for både virksomheder og kunder. I værste fald kan det betyde, at borgere ikke kan få fat i en håndværker eller at lokale erhverv må opgive at betjene visse byområder. Derfor bør der etableres flere dedikerede håndværker parkeringspladser, så det bliver lettere og mere attraktivt for de små virksomheder at arbejde i byen

⁵ Teknik og Miljø - Aarhus Kommune (30. september 2025). Svar på 10-dages forespørgsel fra Venstre om reduktionsmål, kørselsomfang, kollektiv trafik og trafikafvikling

Bedre muligheder for samkørsel

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

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

Venstre foreslår at øge interessevaretagelsen for et stærkere lovgrundlag herunder, trafikskelskabernes rammer for at tilbyde nye løsninger, bl.a. taxalovgivning og skattelovgivning. Dertil foreslår Venstre at der udrulles ny samkørselsplatform for Aarhus Kommunes medarbejdere samt samarbejde med virksomheder om udbredelse af samkørsel.

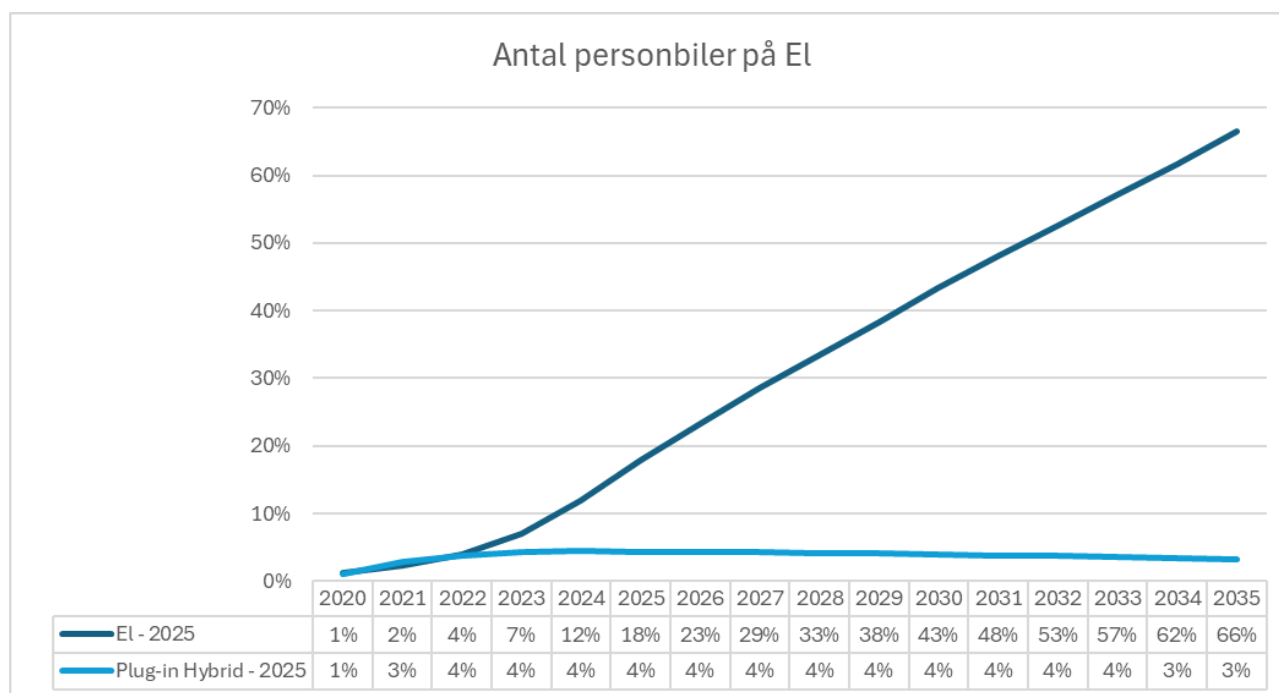
Udbygning af ladeinfrastruktur

Venstre konstaterer, på baggrund af data fra Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, at 45%⁶ af alle biler i 2030 forventes at være el- eller hybridbiler (se figur), dette er også de måltal der er indregnet i klimaregnskabet for Aarhus Kommune

Det understreger behovet for en fortsat og målrettet udbygning af ladeinfrastrukturen i Aarhus, hvis det skal være attraktivt og praktisk for flere borgere at vælge elbil i hverdagen.

Byrådet har sat et mål om ét offentligt ladepunkt pr. 25 elbiler. Venstre foreslår at styrke ladeinfrastrukturen yderligere – ikke kun i antal, men også i variation. Der skal være både hurtigladere og normalladere tilpasset forskellige behov og brugssituationer.

Samtidig mener vi, at borgernes ønsker til placering af ladestandere skal inddrages aktivt og løbende – blandt andet gennem den eksisterende ordning, hvor borgere kan indsende forslag til placeringer. Disse input skal bruges systematisk, og leverandørerne skal løbende informeres om, hvor behovet er størst, så nye ladestandere bliver etableret dér, hvor de skaber mest værdi for borgerne. Kommunen skal samtidig sikre en smidig og effektiv sagsbehandling, så opsætning af ladestandere kan ske hurtigt og uden unødvendige forsinkelser.



⁶ Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet (2025): Klimastatus og – fremskrivning 2025. Hentet fra <https://www.kefm.dk/klima/klimastatus-og-fremskrivning/klimastatus-og-fremskrivning-2025> den 7. oktober 2025.

Venstre ønsker kommunalt grundsalgsudbud af mindst 4 lynladestationer ved det overordnede vejnet inden 2027, og er enige om, at ladeinfrastruktur og særligt mulighederne for lynladning skal tænkes ind i det strategiske arbejde med byudvikling, såvel som i kommunens byudviklingsprojekter. Venstre ønsker at prioritere udbud af ladeinfrastruktur, så det gøres nemmere for borgere uden egen p-plads i f.eks. etagebyggerier og almene boliger at oplade sin elbil. Dette kan bl.a. ske ved i højere grad at anvende miniudbud, som forsimples ansøgningsprocessen for operatørerne. Det skal sikres, at ladeløsninger etableres på markedsvilkår og drives af operatører med erfaringen og kapaciteten til at sikre driftssikre, tilgængelige og brugervenlige løsninger for borgerne.

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

Udbygning af infrastrukturen

Da mange borgere i Aarhus Kommune fortsat vil have behov for bilen i deres hverdag, er det afgørende, at vejnettet følger med udviklingen og løbende udbygges for at reducere trængsel og sikre bedre fremkommelighed.

Venstre foreslår at igangsætte en undersøgelse af en ny østlig Ringgade, der skal forbinde Sydhavnsvej med Aarhus Ø, Randersvej og Skovvejen. Denne løsning vil markant reducere trængslen og skabe bedre trafikafvikling, samtidig med at CO₂-udledningen mindskes, da køkørsel reduceres, og mange ture vil blive kortere end via Ringgaden omkring midtbyen. Vejen vil også muliggøre en mere fredelig Havnegade/Skolebakken, hvor der i dag er store problemer i myldretiden. Derudover vil løsningen være til stor gavn for borgerne på Aarhus Ø, da den vil give bedre tilgængelighed og aflaste de nuværende veje i området. Venstre bemærker, at staten har støttet et lignende projekt i København og foreslår derfor, at muligheden for statslig medfinansiering undersøges.

For at imødegå de stigende problemer i Nørreport-krydset, hvor letbanen og øvrige transportformer konkurrerer om pladsen, foreslår Venstre, at der igangsættes en undersøgelse af muligheden for at etablere en bilbro fra Aarhus Ø til Nørreport. Trafikale udfordringer i området vil kun vokse i takt med, at flere letbanetog indsættes på strækningen. Derfor er det nødvendigt at finde en holdbar løsning nu – ellers risikerer vi, at biltrafikken i området bryder helt sammen.

Venstre vil arbejde for etablering af ramper ved Ravnsbjergvej på Sydmotorvejen og udbygge denne til en 4-spolet vej. Dette vil markant reducere trafikken på Viby Torv og skabe et mere fredeligt og attraktivt bymiljø. Det vil samtidig forbedre vejforbindelserne for borgerne i Stavtrup og give en mere direkte forbindelse til midtbyen samt hurtigere adgang til motorvejen for borgere i Højbjerg. Denne løsning vil også bidrage til at mindske CO₂-udledningen ved at reducere køkørsel.

Venstre vil arbejde for en vejforbindelse mellem Tilst og Palludan-Müllers Vej. Denne forbindelse vil sikre bedre trafikflow og give nemmere adgang til de kommende bolig- og erhvervsområder i Marienlyst. Den vil markant reducere trængslen på Ringvejen og understøtte den vækst, området oplever, samtidig med at infrastrukturen tilpasses den voksende befolkning i Aarhus.

Et trygt og cykelvenligt Aarhus

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

Aarhus skal fortsat udvikles som en cykelvenlig by, hvor cykling er en naturlig og integreret del af hverdagen for mange borgere. Venstre ønsker at skabe en cykelkultur, hvor den næste generation vokser op med cyklen som en naturlig del af deres livsstil. Derfor er det helt afgørende, at det føles trygt at færdes på cykel og til fods. Venstre har således en ambition om, at cykeltrafikken skal stige, og at 25% af alle ture, der foretages i kommunen i 2030, foretages på cykel, hvilket svarer til en forøgelse på 50% i forhold til i dag.

Venstre mener at skal igangsætte initiativer, der følger nedenfor.

Elcykler

Elcykler spiller en stadig vigtigere rolle i den grønne mobilitet, særligt i byområder, hvor mange borgere i dag anvender elcyklen som et alternativ til husstandens bil nummer to. Studier og erfaringer viser, at elcyklen i stigende grad erstatter kortere bilture og gør hverdagslogistikken nemmere – også for børnefamilier og ældre. Venstre ønsker at fremme denne udvikling gennem initiativer, der gør det nemt og attraktivt for flere at vælge elcyklen.

For at understøtte udviklingen vil Venstre gøre det lettere for private og boligforeninger at opsætte ladestandere til elcykler ved at forenkle sagsbehandling og fjerne unødvendigt bureaukrati. Derudover ønsker Venstre at indgå partnerskaber med erhvervslivet, hvor borgere får mulighed for at afprøve en elcykel i en periode – eksempelvis en måned – efter samme model som Cyklistforbundets projekt Test en elcykel⁷. I projektet deltog knap 1.700 bilpendlere, og resultaterne viser, at hele 20 procent af deltagerne købte en elcykel efter testperioden, mens mange fravalgte husstandens bil nummer to. Erfaringen viser, at sådanne initiativer har stor effekt og reelt ændrer transportvaner, samtidig med at de understøtter mere bæredygtige og fleksible mobilitetsløsninger.

Da elcykler er en dyr investering, er det også vigtigt at sikre gode og trygge parkeringsløsninger, som beskytter mod tyveri og hærværk. Venstre ønsker derfor at fremme etableringen af sikre cykelparkeringsfaciliteter, særligt ved større boligområder, arbejdspladser og transportknudepunkter, for at sikre, at flere har tryghed i at investere i elcykler som et reelt alternativ til bilen.

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

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

Sikre cykelruter

Et sikkert trafikmiljø er afgørende for at flere trygt vælger cyklen. For at sikre, at Aarhus forbliver en tryk og sikker by at færdes i for alle trafikanter, mener Venstre at trafikssikkerheden skal styrkes i Aarhus. Derfor er Venstre enig i at der igangsættes en sortpletanalyse af Teknik og Miljø i 2025, som vil udpege de mest uheldsbelastede strækninger og kryds. Venstre er enig i at sortpletsanalysen skal have et særskilt fokus på cyklisterne oplevede tryghed og trafikssikkerhed for at afdække, hvor der er behov for at sætte ind.

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

Opgraderet og udbygget hovedcykelstinet

Med den nuværende cykelhandlingsplan er der udmøntet midler til etablering af nye cykelstier blandt andet på Sønder Allé, Nørregade-Nørre Allé, Elevvej-Koldkilde, Ajstrupvej-Ajstrup Strand, Solbjerg-Tranbjerg samt Beder-Malling. Venstre ønsker, at Teknik og Miljø fremskynder de sidste planlagte projekter i cykelhandlingsplanen, så de endeligt kan realiseres. Endvidere foreslår Venstre, at der anlægges cykelsti og gadelys på Skæring Strandvej fra Skæring til Kaløvig Bådehavn. Formålet med projektet er at øge trafikssikkerheden og trygheden for cyklister og fodgængere i området. Projektet omfatter anlæg af en cirka 2,9 km lang cykelsti langs Skæring Strandvej, etablering af gadelys på hele strækningen samt forbedring af udsatte overkørsler for cyklister.

⁷ Gate 21 (2024): Sund og aktiv hverdag på en elcykel – erfaringer fra projektet Test en Elcykel. Hentet fra <https://gate21.dk/wp-content/uploads/2024/05/Sund-og-aktiv-hverdag-paa-en-elcykel.pdf> den 7. oktober 2025.

Det er afgørende at tage de næste skridt og sikre betydelige investeringer i cykelområdet for herved at fremme gode cykelmuligheder i hele kommunen. Cykelstiinfrastrukturen på hovedcykelstinettet skal forbedres og udbygges markant, cykelstierne skal være af høj kvalitet og have plads til alle. Venstre er enige i at prioritere opgradering af Nydamsvej i Skejby/Vejlby-Risskov, Silkeborgvej mellem Ringgaden og Ringvejen, Kærbyvej i Kasted og Lisbjerg-Nye langs letbanetracéet. Venstre ønsker, at der i forbindelse med byudviklingsprojekter afsøges muligheder for etablering af cykelforbindelser som en del heraf.

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

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

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

Venstre ønsker at der i størst muligt omfang søges at etablere dedikerede cykel-korridorer, der er adskilt fra den øvrige trafik, som vi kender det fra Brabrand stien og kyststækningen fra Risskov til centrum. På den måde vil det være langt mere sikkert at færdes på cykel og flere vil se det som attraktivt at vælge cyklen frem for de øvrige transportformer.



Bedre rammer for cykelparkering

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

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

Kunstig intelligens skal forbedre forholdene for cyklisme og gang

Kunstig intelligens kan være med til at optimere og udvikle mobilitetssystemet. Venstre mener, at en ny prioriteringsmodel for grøn signalstyring ved brug af ITS vil være attraktiv, så grønne transportformer, kollektiv transport, cyklisme og gang prioriteres i krydsene.

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

Forbundne lokalmiljøer med plads til byliv

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

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

Venstre mener at følgende initiativer skal igangsættes:

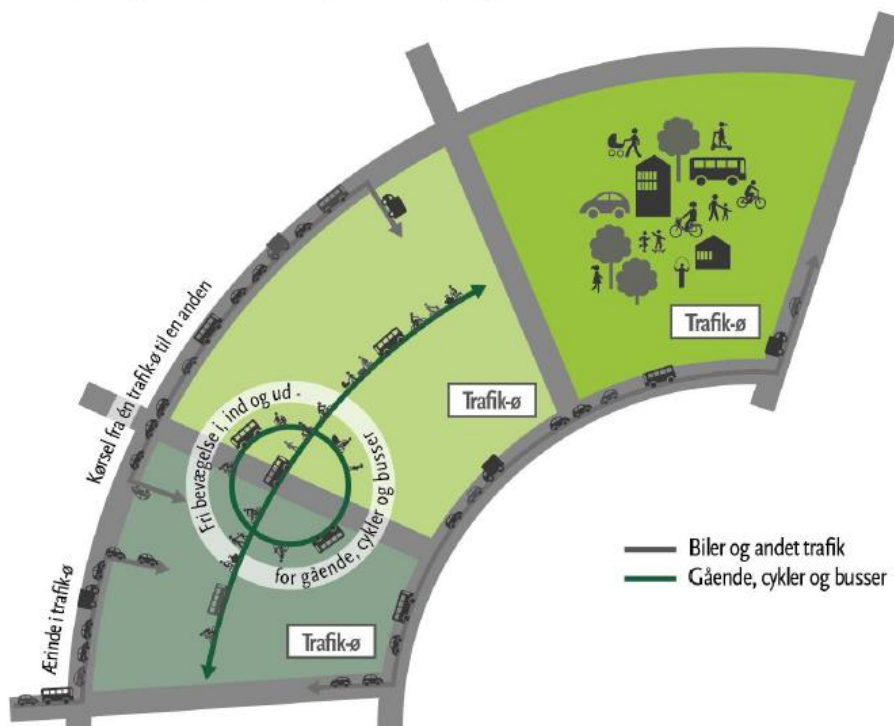
Ny vejstruktur som fremmer livet i boligkvarterne

Boligkvartererne i Aarhus skal være endnu mere attraktive og trygge at bo, lege og leve i til gavn for beboere og bløde trafikanter. Det gælder både i midtbyen, i forstæderne og i vores oplandsbyer og landsbyer. Derfor mener Venstre, at størstedelen af vejtrafikken skal foregå på det overordnede trafikvejnet, mens lokalvejene, bymidterne og boligområderne forbeholdes lokaltrafik og ærindekørsel. Det vil give plads til gaderum med mere ophold, bløde trafikanter og mindre støj. Venstre definerer overordnede veje som veje med en ÅDT (årsdøgntrafik) på over 6.000 biler. Ved planlægning af trafikker bør veje med en ÅDT over dette niveau ikke lukkes, da det vil medføre øget partikel- og CO₂-udledning som følge af øget belastning på andre vejstrækninger.

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

Trafik-ø: En ø i trafikken

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



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

I forlængelse af ovenstående, er det nødvendigt at sikre et effektivt net af ringveje og indfaldsveje for at forbedre fremkommeligheden i Aarhus og derfor prioriteres en kapacitetsforøgelse af udvalgte kryds eksempelvis med svingbaner.

Veje og gader fungerer først og fremmest som trafikarealer, men de er også vigtige byrum, hvor mennesker mødes, og hverdagslivet udfolder sig. Derfor skal fremtidige infrastrukturprojekter tage højde for, hvordan disse rum kan indrettes, så de understøtter møder og bevægelse på en tryk og indbydende måde. Samtidig viser erfaring, at folk ofte foretrækker at mødes i mere rolige og trygge omgivelser som baggårde, pladser, parker og andre grønne byrum, hvor der er plads til ophold og samvær uden trafikens støj og stress. Venstre ønsker derfor, at anlægsprojekter prioriterer byrumsopgraderinger, der skaber attraktive opholds- og bevægelsesmuligheder med træer, beplantning og klimatilpasning – i balance med den nødvendige trafikafvikling. På den måde styrkes både bylivet og trygheden i byens forskellige rum.

Grøn mobilitet til Kongelunden

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

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

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

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

Venstre ønsker endvidere, at Teknik og Miljø går i dialog med relevante event-aktører, og undersøger mulighederne for etablering af et mere udbredt koncept for arrangementskørsel. Dette bør tænkes sammen med de parkér-og-rejs-anlæg, der fremgår af denne plan.

Det skal herudover sikres, at delecykler og deleløbehjul også er tilgængelige og anvendelige på strækningen mellem midtbyen og Kongelunden. Samtidig skal forholdene for bløde trafikanter styrkes som en integreret del af arbejdet med fremtidens Marselis Boulevard, hvor infrastrukturen planlægges med fokus på en god balance, der tilgodeser alle trafikformer. Der skal sikres rummelige og trygge arealer til både cyklister og gående, og der skal etableres sikre krydsningsmuligheder, herunder ved Birketorget, som i dag udgør en vigtig forbindelse mellem den centrale by og Marselisborg Gymnasium.

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

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

Stationsnær og transportorienteret byudvikling

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

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

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

I forbindelse med udvikling af Lystrup mener Venstre endvidere, at muligheden for byudvikling og parker-og-rejs ved Hovmarken Station skal undersøges.

Hastighedsgrænser og hjertezoner ved skoler

Det skal føles trygt at cykle og gå i skole. Venstre mener, at det skal undersøges at indføre hjertezoner ved alle skoler i Aarhus, hvor det er muligt af hensyn til trafikafviklingen på det overordnede vejnet. Det betyder, at biltrafikken i de udvalgte hjertezoner midlertidigt afgrænses mellem 7:30-8:30, så børn kan komme nemt og sikkert i skole til fods og på cykel. Venstre ønsker, at magistratsafdelingerne Teknik og Miljø og Børn og Unge etablerer hjertezonerne efter dialog med lokalområderne. Der afsættes 1 mio. kr. årligt i perioden 2025-2028 til etablering af hjertezoner med inddragelse af skolebestyrelser, fællesråd og lokalsamfundet. Heraf kan der indgå understøttende pædagogiske tiltag såsom trafik- og færdselsundervisning på skolerne med fokus på at gøre børnene kompetente og trygge ved at komme i skole til fods og på cykel. Det handler især om at opmuntre forældre til at lade være med at køre deres børn til skole, samtidig med at børnene vejledes i, hvordan de sikkert færdes i trafikken. På den måde får børnene større selvtilid og selvværd ved at klare klare opgaver omkring sig selv, hvilket styrker deres selvstændighed og tryghed i hverdagen.

Endelig er Venstre åben for at sænke hastigheden på omkringliggende veje, hvor det er et ønske lokalt for at skabe et tryggere nærmiljø. Det kan f.eks. være på udvalgte veje og gader med høj grad af bløde trafikanter, i boligområder samt områder omkring skoler.

Tilgængelighed, bedre fodgængerforhold og fokus på bløde trafikanter

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

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

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

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

En midtby i en storby

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

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

Mobilitetssystemet skal sikre, at midtbyen er let at komme til og fra, og at det er nemt at komme omkring. Det gælder også ved varelevering, så de lokale butikker, der bl.a. er under pres fra stigende internethandel og digitale underholdningstilbud, understøttes.

Venstre mener at følgende initiativer skal igangsættes:

Indbydende gaderum, bykvalitet og et blomstrende kultur- og handelsliv

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

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

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

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

Venstre mener desuden, at Jægergårdsgade, med dens mange butikker og restauranter, rummer store potentialer som et samlende byrum. Venstre ønsker, at en del af Jægergårdsgade fra sommeren 2025 indrettes som midlertidig sommergågade, der skaber bedre forhold for fodgængere, cyklister og opholdsmuligheder. Det er væsentligt at sommergågaderne er midlertidige løsninger og at status som sommergågade ophører efter festugen er afsluttet.

Samtidig mener Venstre at den karakteristiske torvehandel med lokale produkter på Ingerslev Boulevard skal understøttes ved at anvende 20 nuværende gadeparkeringspladser til korttidsparkeringspladser på 60 minutter hver onsdag og lørdag mens torvehandlen pågår.

Sammenhæng i byudviklingen

En række allerede byrådsvedtagne projekter vil have stor påvirkning på vores midtby i de kommende år: omdannelsen af Vesterbro Torv og Banegårdspladsen samt en sammenhængende bypark på tværs af Frederiks Allé.

Venstre er ikke en del af beslutningen om disse projekter og mener at etableringen af disse projekter skal ske med henblik på at sikre stadig fremkommelighed for de forskellige transportformer, således disse centrale fremkommelighedskorridorer ikke blokeres og skaber unødvendig ekstra omkørsel med øget CO₂ udledning til følge. Dette kan ske ved at indtænke veje i projekterne, hvor byrummet trækkes hen over en delvist nedgravet vej, således at fodgængere og cyklister kan færdes trygt og sikkert.

Genåbning af Vesterbro Torv

Venstre ønsker at genåbne Vesterbro Torv for biltrafik, da de trafikale konsekvenser af de nuværende ændringer er for store – både for byens fremkommelighed og for aarhusianernes hverdag. Ifølge Aarhus Kommunes egne tal er rejsetiden på de berørte strækninger steget markant efter ensretningen af Vester Allé og Hjortensgade. Den gennemsnitlige rejsetid på hverdage er øget med 6 minutter, mens bilister i myldretiden oplever en stigning på 15 minutter. I alt er omkring 98.000 daglige køretøjer berørt af de forlængede rejsetider⁸.

For mange børnefamilier betyder det, at transporten til og fra arbejde, skole og fritidsaktiviteter tager markant længere tid. Når begge forældre rammes af længere transporttid både morgen og eftermiddag, svarer det i gennemsnit til omkring 30 minutters mindre tid sammen som familie hver dag. Det er tid, der kunne være brugt på aftensmad, lektier, samvær eller fritidsaktiviteter – men som i stedet går tabt i køkørsel.

⁸ Teknik og Miljø - Aarhus Kommune (30. september 2025). Svar på 10-dages forespørgsel fra Venstre om reduktionsmål, kørselsomfang, kollektiv trafik og trafikafvikling

Venstre mener, at denne udvikling går stik imod målet om en by, hvor hverdagen hænger sammen. De trafikale gener og samfundsøkonomiske omkostninger overstiger langt de forventede miljøgevinster. En genåbning af Vesterbro Torv vil derfor være et nødvendigt skridt for at sikre en mere effektiv trafikafvikling, reducere spildtid og give aarhusianerne – særligt børnefamilierne – hverdagen tilbage.

Banegårdskvarteret som byrum og knudepunkt

Det fremgår af den byrådsbesluttede helhedsplan fra 2021, at Banegårdspladsen skal fredeliggøres for de gående, den kollektive trafik og cyklernes præmisser. Venstre er ikke en del af denne aftale, da vi principielt mener at det er forkert at lukke veje herunder Banegårdspladsen og Park Allé. Banegårdskvarteret med hovedbanegården, rutebilstationen og Park Allé er det vigtigste mobilitetsknudepunkt for den kollektive trafik i Østjylland.

Med helhedsplanen vedtog byrådet, at der skal gennemføres en arkitektkonkurrence om et nyt design for Banegårdspladsen, hvor der sikres fremkommelighed for alle transportformer. Venstre mener, at der gennemføres en arkitektkonkurrence for en samlet banegårdsplads hvor BRT Spanien-Brabrand indgår som en integreret del af løsningen.

Sammenlægning af Rådhusparken og Musikhusparken

Sammenlægning af Musikhusparken og Rådhusparken er besluttet af et flertal i byrådet i 2024. Venstre er ikke en del af denne aftale, da vi principielt mener at det er forkert at lukke veje, herunder Frederiks Allé. Med sammenlægningen på tværs af Frederiks Allé får aarhusianerne en ny grøn park midt i Aarhus Midtby, hvor kultur og natur mødes. Det vil samtidig skabe en forbindelse og sammenhæng mellem Banegårdspladsen, Rådhuset, Musikhuset og Aros til glæde for besøgende og dem, som bor i Aarhus.

Venstre foreslår at Frederiks Allé delvist nedgraves og overdækkes, så der skabes et attraktivt og sammenhængende byrum, og at dette ikke sker på bekostning af fremkommeligheden i midtbyen. Dette projekt vil kunne gennemføres forholdsvis hurtigt og være til stor gavn for fodgængere og cyklende i området.

Ny trafikstruktur i midtbyen vil give plads til bylivet

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

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

Mere parkering i p-huse, mindre på gaden

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

Venstre er enig i at der skal igangsættes en analyse, der skal belyse kapacitetsbehovet, herunder behovet for beboerparkering, på kort og lang sigt. Analysen skal udgøre grundlag for beslutning om antallet af parkeringspladser i både parkeringshuse og på gaden.

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

Håndværkerparkering

For at sikre, at midtbyen også fungerer for de mange håndværkere, som hver dag udfører vigtige opgaver i byen, ønsker Venstre at styrke rammerne for håndværkerparkering. Der findes i dag 74 håndværker

parkeringspladser tilgængelige fra 7-16, Venstre ønsker at dette forøges til **150 dedikerede håndværker parkeringspladser** i midtbyen, altså en fordobling af kapaciteten. Derudover skal der på hverdage mellem **kl. 7.00 og 8.00** være mulighed for, at håndværkere kan af- og pålæsse varer, materialer og værktøj direkte ved arbejdsstedet uden at modtage en parkeringsbøde. Det samme gælder i løbet af dagen, hvor der skal være mulighed for kortvarigt 15 min af- og pålæsning af materialer og værktøj.

Venstre ønsker endvidere, at **serviceassistenterne (parkeringsvagterne)** i højere grad arbejder med **vejledning og service** frem for nidkær kontrol. Håndværkere skal opleve, at byens regler er til for at hjælpe dem i deres arbejde og ikke skabe unødigt modstand

Grøn omstilling af varelevering og tung transport

Elektrificering af den tunge trafik og varelevering gavner bymiljøet og den grønne omstilling, den tunge trafik står for udledning af 33.895 ton CO₂ og udgør 8% af udledningen i Aarhus Kommune. Målsætningen for fremtidens citylogistik er derfor prioritering af nulemissionskøretøjer, høj trafiksikkerhed samt bedst mulig udnyttelse af byens plads, blandt andet ved at minimere søgetrafik. I København er der gode erfaringer med at styrke den grønne omstilling af vareleveringen og tung transport gennem dialog og pilotprojekter med erhvervslivet. Venstre mener derfor, at der bør igangsættes en række pilotforsøg, med brug af nulemissionskøretøjer til tung trafik og varelevering som for eksempel levering i ydertimer for nulemissionskøretøjer, lastepladser i City for nulemissionskøretøjer, samt undersøge mulighederne ved at tillade at varelevering i nulemissionskøretøjer kan gøre brug af busbaner og holdepladser i ydertimerne. Venstre ønsker, at pilotforsøg udformes i samarbejde med erhvervslivet.

Venstre mener desuden, at den grønne omstilling af den tunge transport bør accelereres. Dette skal ske gennem etablering af den nødvendige ladeinfrastruktur ved trafikknudepunkter for tung trafik, såsom havnen og logistikparken i Brabrand.

Aarhus understøtter regional vækst og udvikling

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

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

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

Venstre mener, at følgende initiativer skal igangsættes:

Midttrafik og regionalt samarbejde på tværs af kommuner

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

Venstre ønsker, at der interesseret varetages for videre lovmæssige beføjelser for trafikselskaber, så det bliver muligt for Midttrafik at udbyde andet end buskørsel og gøre brug af eksempelvis samkørsel, delemobilitet og andre nye mobilitetsløsninger.

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

Kattegatforbindelsen – et vigtigt skridt for Østjylland og Aarhus

For at styrke sammenhængskraften og mobiliteten i Østjylland og mellem Jylland og Sjælland er etableringen af en fast Kattegatforbindelse en central mulighed. En sådan forbindelse vil markant forbedre infrastrukturen ved at skabe en direkte, hurtig og robust forbindelse, som kan aflaste den eksisterende Lillebæltsbro og E20, forkorte rejsetiden og øge tilgængeligheden for både pendlere og erhvervslivet.

Venstre i Aarhus vil arbejde aktivt for at fremme realiseringen af Kattegatforbindelsen som en del af den langsigtede infrastrukturopdatering, der understøtter den regionale vækst og udvikling. Forbindelsen vil ikke alene forbedre mobiliteten for de mange pendlere i Østjylland, men også styrke Aarhus' position som et nationalt og internationalt vækstcenter.

Projektet vil skabe bedre logistiske muligheder for varetransport, øge tiltrækningskraften for investeringer og bidrage til en bæredygtig udvikling ved at afvikle trængsel og dermed reducere CO₂-udledningen fra biltrafikken. En fast Kattegatforbindelse vil desuden åbne op for øget samarbejde og integration mellem øst- og vestdanmark og skabe bedre betingelser for hele Danmarks økonomi.

Venstre mener, at etableringen af Kattegatforbindelsen skal ske med fokus på bæredygtighed, miljørigtige løsninger og en tæt dialog med de berørte kommuner og borgere. Det er afgørende, at projektet forankres politisk og økonomisk på både regionalt og nationalt niveau, så Aarhus og Østjylland sikres gode og fremtidssikrede forbindelser, der kan følge med den forventede vækst.