

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
10. juni 2016	1-7-3-15	Anne Bach	<a href="mailto:aba@midttrafik.dk">aba@midttrafik.dk</a>	8740 8271

## Bilag 6: Høringsblade

### Forslag til Kollektiv Trafikplan 2017 for Aarhusområdet

Der er indkommet en række hørings svar til det oprindelige trafikplanforslag i forbindelse med, at forslaget har været i høring i starten af 2016. I de følgende høringsblade er de oprindelige forslag samt indkomne hørings svar hertil vist. Der er ligeledes givet en vurdering af hørings svarene.

Hørings svarene er enten fordelt på en linje/rute eller et område afhængig af emne. Der er udarbejdet høringsblade for følgende:

#### Linjer/ruter

- Letbanen
- Linje 1A
- Linje 2A
- Linje 3A
- Linje 4A
- Linje 5A
- Linje 6A
- Linje 11
- Linje 12
- Linje 13
- Linje 14
- Linje 15
- Linje 16
- Linje 17
- Linje 21
- Linje 22
- Linje 23
- Linje 24
- Linje 25
- Rute 100
- Rute 116
- Rute 200
- Rute 202

#### Områder/øvrige

- 2 Brabrand – Gellerup
- 3 Egå – Skæring – Studstrup
- 4 Harlev
- 6 Hasselager – Kolt
- 9 Lisbjerg – Trige – Spørring
- 10 Lystrup – Elev
- 12 Midtbyen
- 14 Skejby – Christiansbjerg
- 15 Skåde – Højbjerg
- 17 Stavtrup – Ormslev
- 18 Tilst – Sabro
- 19 Tranbjerg
- 20 Vejlbjby – Risskov
- 21 Viby – Holme
- 22 Åbyhøj
- 23 Øvrige

Bemærk at der ikke er lavet høringsblade for linjer og områder, hvor der ikke er indkommet hørings svar til, fx linje 31 og området Beder – Malling.

I nogle tilfælde har hørings svarene givet anledning til justeringer af trafikplanforslaget. Dette vil fremgå under vurderingen af hørings svarene samt i en separat oversigt til trafikplanforslaget.







1 kunde ønsker p-plads til biler og cykler nær stationerne.

1 kunde ønsker et "Park and Ride"-anlæg i Beder-Malling.

1 kunde ønsker et standsningssted før Skejby Sygehus med mulighed for at skifte til cykel og bus.

Fællesrådet for Beder, Malling og Ajstrup foreslår, at der etableres "Park and Ride"-anlæg ved Egelund St.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

Hjortshøj Landsbyforum udtrykker tilfredshed med at blive en del af letbanens etape 1.

Venstre i Lisbjerg-Elev-Lystrup-Trige udtrykker tilfredshed med betjeningsomfanget med letbanen og antallet af letbanestandsningssteder i Lisbjerg.

Ad 6) Øvrige:

3 kunder ønsker mulighed for at medbringe cykler.

30 kunder og Viby Fællesråd ønsker Kongsvang Station bevaret. Viby Fællesråd foreslår stationen udvidet med et krydsningsspor samt en tydeligere markering af adgangsvejene til stationen.

2 kunder er bekymret for nedlæggelse af Nørrevænget Station.

1 kunde ønsker stop ved Fenrisvej.

2 kunder ønsker stop ved Den Permanente.

4 kunder ønsker stop i Tranbjerg Øst, f.eks. ved Hyrdevænget.

2 kunder, Egelund Borgercenter og Fællesrådet for Beder, Malling og Ajstrup ønsker Egelund St. bevaret.

1 kunde ønsker Vilhelmsborg St. bevaret.

1 kunde foreslår genåbning af trinbrættet ved Banevolden i Malling.

1 kunde ønsker to spor mellem Aarhus og Odder.

1 kunde foreslår dobbeltspor til Mårslet for derved at få højere frekvens.

1 kunde ønsker et ekstra stop på letbanen for enden af Tingskov Allé, hvor linje 4A har sin endestation.

6 kunder foreslår adgang til letbanen fra Augustenborggade.

1 kunde ønsker en bro over eller tunnel under Randersvej ved Højvang.

Fællesrådet for Beder, Malling og Ajstrup foreslår, at der etableres et nyt trinbræt i Malling Syd.

## Vurdering af høringsvar

### Ad 1) Vedr. linjeføring:

Arbejdet med trafikplanen tager udgangspunkt i anlægget af letbanens etape 1 mellem Aarhus og Lystrup via Skejby og konvertering af Aarhus Nærbane til letbane. Det ligger uden for arbejdet med trafikplanen at undersøge potentialet for etablering af nye letbanestækninger.

### Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

I driftsoplægget for letbanen er der taget højde for det vurderede kundegrundlag på strækningen, kapacitet i form af indkøbt materiel og infrastrukturelle hensyn, hvor de enkeltsporede strækninger på Grenaa-banen og Odder-banen sætter nogle begrænsninger for det maksimale kørselsomfang på banen. Der arbejdes dog på at undersøge, hvad der skal til for at øge betjeningsomfanget bl.a. til Malling/Odder og Hornslet.

Pga. meget store stigninger i passagertallet på den nuværende bane fra Grenaa via Risskov til Aarhus er det prioriteret at udnytte den nuværende kapacitet på maks. 4 tog i timen på strækningen mellem Hornslet og Lystrup til afgang via Risskov i stedet for afgang via Skejby. Det er vurderet, at denne løsning samlet set stemmer bedst overens med de forventede passagerstrømme.

Afgange fra Lystrup via Skejby tilpasses afgang fra Hornslet/Grenaa således, at det er den mest hensigtsmæssige korrespondance for de kunder på Grenaa-banen, der skal skifte i Lystrup for at komme via Skejby. Der arbejdes på at muliggøre 4 afgang i timen i myldretiden fra Hornslet til Aarhus via Risskov.

Letbanetog kan kun i begrænset omfang afvente hinanden uden at det der skabes afsmittende problemer for afvikling af trafikken, sikre korrespondancer må derfor først og fremmest ske med robuste overgangstider.

### Ad 3) Vedr. korrespondancer:

For borgerne i Trige og Ølsted er det prioriteret fortsat at tilbyde en direkte bybusforbindelse til centrum frem for en tilbringerlinje til letbanen. Det betyder samtidig, at bustrafikken ikke omlægges via Klokhøjen, hvor der etableres et letbanestandsningssted, som den oprindeligt var tiltænkt. Det vil dog være muligt at skifte til letbanen ved Lisbjerg Bygade (fra busstop ved Randersvej) og ved AUH Skejby.

Konkrete køreplaner udarbejdes først, når den kollektive trafikplan er politisk vedtaget. Forslag til konkrete køreplaner fremlægges i offentlig høring.

### Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

Der etableres rejsekortudstyr på perronerne, så det stemmer overens med den løsning, der allerede er etableret på Odder-banen og Grenaa-banen.

I forbindelse med etablering af kombinationsrejseanlæg ved letbanen er der også fokus på at give god omstigning mellem letbanen og andre transportformer som biler og cykler, bl.a. i Beder og Malling. Egelund St. foreslås nedlagt, hvorfor der ikke vil være behov for kombinationsrejseanlæg her.

Der etableres et letbanestandsningssted ved Gl. Skejby nord for AUH Skejby, hvor der planlægges cykelparkering.

Ad 6) Øvrige:

Det bliver muligt at medbringe cykel i letbanen, dog mod betaling. For at sikre plads til alle dem, der vil benytte letbanen i myldretiden, bliver det dog ikke muligt at tage cyklen med på strækningen Skolebakken – Universitetshospitalet på hverdage i tidsrummet 7-9 og 15-17.

I trafikplanen er der taget udgangspunkt i, at de planlagte letbanestandsningssteder på den nye strækning anlægges, og at eksisterende standsningssteder opretholdes, med undtagelse af Egelund St., som pga. sin meget lave anvendelse foreslås nedlagt. Vurdering af udvidelse af infrastruktur samt nye standsningssteder og adgangsveje indgår ikke i arbejdet med trafikplanen. Dette gælder både den nye letbanestrækning og eksisterende bane, som udgør etape 1, og letbanens etape 2. Der er et sideløbende arbejde i gang hos letbanekommunerne vedr. disse forhold.

Parallelt med trafikplanen arbejdes der med mulig etablering af tre standsningssteder på Grenaabanen ved Hessel i Grenaa, Thorsager og i forbindelse med byomdannelsesområdet ved Psykiatrisk Hospital i Risskov. Evt. tilpasninger i bustrafikken vil blive vurderet, såfremt disse anlægges.

Der planlægges af hensyn til rejsetider og trafikafvikling ikke at stoppe ved Den Permanente. Som nævnt overvejes et standsningssted ved Psykiatrisk Hospital i Risskov, som vurderes at ville have et langt større kundegrundlag.

På Odderbanen undersøges ligeledes parallelt mulighederne for at reducere rejsetiden ved at nedlægge af tætliggende standsningssteder. Evt. tilpasninger i bustrafikken vil blive vurderet, hvis sådanne planer gennemføres. Der er ikke planer om etablering af nye standsningssteder på Odderbanen, hvor et stort antal standsningssteder i forvejen giver relativt lange rejsetider.

Det indgår ikke i arbejdet med trafikplanen at vurdere behovet for infrastruktur og adgangsforhold til busstoppesteder, herunder tunnelforbindelser.

Der er ikke køreplanmæssigt behov for en krydsningsstation ved Kongsvang.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 1A Kolt – Park Allé – Vejlbj Nord/Skejbyparken

### Høringsforslag

Nedlægges mellem Park Allé via Skejby til Trige/Lystrup.

1A kører uændret mellem Kolt og Park Allé. I stedet for at køre til Trige/Lystrup kører 1A til Vejlbj Nord/Skejbyparken via Grenåvej og Tordenskjoldsgade på Trøjborg.

Linjen kører fortsat med 6 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og 4 afgangene i timen øvrig tid.

Linjen deles i to grene ved Vejlbj Centervej/Nordlandsvej og kører med 2-3 afgangene i timen på hver gren til henholdsvis Vejlbj Nord og Skejbyparken.

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 6 Hasselager – Kolt
- 12 Midtbyen
- 14 Skejby – Christiansbjerg
- 20 Vejlbj – Risskov
- 21 Vibj – Holme

### Baggrund for høringsforslag

Den nuværende 1A erstattes af letbanen på store dele af strækningen på den nordlige gren.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 28

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (6 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (4 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (3 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (2 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (9 hørings svar)
- 6) Øvrige (4 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde er utilfreds med, at linje 1A/14 ikke længere kører ad Randersvej/Nørrebrogade fra Skejbyparken, men i stedet via Trøjborg, når 6A i Risskov samtidig reduceres i frekvens.

2 kunder er utilfredse med, at linje 1A grendeles i Vejlbj/Skejby. Det foreslås at undlade deling ved Nordlandsvej og i stedet lade alle busser køre via Vejlbj Centervej - Nordlandsvej - Stenagervej - Vejlbj Centervej og nedlægge endestationen i Vejlbj Nord.



1 kunde er utilfreds med, at linje 1A (nuværende linje 14) betjener Trøjborg pga. forlænget rejsetid til Skejby.

1 kunde foreslår at koble den sydlige del af 1A sammen med 3A og lave to separate linjer gennem Trøjborg og til Vejlbyparken.

Busselskabet Aarhus Sporveje lægger op til en drøftelse af, hvordan Skejby (Vejlby) dækkes bedst muligt af linje 1A, 15 og til dels 6A. Busselskabet Aarhus Sporveje mener, man bør overveje, om området dækkes bedre, hvis man i Skejby byttede ruteforløb på linje 1A og linje 15, så linje 1A i stedet kører ad Skejby Busvej og således får endestation ved Skejby Nordlandsvej. Aarhus Sporveje mener desuden, at grendelingen giver problemer for passagererne.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

1 kunde ønsker, at linje 1A til/fra Vejlbj Nord kører med 6 afgang i timen i myldretiden og i dagtimerne på hverdage og lørdage og med mindst 4 afgang i timen på øvrige tidspunkter.

1 kunde er utilfreds med, at frekvensen på linje 1A reduceres fra Nehrus Allé/Skejbyparken mod Kolt, og linjen kører via Trøjborg.

1 kunde er utilfreds med, at der kun er en afgang i timen aften og weekend mellem Stenagervej og Park Allé.

1 kunde mener, at linje 1A kører for ofte mellem Park Allé og Hasselager.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde ønsker god korrespondance mellem linje 1A (nuværende linje 13) mod Vejlbj og rute 118 ved Nørrebrogade om morgenen kl. 6:00.

1 kunde ønsker, at linje 1A koordineres ved Torsøvej med letbanen mod Lisbjerg.

1 kunde ønsker koordinering mellem linje 1A og regionalbusserne på Grenåvej, så de kører forskudt.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

1 kunde ønsker, at stoppestederne ved pædagogseminariet på hjørnet af Skejbygårdsvej/Skejbyvej og ved tunnelen på Skejbygårdsvej bevares og ser også gerne, at stoppested ved Vejlbyparken genetableres.

Busselskabet Aarhus Sporveje anfører, at stoppestederne på Tordenskjoldsgade er pressede pga. parkerede biler og stoppestedernes længde og opfordrer til at kigge på antallet af stoppesteder.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

1 kunde udtrykker generel tilfredshed med linjeføringen.

8 kunder udtrykker tilfredshed med A-buslinje til Trøjborg og Vejlbys/Skejbyparken. To af dem er ligeledes tilfredse med betjening af Dronning Margrethes Vej, imens to kunder udtrykker tilfredshed med øget frekvens i Vejlbys aftenen og i weekenden.

Ad 6) Øvrige:

4 kunder ønsker, at A-buslinjerne betjener et ekstra stoppested mellem Vibys Torv og Kongsvang, fx ved Øster Alle/Skanderborgvej.

## Vurdering af høringsvar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Randersvej betjenes fremover af letbanen, hvorfor linje 1A fjernes fra denne strækning. Linje 1A giver til gengæld Trøjborg, Vejlbys og Skejbyparken A-busbetjening. Der er generelt gode erfaringer med A-busnettet, både ift. passagertal og kundetilfredshed. Derfor gives der så vidt muligt A-busbetjening de steder, hvor der er et tilstrækkeligt kundegrundlag, fx på Trøjborg. Det vil i nogle tilfælde medføre grendelinger, som fx i Vejlbys/Skejbyparken, for at have et tilstrækkeligt kundegrundlag på hele linjen.

Der vil ikke blive lavet ændringer på grendelingen i Vejlbys/Skejbyparken, da det vil give kunderne i Skejbyparken en uhensigtsmæssig lang omvej. I forhold til passagergrundlag i sammenhæng med frekvens bør linje 1A betjene Skejbyparken, mens linje 15 fortsat betjener Skejby Nordlandsvej.

Det er tanken, at linje 3A på sigt skal betjene Aarhus Ø, når der i dette område er et tilstrækkeligt kundegrundlag til at øge frekvensen. Derfor indgår det ikke i forslaget at binde 1A og 3A ikke sammen.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen er tilrettelagt i forhold til passagerunderlaget i de enkelte byområder. På hovedstrækningen vil linjen køre med 10 minuttersdrift i dag- og myldretiden og kvartersdrift om aftenen og weekenden. Halvdelen heraf vil betjene hver gren.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

Konkrete køreplaner udarbejdes først, når den kollektive trafikplan er politisk vedtaget. Forslag til konkrete køreplaner fremlægges i offentlig høring.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

På strækninger med eksisterende buskørsel lægges i udgangspunktet ikke op til ændringer af nuværende fysiske stoppesteder.

Ad 6) Øvrige:

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag, så linje 1A og 4A fremover vil betjene stoppestedet på Skanderborgvej ved Bygholms Allé.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 2A Holme Syd – Park Allé – AUH Skejby (– Trige)

### Oprindeligt høringsforslag

Fortsætter fra AUH/Skejby til Trige på nogle afgang, så Trige betjenes af linje 2A i stedet for 1A.

Antallet af afgang til/fra Trige nedsættes fra 3 til 2 i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og fra 2 til 1 afgang i timen øvrig tid.

Et forslag til alternativt linjeforløb af linje 17 (nuværende linje 20) i Holme vil få som konsekvens, at linje 2A deles i to grene på en delstrækning mellem Holme Byvej og Håndværkerparken, så linjen kun på halvdelen af turene betjener Kalkærparken på Bjødstrupvej, mens den anden halvdel af turene i stedet betjener Nygårdsvej. Endestationen vil i givet fald uændret være Karetmagertoften på alle ture.

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 5 Hasle
- 9 Lisbjerg – Trige – Spørring
- 12 Midtbyen
- 14 Skejby – Christiansbjerg
- 21 Viby – Holme

### Baggrund for høringsforslag

Omlægning af 1A betyder, at der ikke længere er bybus mellem Trige og centrum.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen mellem Trige og AUH Skejby.

### Indkomne høringssvar

Antal hørings svar modtaget: 36

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (6 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (18 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (5 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (3 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (2 hørings svar)
- 6) Øvrige (2 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker en mere direkte linje fra midtbyen til Trige.

1 kunde er tilfreds med, at linje 2A skiftevis kører ad Nygårdsvej og den

nuværende rute, således at linje 17 kører direkte ad Holmevej.

1 kunde ønsker, at linje 2A bevarer sin nuværende linjeføring og frekvens i Holme.

1 kunde foreslår, at linje 3A forlænges til Trige i stedet for linje 2A, med halvdelen af afgangene til Trige og de øvrige afgangene til Aarhus Ø, så linje 33 nedlægges. Det foreslås, at linjen kører fra rutebilstationen ad Kystvejen og Randersvej til Lisbjerg og derfra som nuværende. Det foreslås endvidere, at linje 2A kører til Agro Foodpark.

Fællesrådet for Trige-Ølsted påpeger, at det vil give en væsentlig forlængelse af transporttiden fra Trige/Ølsted til midtbyen ved forlængelse af 2A og ønsker en direkte forbindelse via Randersvej (ikke via AUH Skejby) til midtbyen.

Busselskabet Aarhus Sporveje anfører

- at det bør overvejes at køre ind ad Langagervej til Ølsted frem for Ølstedvej
- at det kan overvejes, om Trige skal betjenes af tilbringerlinje til letbanen som Elev og Mejlbjby
- at det ikke er nødvendigt at køre rundt i Trige og foreslår, at man efter Trigeparken kører direkte til endestationen på Vestermøllevej
- at der er lange gangafstande til stoppestederne ved AUH Skejby og foreslår, at linje 2A fx kører mellem den gamle og den nye del og om til nuværende endestation.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

1 kunde er bekymret for, om linje 17's linjeføring igennem Holme får betydning for frekvensen på linje 2A.

1 kunde ønsker øget frekvens omkring Ekkodalen pga. overfyldte busser.

13 kunder samt Fællesrådet for Trige- Ølsted er utilfredse med den reducerede frekvens til Trige. Derudover bemærker fællesrådet, at skolebussen fra Ølsted er nedlagt.

1 kunde er utilfreds med frekvensen i Lisbjerg.

1 kunde udtrykker utilfredshed med længere rejsetider til Trige.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde ønsker at kunne ankomme med linje 2A fra Rundhøj Torv til midtbyen før kl. 6.00 af hensyn til mødetid.

4 kunder ønsker specifikke afgangene afpasset om morgenen og aftenen. Mulighed for mødetid på AUH Skejby Sygehus til kl. 6. fra Holme, mødetid til kl. 7, 15 og 23 fra Trige og at sidste afgang fra AUH Skejby mod Trige bliver kl. 00.35. Samt at første afgang fra Trige sker kl. 5.20. I weekenden ønskes der en ankomst fra Kongsvang til AUH Skejby før kl. 6.40.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

1 kunde ønsker flere stoppesteder i Lisbjerg, bl.a. på Randersvej ved OK-tanken ved Lisbjerg Bygade. Kunden foreslår, at der til gengæld nedlægges stoppesteder i Trige, f.eks. ved Bærmosevej/Bærmosehøjen.

1 kunde ønsker et stoppested ved Høgemosevej/Høgemosevænget i Trige og oplyser, at DCS/Aarhus PC-lager flytter hertil.

Busselskabet Aarhus Sporveje anfører

- at vejforholdene til Ølsted er meget dårlige
- at der kan være problemer med pladsen for en endestation for både 2A og 6A.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

1 kunde er tilfreds med, at linje 2A kører til Trige.

Venstre i Lisbjerg-Elev-Lystrup-Trige finder samlet set betjeningsomfanget i Trige tilfredsstillende på trods af lavere frekvens på linje 2A.

Ad 6) Øvrige:

1 kunde ønsker større busser på linje 2A i dagtimerne på hverdage.

Fællesrådet for Trige- Ølsted finder, at borgerne, der betjenes af den nuværende linje 1A uforholdsmæssigt bidrager til planens mål om en samlet besparelse på godt 80.000 timers busdrift.

## **Vurdering af høringssvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag.

I Holme foreslås det alternative forslag gennemført, hvor linje 17 kører direkte ad Holmevej, så linje 2A dermed får to grene ad henholdsvis Bjødstrupvej/Kalkærparken (med færre afgange) og Nygårdsvej (med flere afgange).

Der er ikke passagergrundlag for at forlænge linje 3A fra Park Allé til Trige, hvor størstedelen af strækningen betjenes af letbanen.

Agro Foodpark betjenes fremover med et nærliggende stop på letbanen. Transporttiden mellem Midtbyen og Trige med linje 2A forlænges ikke i forhold til nuværende kørsel med linje 1A.

Der er ikke langt op ændret linjeføring og ændring af gangafstande omkring AUH og i Trige.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen er tilrettelagt i forhold til passagerunderlaget i de forskellige områder, herunder erfaringstal for nuværende brug af busser i Trige. På hovedstrækningen vil linje 2A køre med 10 minutters drift i dag- og myldretiden og kvarters drift om aftenen og weekenden. Selvom der kommer en ruteændring for kunderne i Trige, vil rejsetiden til Park Allé ikke blive forlænget.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

Konkrete køreplaner udarbejdes først, når den kollektive trafikplan er politisk vedtaget. Forslag til konkrete køreplaner fremlægges i offentlig høring.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

Ved linjeføring på strækninger med eksisterende buskørsel lægges i udgangspunktet ikke op til ændringer af nuværende fysiske forhold.

Ad 6) Øvrige:

Midttrafik bestræber sig på, at de største busser benyttes på de afgange, hvor der er flest passagerer.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 3A Tilst – Park Allé – Rutebilstationen

### Oprindeligt høringsforslag

Ingen ændringer

### Baggrund for høringsforslag

-

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 3

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (2 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (1 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (0 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (0 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (0 hørings svar)
- 6) Øvrige (0 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker betjening af Munkevejen i Tilst, da linje 19 har for få afgange.

1 kunde ønsker betjening af Højkolvej, da linje 19 har for få afgange.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

1 kunde ønsker øget frekvens til/fra Tilst.

### Vurdering af hørings svar

Ad 1) Vedr. linjeføring

Der er ikke passagerunderlag for øget drift i Tilst mellem endestationen for linje 3A og Munkevejen.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen er tilrettelagt i forhold til passagerunderlaget på forskellige tider af døgnet og ugen.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 4A Brabrand Nord – Park Allé – Gunnar Clausens Vej (– Tranbjerg)

### Oprindeligt høringsforslag

I Gellerup flyttes linjen fra Sigridsvej til den nye bygade, jfr. helhedsplan for Gellerup.

I syd afkortes halvdelen af afgangene mod Tranbjerg ved Kjærslund ved Gunnar Clausensvej i stedet for at køre videre til Tranbjerg. Antallet af afgangene til/fra Tranbjerg halveres dermed.

For de ture, der fortsætter til Tranbjerg, bliver der kun ét linjeforløb, som betjener både den østlige og den vestlige del af Tranbjerg. På Østerby Allé kører der ikke længere bus.

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 2 Brabrand – Gellerup
- 12 Midtbyen
- 19 Tranbjerg
- 21 Viby – Holme
- 22 Åbyhøj

### Baggrund for høringsforslag

Ny bygade i Gellerup er forberedt til buskørsel og på sigt letbanekørsel.

Med letbanen betjenes Tranbjerg af dobbelt så mange afgangene på banen som i dag.

Analyser af befolkningskoncentration og passagertal viser, at der fortsat er behov for både at betjene den østlige og vestlige del af Tranbjerg.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 79

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (41 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (26 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (1 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (6 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (3 hørings svar)
- 6) Øvrige (2 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

29 kunder er utilfredse med den foreslåede linjeføring, hvor Østerby Allé i Tranbjerg ikke længere betjenes. 1 kunde foreslår, at der som erstatning etableres et letbanestop ved endestationen i Tranbjerg Øst.



3 kunder samt Tranbjerg Fællesråd og Solbjerg Fællesråd, foreslår at linje 4A betjener Torrevænget/Torve Allé/Grønløkke Allé, herunder Tranbjerg Centeret og i stedet lade linje 17 køre ad Hovedgaden i Tranbjerg.

Gellerup Fællesråd, City Vest og Brabrand Boligforening foreslår, at linje 4A kører ad Gudrunsvej i stedet for den ny bygade og henviser til lange perioder med anlægsarbejde og byggerod på bygaden.

1 kunde anfører vigtigheden, at linje 4A fra Tranbjerg fortsat kører forbi Harald Jensens Plads, når hverken letbane, linje 20 eller linje 202 gør det.

2 kunder ønsker øget betjening ved stoppestederne mellem Kongsvang og Viby Torv og foreslår, at linje 4A stopper her.

1 kunde ønsker, at linje 4A forlænges til den gamle endestation ved Bilka i Tilst.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

24 kunder er utilfredse med, at frekvensen på linje 4A reduceres i Tranbjerg. 2 kunder foreslår, at der som erstatning etableres et letbanestop ved endestationen i Tranbjerg Øst.

2 kunder er utilfredse med, at frekvensen på linje 4A i Slet reduceres med henvisning til arbejdspladserne i Slet.

Ad3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde anfører, at linje 4A's afgang- og ankomsttidspunkter ved Tingskov Allé i Tranbjerg passer dårligt ift. mødetider på Forsorgshjemmet Østervang, særligt weekend/helligdage. Kunden foreslår fast ankomst fra kl. 6:45 alle ugens dage og fast afgangstidspunkt ca. 10 min. over hver hele time.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

1 kunde foreslår, at endestationen for den gamle linje 92 anvendes til ny endestation for 4A ved Kjærslund, alternativt at 4A forlænges til Søren Nymarks Vej via Slet.

2 kunder ønsker flere stoppesteder i Tranbjerg Øst ved Østerby Alle/Østerbyvej, Trankærgårdsvej/Trankær Vænge og Obstrupvej ifm. omlægningen af linje 4A i Tranbjerg Øst.

1 kunde ønsker et nyt stoppested mellem Horsevænget og Tingskov Allé i Tranbjerg grundet den foreslåede linjeføring.

Tranbjerg Fællesråd foreslår, at:

- stoppestedet ved Horsevænget i Tranbjerg flyttes 200m mod vest til stiforbindelsen
- der ved Torrevænget i Tranbjerg etableres en ny oval rundkørsel med et stoppested ind mod centeret, som bruges i begge

retninger.

Busselskabet Aarhus Sporveje er usikker på, om der er plads til en endestation ved Gunnar Clausens Vej/Kjærslund.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

2 kunder er tilfredse med, at de to grene i Tranbjerg bliver til én gren.

1 kunde udtrykker tilfredshed med frekvensen ved Skjoldhøj i Brabrand.

Ad 6) Øvrige:

1 kunde anfører, at planen giver store forringelser i Tranbjerg Vest.

Busselskabet Aarhus Sporveje anfører, at det er mest fordelagtigt at afvikle pause ved endestationen i Brabrand.

## **Vurdering af høringssvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag.

I forhold til det fremlagte forslag bliver der som foreslået i Tranbjerg 'byttet om' på linje 4A og 17 ved Tranbjerg Centret. 4A vil således køre via Torrevænget - Torve Allé - Grønløkke Allé.

Der lægges ikke op til yderligere stop på letbanen i Tranbjerg udover de eksisterende to standsningssteder.

I Gellerup følger linjeføringen af 4A den vedtagne Helhedsplan for Gellerup.

Bilka betjenes i forvejen af linje 3A samt en lang række regionale ruter på Viborgvej.

Linje 4A vil fortsat betjene Harald Jensens Plads. Samt lægges der op til, at linje 1A og 4A fremover betjener stoppestedet Skanderborgvej/Bygholms Allé.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen er tilrettelagt i forhold til passagerunderlaget i de enkelte byområder. Nogle får længere til nærmeste stoppested, men frekvensen på turene i Tranbjerg er uændret, med kvarters drift i myldretiden, 20-minutters drift i dagstimerne og halvtimes drift om aftenen.

Ad3) Vedr. korrespondancer:

Konkrete køreplaner udarbejdes først, når den kollektive trafikplan er politisk vedtaget. Forslag til konkrete køreplaner fremlægges i offentlig høring.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

Der vil blive etableret ny endestation ved Kjærslund/Gunnar Clausens Vej.

Stoppesteder langs Tingskovvej justeres til hensigtsmæssige placeringer i forhold til den ændrede busbetjening og de ændrede gangafstande i området.

Ad 6) Øvrige:

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag, så linje 1A og 4A fremover vil betjene stoppestedet på Skanderborgvej ved Bygholms Allé.

Driftsomfanget vil være uændret i Tranbjerg Vest. Derudover vil der fra Tranbjerg Vest være forbindelse til Tranbjerg Øst og Tranbjerg Centret med implementeringen af trafikplanforslaget.

Konkrete vognløb udarbejdes først, når den kollektive trafikplan er politisk vedtaget.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 5A Marienlund – Ringgaden – Tangkrogen

### Oprindeligt høringsforslag

Ingen ændringer

### Baggrund for høringsforslag

-

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 1

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (1 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (0 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (0 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (0 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (0 antal hørings svar)
- 6) Øvrige (0 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker, at 5A vender ved rundkørslen ved Risskov Skole.

### Vurdering af hørings svar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Der er ikke passagermæssigt belæg for en forlængelse af linje 5A fra Marienlund til Risskov. Der er flere omstigningsmuligheder fra Marienlund og videre mod nord.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 6A (Risskov –) AUH Skejby – Ringvejen – Holme (– Skåde)

### Oprindeligt høringsforslag

I nord får halvdelen af afgangene endestation ved AUH/Skejby i stedet Risskov. Dermed bliver antal afgang mellem Skejby og Risskov halveret.

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 2 Brabrand – Gellerup
- 5 Hasle
- 14 Skejby – Christiansbjerg
- 15 Skåde – Højbjerg
- 20 Vejlby – Risskov
- 21 Viby – Holme
- 22 Åbyhøj

### Baggrund for høringsforslag

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen mellem AUH Skejby og Risskov.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 36

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (6 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (23 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (4 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (2 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (0 hørings svar)
- 6) Øvrige (1 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker, at linjen får endestation ved Sandmosevej eller Moesgaard Museum.

1 kunde ønsker, at 6A bevarer sin nuværende linjeføring i Skejby og beholder stoppestederne "Hasle Ringvej/Brendstrupvej" og "Tunnelen/Skejbygårdsvej".

1 kunde ønsker, at 6A vender ved rundkørslen ved Risskov Skole.

2 kunder ønsker, at linje 6A ændres, således at de busser, der kun kører til Holme, forsætter ad Axel Gruhns Vej – Hjulbjergvej – Kridthøj Torv og ender i Skåde ved den nuværende vendeplads.

1 kunde foreslår at ændre linje 6A fra Viby Torv via Holme Ringvej og

Holmegårdsvej til Holmevej.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

2 kunder ønsker at alle afgangene får endestation i Skåde.

20 kunder samt Busselskabet Aarhus Sporveje ønsker, at alle afgangene får endestation i Risskov. Der henvises bl.a. til, at 6A vil fungere som tilbringerlinje til letbanen og øvrige linjer på Randersvej.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

3 kunder ønsker, at linjen fra Viby Torv tilpasses mødetiderne på AUH Skejby med ankomst ca. kl. 5:50 og 12:50.

1 kunde ønsker koordinering med letbanen i Risskov.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

Busselskabet Aarhus Sporveje anfører, at der kan være problemer med pladsen for en endestation for både 2A og 6A.

1 kunde mener ikke det er forsvarligt at bruge stoppestedet på Emiliedalsvej, pga. oversigtsforhold.

Ad 6) Øvrige:

Busselskabet Aarhus Sporveje foreslår, at man ift. vognløb håndterer grendelingen ved at lave én gruppe af meget lange ture, dvs. parre længste og længste gren (Skåde – Risskov), og én gruppe af korte ture, dvs. parre korteste og korteste gren (Holme – Skejby).

## **Vurdering af høringsvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Linjeføring og stoppesteder i Skejby bevares, men frekvensen nedsættes. Endestationen ved Vestre Strandallé bevares for at give korrespondance til letbanen.

Der er hverken passagermæssigt belæg for en udvidelse af betjeningsomfanget mellem Holme og Skåde eller for en forlængelse af linje 6A fra Skåde og videre mod syd. Der er i Skåde mulighed for omstigning til bus videre mod Moesgaard Museum.

Linjeføringen ad Ringvej Syd er valgt, fordi 6A primært skal fungere som en hurtig, direkte overordnet ringlinje, der forbinder store indfaldsveje og ikke en langsom, kringlet lokallinje i Holme-Højbjerg.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen er tilrettelagt i forhold til passagergrundlaget i de enkelte byområder og på forskellige tidspunkter på dagen og ugen.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

Konkrete køreplaner udarbejdes først, når den kollektive trafikplan er politisk vedtaget. Forslag til konkrete køreplaner fremlægges i offentlig

høring.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

Der sikres tilstrækkelige pladsforhold ved endestation ved AUH.

Der er i anden sammenhæng ved at blive kigget på oversigtsforholdene ved Emiliedalsvej. Et evt. projekt for denne lokation kan - uafhængigt af den kollektive trafikplan - få betydning for placeringen af endestation for linje 6A.

Ad 6) Øvrige:

Konkrete vognløb udarbejdes først, når den kollektive trafikplan er politisk vedtaget.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 11 Harlev – Park Allé – Stavtrup Nord/Søholm/ Stavtrup Vest/Blåhøj

### Oprindeligt høringsforslag

Nedsættes fra 4 til 3 afgange i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (uændret øvrig tid).

Antallet af afgange ved Stavtrup Vest/Blåhøj nedsættes derfor fra 3 til 2 afgange i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (uændret øvrig tid), mens der er uændret antal afgange ved Stavtrup Nord/Søholm.

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 2 Brabrand – Gellerup
- 4 Harlev
- 12 Midtbyen
- 17 Stavtrup – Ormslev
- 21 Viby – Holme
- 22 Åbyhøj

### Baggrund for høringsforslag

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen på linjen.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 44

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (4 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (38 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (1 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (1 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (0 hørings svar)
- 6) Øvrige (0 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

2 kunder samt Stavtrup Lokalråd ønsker at Søholm nedlægges som endestation, og at man i stedet blot passerer Søholm på nogle afgange på vej til/fra Blåhøj.

Busselskabet Aarhus Sporveje anfører, at det bør overvejes, hvordan endestationen ved Stavtrup Søholm skal betjenes fremover grundet antallet af passagerer og foreslår, at den tænkes sammen med linje 21 til Åbo.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang

35 kunder samt Harlev Fællesråd beklager nedsættelsen i frekvens.



1 kunde foreslår, at alternativer til at nedsætte frekvensen kan være enten at omdanne linje 11 til en lokallinje mellem Stavtrup - Viby J eller Ormslev - Stavtrup - Viby J med minimum samme frekvens som nu eller at nedsætte frekvensen på 6A.

Stavtrup Lokalråd accepterer reduktionen fra 4 til 3 afgange i dagtimerne.

Busselskabet Aarhus Sporveje anfører, at det kan blive et problem, at frekvensen sænkes.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde ønsker afgang fra Næshøjskolen kl. 5.59 bibeholdt.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

1 kunde ønsker stoppestederne ved cykelbanen imod byen samlet til et stoppested.

## **Vurdering af høringssvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

En forlængelse af samtlige Søholm-ture til/fra Blåhøj vil ikke være baseret på behov for øget kapacitet, men alene øget service. Det vil i givet fald øge kørselsomfanget betydeligt, som det vil kræve en politisk prioritering at finansiere.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen på de enkelte buslinjer tilrettelægges i forhold til passagergrundlaget og den faktiske brug i de berørte byområder, bl.a. i Grøfthøj. Det er i videst mulig omfang valgt at prioritere direkte busforbindelser til centrum frem for at introducere tilbringerlinjer, bl.a. på baggrund af de indkomne høringssvar.

Da der ses et relativt højt passagertal om morgenen fra Harlev, kan der om nødvendigt indsættes større busser på morgenafgangene.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

Konkrete køreplaner udarbejdes først, når den kollektive trafikplan er politisk vedtaget. Forslag til konkrete køreplaner fremlægges i offentlig høring.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

I retning fra Centrum er der ikke fysisk mulighed for en sammenlægning af stoppestederne for nuværende linje 11, 16 og 18. I retning mod Centrum vil en sammenlægning af stoppestederne give øgede gangafstande for rejsende på linje 11 og 16 fra området omkring Vilhelm Bechs Vej.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 12 Logistikparken – Park Allé – Hjortshøj (– Mejlby)

### Oprindeligt høringsforslag

Mellem Mejlbyvej og Nørrebrogade køres ad Brovej-Nordre Strandvej og via Harald Selmersvej i Risskov (som den nuværende linje 20) samt Nordre Ringgade i stedet for ad Grenåvej og Vejlbj Centervej.

Kører ad Viby Ringvej/Åbyhøjgården i stedet for ad Tousvej og Chr. Winthers Vej, hvor ny lokallinje 24 i stedet kører.

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 2 Brabrand – Gellerup
- 3 Egå – Skæring – Studstrup
- 7 Hjortshøj
- 8 Hårup – Mejlby
- 12 Midtbyen
- 14 Skejby – Christiansbjerg
- 20 Vejlbj – Risskov
- 22 Åbyhøj

### Baggrund for høringsforslag

Den nuværende linje 20 foreslås nedlagt mellem Åkrogen og Park Allé. Det vurderes, at frekvensen på Nordre Strandvej skal fastholdes.

Fra evalueringen af den nuværende trafikplan har der i Brabrand været ønsker om at rette linjen ud for at reducere køretiden, ligesom der har været ønsker fra Åbyhøjgården om at få en direkte busforbindelse til centrum.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 34

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (14 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (2 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (2 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (3 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (8 hørings svar)
- 6) Øvrige (5 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

9 kunder ønsker betjening langs Grenåvej og forbi Veri-Centret.

1 kunde ønsker betjening af Halling.

1 kunde ønsker betjening af Vejlbj-Risskov Hallen.























































































































































































