

<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 Vejlbj – 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.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Letbanen

### Oprindeligt høringsforslag

#### Eksisterende banestrækning på Odderbanen

Mellem Aarhus H og Mårslet kører i alt 4 afgang i timen i dagtimer på hverdage og lørdage. Heraf kører halvdelen videre via Risskov og halvdelen via Skejby.

Mellem Mårslet og Odder kører uændret 2 afgang i dagtimerne på hverdage og lørdage. Disse kører alle videre via Skejby.

I myldretiden på skoledage kører der en ekstra afgang i timen mellem Aarhus H og Odder, som fortsætter til/fra Grenaa via Risskov.

#### Eksisterende banestrækning på Grenaabanen

Mellem Aarhus H og Hornslet via Risskov kører uændret 2 afgang i timen i dagtimer på hverdage og lørdage, dog suppleret med en ekstra afgang i timen i myldretiden.

Antallet af afgang mellem Hornslet og Ryomgård hæves fra 1 til 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage.

Uden for myldretiden vender afgang fra Grenaa i Mårslet.

#### Ny letbanestrækning via Skejby

Mellem Aarhus H og AUH/Skejby kører der i alt 8 afgang i timen i dagtimerne på hverdag og lørdag. Halvdelen af dem starter/slutter ved AUH/Skejby, resten kører enten til/fra Lisbjergskolen eller Lystrup.

Mellem Lisbjergskolen og Aarhus H kører der 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdag og lørdag.

Mellem Lystrup og Odder kører der 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdag og lørdag.

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 1 Beder – Malling
- 7 Hjortshøj
- 9 Lisbjerg – Trige – Spørring
- 10 Lystrup – Elev
- 11 Løgten – Skødstrup
- 12 Midtbyen
- 13 Mårslet
- 14 Skejby – Christiansbjerg
- 19 Tranbjerg
- 20 Vejlbj – Risskov
- 21 Viby – Holme

## Baggrund for høringsforslag

Der anlægges dobbeltsporet letbanestrækning mellem Skolebakken og Lystrup St. via Nørrebrogade, Randersvej, Skejby og Lisbjerg.

## Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 100

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (5 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (24 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (4 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (5 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (2 hørings svar)
- 6) Øvrige (60 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker at Letbanen betjener Aarhus Lufthavn.

1 kunde ønsker at Letbanen betjener Trige.

1 kunde ønsker linjeføring ad Skanderborgvej fra Gunnar Clausens Vej, så der er mulighed for at skifte i Viby og på Harald Jensens Plads.

1 kunde foreslår, at banen fra Vilhelmsborg føres ind centralt i Beder langs Damgaard Alle og videre ad Beder Landevej til Egelund og derfor ad de eksisterende skinner til Malling. Der foreslås etableret et centralt standsningssted i Beder ved p-pladsen foran det tidligere Fakta og ved Egelund Sportscenter samt genåbning af Banevolden i Malling.

1 kunde foreslår, at letbanen kører ad Skanderborgvej fra Gunnar Clausens Vej.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

3 kunder ønsker øget frekvens til Beder-Malling.

1 kunde ønsker øget frekvens til Grenaa.

2 kunder ønsker øget frekvens til Hjorthøj.

2 kunder ønsker øget frekvens til Lystrup.

2 kunder ønsker øget frekvens til Odder.

1 kunde ønsker øget frekvens til sydbyen.

1 kunde ønsker lavere rejsetid fra Odder.

1 kunde ønsker øget betjening af Nydamsvej og Nehrus Allé.

1 kunde ønsker øget frekvens til Lystrup via Skejby som erstatning for 1A.

1 kunde mener, der skal spares på letbaneafgange i stedet for busafgange.

1 kunde ønsker en direkte forbindelse mellem Hornslet og Skejby.

1 kunde ønsker en lyntur mellem Hornslet og Aarhus H.

1 kunde ønsker, at alle afgange kører via Randersvej.

1 kunde ønsker direkte forbindelse mellem Ryomgård/Hornslet/Skødstrup og Skejby og foreslår, at hver andet letbanetog fra Hornslet/Ryomgård kører via Skejby. Kunden foreslår som minimum:

- at de planlagte myldretidstog fra Hornslet kører via Skejby.
- at letbanetogene afventer hinanden, selvom de er forsinkede.
- at der etableres læfaciliteter i Lystrup svarende til de antal kunder, der skifter i myldretiden.

Hjortshøj Landsbyforum

- ønsker, at letbanen får flere og senere aftenafgange end den nuværende nærbane, hvor seneste afgang fra Aarhus er kl. ca. 23:30. Det foreslås, at seneste afgang rykkes, så det som minimum svarer til busserne i dag. På sigt er det ønskeligt med natforbindelser.
- opfordrer til, at kapaciteten på letbanen udvides, så der bliver mulighed for direkte afgange mellem Hjortshøj og Lisbjerg/Skejby, gerne 2 tog i timen via Risskov og 2 tog i timen mod Skejby.

Fællesrådet for Beder, Malling og Ajstrup ønsker kvarterdrift til Malling og henviser bl.a. til hensynet til bevægelseshæmmede.

Lystrup-Elsted-Elev Fællesråd, Venstre i Lisbjerg-Elev-Lystrup-Trige og Skolerne i Elev og Hårup mener ikke, det er hensigtsmæssigt med 2 'dobbeltafange pr. time', som kører hhv. via Risskov og AUH Skejby, da det reelt vil blive opfattet som 2 afgange pr. time som i dag. Fællesrådet ønsker, at der bliver 4 afgange pr. time svarende til hvert 15. minut, og at der er flere afgange i myldretiden.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

2 kunde ønsker korrespondancer med toget mod København.

Fællesrådet for Trige- Ølsted ønsker bedre sammentænkning mellem busdriften og letbanen i Lisbjerg, så borgerne fra Trige og Ølsted får mulighed for at komme med letbanen i Lisbjerg, enten ved Lisbjerg Skole eller Lisbjerg Bygade.

Fællesrådet for Beder, Malling og Ajstrup ønsker, at køreplanerne for rute 100 og letbanen samordnes.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

1 kunde ønsker rejsekortudstyr i togene.

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 om 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 Karetmagertoftens 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 høringsvar**

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 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (uændret øvrig tid).

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

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

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde ønsker afgangne 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.

1 kunde ønsker forbindelse mellem Hjortshøj og Stjernepladsen.

1 kunde ønsker forbindelse mellem Hjortshøj og Vejlbj Centervej.

Borum-Lyngby Fællesråd, at linje 12 forlænges ad Glamhøjvej til Lyngby og med en endestation ved Lyngbygård Golf på en del af afgangene.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

1 kunde ønsker øget frekvens fra Hjortshøj.

Skolerne i Elev og Hårup mener, at frekvensen på linje 12 skal øges fra de planlagte 2 afgang pr. time.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

Hjortshøj Landsbyforum henviser til tekst om korrespondancer i 'Vurdering af eksisterende stationer på etape 1', januar 2013 og 'Generelle principper for etablering af letbanens standsningssteder', december 2012 og ønsker, at linje 12

- tilpasses letbanen ved Hjortshøj Station i begge retninger med 3-5 min. til skift og henviser til beboere i det ydre Hjortshøj, har mere end de 600 m. til letbanen, samt fra Hesselballe og Mejlby.
- tilpasses linje 6A ved Vestre Strandallé.
- venter på skiftende passagerer, og chaufføren skal være opmærksom på dette.

Hjortshøj dagtilbud, Børnehaven Kernehuset, SFO Virupskolen og Virupskolen ønsker, at medarbejdere, der skal møde kl 6.30, kan komme på arbejde med en tidligere morgenbus.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

1 kunde samt Hjortshøj Landsbyforum ønsker, at der etableres et stoppested i begge retninger ved Mejlbyvej/Grenåvej for skift mellem linje 12 og regionalbusser (f.eks. rute 100) og gør opmærksom på, at det nuværende stoppested mod Aarhus ligger på Grenåvej, hvor linje 12 fremadrettet ikke kører.

1 kunde ønsker et stoppested tættere på Egå Gymnasium.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

1 kunde udtrykker tilfredshed med den foreslåede linjeføring fra Hjortshøj, da det mindsker køretiden til Aarhus.

Hjortshøj Landsbyforum udtrykker tilfredshed med fortsat at have busforbindelse efter etablering af letbanens etape 1.

Brabrand Fællesråd og Trafikgruppen Sikker Skolevej Brabrand hilser ændringen i linje 12 velkommen af hensyn til rejsetiden.

Åbyhøj Fællesråd, Gellerup Fællesråd, City Vest og Brabrand Boligforening er tilfredse med den planlagte omlægning af linje 12, så

der bl.a. er direkte forbindelse mellem Gellerup og Åbyhøjgården og videre mod centrum.

Ad 6) Øvrige:

1 kunde beklager forsinkelser om morgenen.

4 kunder ønsker fortsat betjening af stoppestedet på Parosvej i Hårup.

## **Vurdering af høringssvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Rejsende til Grenåvej og Veri-Centret har ved Mejlbyvej mulighed for omstigning til buslinjer ad Grenåvej. Rejsende til Vejlby-Risskovhallen henvises også til omstigning, bl.a. 6A.

Halling betjenes ikke af bybusserne i Aarhus, da byen ligger uden for kommunen.

Rejsende mellem Hjortshøj og Stjernepladsen kan anvende letbanen.

Der er ikke kundemæssigt grundlag for at forlænge linjen til Lyngby. Området her betjenes af flexetur.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen på de enkelte buslinjer tilrettelægges i forhold til passagergrundlaget og den faktiske brug i de berørte byområder.

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 undersøges muligheder for etablering af stoppesteder ved krydset Mejlbyvej/Grenåvej af hensyn til omstigning med busser på Grenåvej.

Der findes allerede stoppesteder på Mejlbyvej ved Kringelvej over for Egå Gymnasium.

Ad 6) Øvrige:

Der arbejdes løbende på rettidigheden.

Der er ikke lagt op til ændringer af stoppesteder på eksisterende strækninger, herunder ved Parosvej.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 13 Frydenlund – Park Allé – Holme Parkvej

### Oprindeligt høringsforslag

Nedlægges mellem Park Allé og Vejlbj Nord. Kører i stedet mellem Park Allé og Holme Parkvej (i stedet for nuværende linje 16).

Til/fra Frydenlund køres via Busgaden og ad Langelandsgade i stedet for Vester Allé, Samsøgade og Ny Munkegade (hvor ny lokallinje 24 kører).

Nedsættes fra 3 til 2 afgang/timen i dagtimerne på hverdage og lørdage.

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 5 Hasle
- 12 Midtbyen
- 21 Viby – Holme

### Baggrund for høringsforslag

Omlægning af 1A betyder, at Vejlbj Nord betjenes af 1A.

Der er mulighed for at rette linjen ud i Øgadekvarteret pga. ny lokallinje 24.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen mellem Frydenlund og Park Allé.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 20

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (4 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (15 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (0 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (0 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (1 hørings svar)
- 6) Øvrige (0 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker forbindelse mellem Neptunvej/Holme Møllevej og Vibj Torv.

2 kunder ønsker at bibeholde linjeføring via Samsøgade.

1 kunde ønsker linjeføring via Skovbrynet, Stadion Allé og Sønder Ringgade, som linje 16 tidligere gjorde.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:  
10 kunder ønsker øget frekvens.

2 kunder ønsker øget betjening af Bethesdavej og Riisvangen.

2 kunder ønsker øget betjening af Holme Møllevej.

1 kunde ønsker højere frekvens på nuværende linje 16 om aftenen og søndagen.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:  
1 kunde udtrykker tilfredshed med den kommende linjeføring via Busgaden.

### **Vurdering af høringssvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:  
Rejsende til Viby Torv har mulighed for omstigning til f.eks. en af A-linjerne, der kører her.  
Samsøgade betjenes af linje 24.  
Det er ikke muligt at genetablere den tidligere linjeføring omkring Stadion Allé, da vejen er lukket og trafikken henvist til Ålborggade.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:  
Frekvensen på de enkelte buslinjer tilrettelægges i forhold til passagergrundlaget og den faktiske brug i de berørte byområder.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 14 Grøfthøj – Park Allé – Tilst Vest

### Oprindeligt høringsforslag

Nedlægges mellem Park Allé og Skejbyparken, hvor den erstattes af linje 1A. Kører i stedet mellem Park Allé og Tilst Vest (som den nuværende linje 19, som nedlægges).

Antallet af afgang ned sættes fra 3-4 til 2-3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (uændret øvrig tid).

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 5 Hasle
- 12 Midtbyen
- 18 Tilst – Sabro
- 21 Viby – Holme

### Baggrund for høringsforslag

Omlægning af 1A betyder, at Skejbyparken betjenes af 1A.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen mellem Grøfthøj og Park Allé.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 35

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (6 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (25 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (1 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (0 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (2 hørings svar)
- 6) Øvrige (1 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

5 kunder ønsker den nuværende linje 19's forløb igennem Aarhus via Thorvaldsensgade pga. lang rejsetid til Park Allé og argumenterer med, at linje 3A kører mellem Busgaden og Tilst.

1 kunde ønsker fortsat stoppestedet Brorsonsvej betjent.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

19 kunder samt Andelsforeningen AB Dalhøjvænget A 1-23, Seniorbo 2 Bøgeskovparken 55-103, Seniorbo 3 Bøgeskovparken 3-53, Alboa Seniorboliger afd. 76 Engelundsvej og Andelsboligforeningen Omegaparken ønsker øget frekvens.

1 kunde mener, at bussen fra Tilst er overfyldt om morgenen.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde ønsker bedre koordinering mellem 11 og 14 ved Grøfthøj.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

1 kunde udtrykker tilfredshed med den nye linjeføring, da det er muligt at komme direkte fra Grøfthøj til Tilst.

Busselskabet Aarhus Sporveje udtrykker tilfredshed med den nye linjeføring.

Ad 6) Øvrige:

1 kunde beklager forsinkelser fra Tilst om morgenen.

## **Vurdering af høringssvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Der er generelt mere efterspørgsel efter linjeføringer via det centrale Busgadeforløb frem for hurtigere linjeføringer uden om centrum. Begge ønsker til linjeforløb kan ikke opfyldes samtidigt.

Stoppestedet på Skanderborgvej ved Brorsonsvej vil fortsat blive betjent af linjen.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen på de enkelte buslinjer tilrettelægges i forhold til passagergrundlaget og den faktiske brug i de berørte byområder.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

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

Ad 6) Øvrige:

Der arbejdes løbende med rettidigheden.



# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 15 Skejby Nord – Park Allé – Brabrand Vest

### Oprindeligt høringsforslag

Ingen ændringer.

### Baggrund for høringsforslag

-

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 12

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (7 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (4 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (0 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (0 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (1 hørings svar)
- 6) Øvrige (0 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker betjening af Helenelyst.

Brabrand Fællesråd og Sikker Skolevej Brabrands ønsker en omlægning af linje 15 af hensyn til skolevejstrafikken på Langdalsvej og betjeningen af Hoffmanns have og Helenelyst/Laskedalen. Det foreslås, at linje 15 ikke længere kører ad Langdalsvej og Edwin Rahrs Vej til Helenelyst, men i stedet servicerer det nye byfortætningsområde på Tulipgrunden og via bussluse kører op til endestationen på Helenelyst.

Gellerup Fællesråd, City Vest og Brabrand Boligforening foreslår, at linje 15 kører ad Gellerup Bygade (i første omgang Sigridsvej), forbi City Vest/biblioteket til Globus1.

Busselskabet Aarhus Sporveje foreslår, at der byttes om på ruteforløbet i Skejby for linje 1A og linje 15.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

3 kunder ønsker øget frekvens omkring Abildgade.

1 kunde ønsker øget frekvens om aftenen.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

Åbyhøj Fællesråd udtrykker tilfredshed med linje 15.

### **Vurdering af høringssvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

I forhold til busbetjening er der ikke belæg for at etablere en så omfattende ny bus-infrastruktur, som alene vil have til formål at friholde Langdalsvej for busser. Tulipgrunden vil have en tilfredsstillende busbetjening på Langdalsvej, og for Helenelyst vil de foreslåede tiltag ikke give en bedre betjening.

Linje 15 har bl.a. til opgave at give Toveshøj en direkte busforbindelse til Centrum. Linjen kan ikke opretholde denne betjening og samtidig omlægges via City Vest. Rejsende til City Vest har mulighed for at stige om til linje 4A, som også betjener Bygaden i Gellerup. Sigridsvej vil blive betjent af linje 24.

I forhold til passagergrundlag i sammenhæng med frekvens bør linje 1A betjene Skejbyparken, mens linje 15 fortsat betjener Skejby Nordlandsvej.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen på de enkelte buslinjer tilrettelægges i forhold til passagergrundlaget og den faktiske brug i de berørte byområder.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 16 Lystrup Øst – Park Allé – Mårslet/Moesgaard Museum

### Oprindeligt høringsforslag

Den nuværende linje 18 ændrer nummer til linje 16. Ny linje 16 kører dermed ikke længere Hasle-Park Allé (erstattes af linje 24) og Park Allé-Holme Parkvej (erstattes af linje 13).

I Lystrup erstatter ny linje 16 linje 1A og dækker den østlige del af byen med endestation ved Majsmarken.

I Lystrup kører der ikke længere bus igennem Lystrup Industri og på den sydligste del af Sønderskovvej.

I Aarhus Nord kører ny linje 16 ad Vejlbys Centervej og Randersvej i stedet for Grenåvej og Ringgaden.

I Aarhus Syd gremdeles ny linje 16 ved Kridthøj, så halvdelen af afgangene kører til Mårslet (som den nuværende linje 19, som nedlægges), og den anden halvdel til Skåde/Moesgaard Museum (som den nuværende linje 18).

Mellem Lystrup og Kridthøj øges antallet af afgangene fra 3 til 4 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (uændret øvrig tid).

Mellem Kridthøj og Moesgaard Museum nedsættes antallet af afgangene fra 3 til 2 afgangene i timen i alle dagtimer på hverdage og lørdage, og fra 2 til 1 afgang i timen øvrig tid.

Mellem Kridthøj og Mårslet kører ny linje 16 to afgangene i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage. Der kører ikke længere ekstra morgenafgange (uændret frekvens øvrig tid).

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 10 Lystrup – Elev
- 12 Midtbyen
- 13 Mårslet
- 14 Skejby – Christiansbjerg
- 15 Skåde – Højbjerg
- 20 Vejlbys Risskov
- 21 Vibys Holme

### Baggrund for høringsforslag

Omlægning af linje 1A betyder, at dele af Lystrup ikke længere er betjent, hvorfor ny linje 16 skal betjene Lystrup Øst.

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

Fællesrådet i Lystrup har på et møde i oktober 2015 ytret ønske om, at Lystrupvej bør betjenes i stedet for Sønderskovvej, hvis der skal vælges mellem disse.

Omlægning af linje 12 og 14 betyder, at Vejlbj Centervej ikke længere betjenes, hvorfor ny linje 16 føres denne vej.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at hæve frekvensen mellem Lystrup via Grenåvej til Park Allé, men samtidig at reducere frekvensen mellem Kridthøj og henholdsvis Moesgaard Museum og Mårslet.

## **Indkomne høringssvar**

Antal høringssvar modtaget: 193

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (25 høringssvar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (158 høringssvar)
- 3) Vedr. korrespondancer (5 høringssvar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (4 høringssvar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (1 høringssvar)
- 6) Øvrige (0 høringssvar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

8 kunder ønsker, at linjen betjener Lystrup Vest.

1 kunde ønsker kortere rejsetid fra Lystrup til Aarhus.

1 kunde ønsker bedre betjening af Sydbyen.

2 kunder ønsker betjening af Jyllands Allé.

1 kunde ønsker betjening af Marselis Boulevard.

2 kunder ønsker to separate linjer til hhv. Mårslet og Moesgaard Museum.

1 kunde ønsker en forbindelse mellem Ålborggade og Katrinebjergskolen.

1 kunde ønsker en forbindelse mellem Lystrup og Viby Station.

2 kunder ønsker en forbindelse mellem Lystrup og Grenåvej, herunder Veri Centret.

1 kunde ønsker en forbindelse mellem Lystrup Centervej og Psykiatrisk Hospital.

1 kunde ønsker en forbindelse mellem Visbjerg Hegn og Marselisborg Gymnasium.

Lystrup-Elsted-Elev Fællesråd, Venstre i Lisbjerg-Elev-Lystrup-Trige og Skolerne i Elev og Hårup mener, at linje 16 skal køre via Grenåvej og

Ringgaden til Nørrebrogade i stedet for via Vejlbj Centervej og Randersvej.

Busselskabet Aarhus Sporveje

- anfører, at det kan give problemer med så stor en forgrening set fra kundernes synsvinkel (forkert valg af gren).
- anfører, om frekvensen til Moesgaard Museum er tilstrækkelig, både i myldretiden og i weekenden. Det foreslås som alternativ at binde linje 25 sammen med Mårslet-grenen i halvtimesdrift og lade frekvensen være 3 gange i timen mellem Lystrup og Moesgaard Museum.
- foreslår, at man ændrer ruteføringen i Mårslet by, så man i den første rundkørsel i Mårslet tager 3. vej altså fortsætter ad Hørretvej i stedet for at køre ad Mårslet Byvej (4. vej).

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

136 kunder ønsker øget frekvens til/fra Moesgaard Museum.

Moesgaard Museum ønsker, at frekvensen til/fra Moesgaard Museum fastholdes og henviser til besøgende og studerende, som benytter museet, og til planlagte begivenheder i 2017 ifm. Aarhus som Europæisk Kulturhovedstad.

3 kunder ønsker øget frekvens til/fra Skåde.

9 kunder ønsker øget frekvens til/fra Højbjerg.

5 kunde ønsker øget frekvens til/fra Mårslet.

1 kunde ønsker øget frekvens til/fra Storhøj.

1 kunde ønsker øget frekvens generelt.

1 kunde ønsker fastholdelse af frekvensen ved Rosenvangs Alle / L. A. Rings Vej.

1 kunde ønsker øget frekvens 2 afgang i timen aften, weekend og helligdage af hensyn til korrespondancer med regionale ruter ved banegården.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde ønsker koordinering med rute 100 i Skåde, så det er muligt at skifte mellem de to.

1 kunde ønsker god korrespondance til den kommende linje 14/nuværende linje 19 mod Tilst.

1 kunde ønsker, at afgangstiderne er tilpasset ringetiderne på Marselisborg Gymnasium.

1 kunde ønsker, at afgangstiderne er tilpasset ringetider på Katrinebjergskolen.

1 kunde er utilfreds med gangafstand ved omstigning mellem nuværende linje 19 og de regionale ruter ved banegården.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

1 kunde ønsker, at stoppestedet ved Moesgaard Museum kommer til at ligge ved indgangen til museet.

1 kunde efterspørger den konkrete placering af stoppestederne på ruten.

1 kunde ønsker stoppestederne på Hørhavevej ved henholdsvis Ildervej og Grumstolvej bevaret.

Lystrup-Elsted-Elev Fællesråd ønsker, at de 2 stoppesteder, der findes på Lystrupvej, tæt ved Lystruplund, flyttes længere mod nord, således at de ligger tæt ved banen og den sti, der forbinder Lystrupvej med stationsområdet.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

Lystrup-Elsted-Elev Fællesråd er som udgangspunkt tilfreds med linjeføringen og frekvensen på linje 16.

## Vurdering af høringssvar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag, så der fortsat vil være direkte busforbindelser uden omstigning mellem Aarhus og både Lystrup Øst og Vest, og den sydlige del af Sønderskovvej vil fortsat blive betjent. En konsekvens af dette er dog bl.a., at Lystrup Øst vil opleve en lidt lavere frekvens, men den nuværende frekvens i myldretiden fastholdes dog.

Ønsker om direkte bus mellem Lystrup Vest og Grenåvej-Midtbyen imødekommes dermed. Endvidere opdeles betjeningen af hhv. Moesgaard Museum og Mårslet i to forskellige buslinjer.

Linjen får til opgave at dække områder i Vejlbj by i stedet for anden busbetjening, hvorfor en linjeføring ad Ringgaden og via Veri-Centeret ikke kan opretholdes.

Betjeningsniveau og linjeføring med nuværende linje 18 af sydbyen, herunder af Jyllands Allé, Marselis Boulevard mm. opretholdes. Der vil også være direkte busforbindelse mellem Visbjerg Hegn og Marselisborg Gymnasium via nærvedliggende stoppesteder.

Nuværende linje 16's forbindelse mellem Ålborggade og Katrinebjerg dækkes fremover af ny linje 24.

Det er muligt at rejse mellem Lystrup Centervej og Psykiatrisk Hospital med omstigning.

Mellem Lystrup og Viby Station kan letbanen benyttes.

Linjeføring i den nordlige del af Mårslet opretholdes for at minimere gangafstande.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag, så der er halvtimesdrift på linjen i Moesgaard Museums åbningstider, også i weekenden, dog ikke om aftenen. Derudover ændres frekvensen, så der er 3 afgang i timen i myldretid på hverdage, 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage, lørdage og søndage og 1 afgang i timen øvrig tid.

Frekvensen på de enkelte buslinjer tilrettelægges i forhold til passagergrundlaget og den faktiske brug i de berørte byområder. Der vurderes ikke at være grundlag for at udvide driftsomfanget på strækningen til Mårslet, som også betjenes af letbanen.

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:

Endestationen ved Moesgaard Museum er etableret som en del af den samlede plan for området omkring museet.

Konkrete stoppesteder på linjen vil fremgå, når den konkrete køreplan kommer i høring, men der er i udgangspunktet ikke planer om ændringer af stoppesteder i Skådeområdet.

I Lystrup undersøges muligheden for stoppestedsplaceringer nær banen på hhv. Lystrupvej og Sønderskovvej af hensyn til omstigning med letbanen.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

Det oprindelige forslag justeres, bl.a. på baggrund af indkomne høringssvar om betjening af Lystrup Vest, se evt. Ad 1).

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 17 Studstrup – Park Allé – Solbjerg

### Oprindeligt høringsforslag

Nedlægges mellem Park Allé og Langenæs, hvor linjen erstattes af linje 24. Kører i stedet mellem Park Allé og Solbjerg (i stedet for nuværende linje 20).

På Trøjborg kører linjen ad Dronning Margrethes Vej og Skovvejen i stedet for Tordenskjoldsgade og Kirkegårdsvej.

I Holme er hovedforslaget nuværende linje 20's linjeføring ad Nygårdsvej. Der er skitseret en alternativ linjeføring ad Holmevej (som 'den gamle linje 1'). Alternativet kræver i givet fald en samtidig omlægning af linje 2A.

I Tranbjerg kører linje 17 omkring henholdsvis Tranbjerg Centret og Tranbjerg Hovedgade, hvor der vil være mulighed for at skifte til letbanen eller linje 4A.

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 3 Egå – Skæring – Studstrup
- 12 Midtbyen
- 15 Skåde – Højbjerg
- 16 Solbjerg
- 19 Tranbjerg
- 20 Vejlbj – Risskov
- 21 Viby – Holme

### Baggrund for høringsforslag

Der oprettes en ny lokallinje, som betjener Langenæs.

Omlægning af linje 1A betyder, at Tordenskjoldsgade og Kirkegårdsvej betjenes af 1A.

Fra evalueringen af den nuværende trafikplan har der i Tranbjerg været ønsker om at få 'den gamle linje 1' tilbage. Efter omlægningen af linje 20 i Holme har der været klager fra kunder Solbjerg om forlængede køretider.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 50

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (34 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (8 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (3 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (0 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (3 hørings svar)



## 6) Øvrige (2 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker linjeføring ad Tingsskov Allé, Østerby Allé og Torve Allé i Tranbjerg.

9 kunder ønsker linjeføring ad Holmevej (den gamle 1'er).

1 kunde ønsker ikke, at omlægning af linje 17 må få konsekvenser for 2A's linjeføring og frekvens.

2 kunder ønsker linjeføring ad Nygårdsvej/Ringvej Syd.

1 kunde ønsker fortsat betjening af Mindeparken/Stadion/Friheden og Park Allé.

1 kunde foreslår linjen ændret til Studstrup – Park Allé – Tranbjerg Øst, da den bliver for lang hvis der fortsættes til Solbjerg. Linje 25 skal så fortsætte til Solbjerg.

5 kunder ønsker ikke ændring af linjeføring på Trøjborg.

1 kunde ønsker endestation på holdepladsen på Fastrupvej i Solbjerg Vest.

1 kunde ønsker linjeføring via Skødstrup lægepraksis.

1 kunde ønsker linjeføring via Harald Jensens Plads.

3 kunder beklager den øgede rejsetid til/fra Solbjerg efter den tidligere omlægning via Nygårdsvej. Herunder udtrykker 1 kunde utilfredshed med den foreslåede linjeføring via Tranbjerg Centret, da det øger rejsetiden yderligere.

3 kunder ønsker linjeføring via Chr. X's Vej og Skanderborgvej/Harald Jensens Plads som tidligere med linje 20.

1 kunde ønsker, at linje 17 kører til Vejlbj Centervej.

1 kunde ønsker, at linje 17 betjener Brovej i stedet for Ådalsvej som tidligere og henviser til betjening af Sølystskolen og frekvens på Nordre Strandvej.

Grundejerforeningen Ryvangens Villakvarter ønsker, at linje 17 som tidligere kører ad Brovej/Nordre Strandvej i stedet for Grenåvej/Ådalsvej. Der foreslås tre løsninger:

- 1) Fra Egå Strandvej kører bussen ad Grenåvej – Brobjerg Parkvej - Brobjergvej - Brovej og fortsætter ad Nordre Strandvej.
- 2) Linjeføringen tilbageføres til den gamle- dvs. Brovej/Nordre Strandvej.
- 3) Der skiftes imellem Grenåvej/Ådalsvej og Nordre Strandvej/Brovej, således at bussen kører i det omtalte område én gang i timen.

Hvis den nuværende linjeføring fastholdes, foreslås det, at det

undersøges om en skolebus til opsamling på Nordre Strandvej/Brovej/Åkrogen vil være hensigtsmæssig.

Solbjerg Fællesråd vægter det alternative forslag II højest pga. den direkte vej gennem Holme (via mail).

Busselskabet Aarhus Sporveje

- foreslår at linjen får et ruteforløb, som linje 20 i dag (Østbanetorvet – Skovvejen – Trøjborgvej – Tordenskjoldsgade) i stedet for via Dronning Margrethes Vej
- foretrækker det alternative forslag, hvor linje 17 kører ad Holmevej helt frem til Christian X's Vej til trods for, at det giver 2 varianter af linje 2A.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

2 kunder ønsker øget frekvens.

1 kunde ønsker 20 minutters drift.

1 kunde ønsker øget betjening af Solbjerg.

2 kunder ønsker øget frekvens om aftenen, særligt halvtimesdrift frem til kl. 19 (pga. butikkernes åbningstider), og henviser til overfyldte busser til Trøjborg, særligt i tidsrummet 16-18. Begge kunder foreslår A-busbetjening af Trøjborg.

2 kunder ønsker mindst 2 afgang pr. time.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde ønsker, at linje 17 koordineres med rute 100 og 120-systemet i Skæring/Egå, så alle tre linjer/ruter kører forskudt mod midtbyen.

Solbjerg Fællesråd ønsker gode omstigningsforhold og kort skiftetid mellem linje 17 og:

- Letbanen ved Tranbjerg Station
- 4A ved Tranbjerg Station
- 5A ved Tangkrogen
- 6A ved Chr. X's Vej/Ringvejen

Dette gælder særligt i retning mod Solbjerg.

1 kunde anfører, at eleverne, som ankommer med linje 17 til Skæring Skole kl8, ofte kommer for sent pga. forsinkelser og ønsker derfor køreplanen ændret eller en ekstra bus indsat.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

1 kunde udtrykker tilfredshed med den nye linjeføring på Trøjborg ad Dronning Margrethes Vej.

1 kunde udtrykker tilfredshed med den nye linje Solbjerg – Studstrup.

1 kunde udtrykker tilfredshed med linjeføringen langs Strandvejen.

Ad 6) Øvrige:

1 kunde ønsker kortere rejsetid til/fra Studstrup.

1 kunde ønsker natbus til Studstrup.

## Vurdering af høringssvar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag.

I Tranbjerg kører linje 17 ikke via Tranbjerg Centret, der i stedet betjenes af linje 4A. Således kører linje 17 alene via Tranbjerg Hovedgade, hvor der er mulighed for omstigning til letbanen.

I Holme foreslås det alternative forslag gennemført, hvor linje 17 føres ad den lidt hurtigere linjeføring ad Holmevej, mens Nygårdsvej i stedet dækkes af linje 2A.

I Tranbjerg foreslås ikke yderligere tidskrævende linjeomlægninger af linje 17 af hensyn til køretiden for rejsende fra Solbjerg.

Mere direkte kørsel ad Chr. X's Vej gennem Holme anbefales ikke, fordi linje 17 har til opgave at dække andre strækninger, herunder strækningen mellem Holme og Frederiksbjerg.

Chr. X's Vej får med den omlagte linjeføring kortere gangafstand til linje 17 og dækkes herudover af rute 202 i myldretiden.

Rejsende til Harald Jensens Plads har mulighed for omstigning til linje 5A ved Tangkrogen.

Der er fortsat busforbindelse til Mindeparken, stadion og Tivoli Friheden fra Park Allé, dog ikke af samme linje.

Der er ikke passagerunderlag for kørsel med såvel en linje 17 Aarhus-Tranbjerg Øst som en buslinje Aarhus-Tranbjerg-Solbjerg, idet strækningen Aarhus-Tranbjerg også dækkes af linje 4A.

Solbjerg Vest/Fastrupvej dækkes af rute 202.

På Trøjborg betjenes Tordenskjoldsgade af linje 1A, hvorfor linje 17 i stedet føres ad Dr. Margrethes Vej.

Linje 17 skal dække Risskov-området øst for Grenåvej, mens andre buslinjer har til opgave at dække Vejlby-området vest for Grenåvej.

Der vurderes ikke at være passagergrundlag for en forlængelse af linje 17 fra Studstrup til Skødstrup.

Linje 17 er omlagt ad Ådalsvej på baggrund af kundeønsker. Brovej og Nordre Strandvej betjenes fremover af buslinje 12. Kommunen har ikke befordringsforpligtigelse over for elever til Sølystskolen og indsætter derfor ikke skolebus på strækningen.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen på de enkelte buslinjer tilrettelægges i forhold til passagergrundlaget og den faktiske brug i de berørte byområder. Der vurderes ikke at være grundlag for at udvide driftsomfanget på linje 17. Trøjborg betjenes fremover af linje 1A

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

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

Ad 6) Øvrige:

Passagergrundlaget i Studstrup er ikke stort nok til alene at kunne bære en direkte buslinje. Linje 17 dækker derfor også andre byområder mellem Aarhus og Studstrup.

Der er heller ikke et tilstrækkeligt passagergrundlag for natbuskørsel i Studstrup.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 21 Stavtrup Vest – Åbo

### Oprindeligt høringsforslag

Kører mellem Stavtrup Vest/Blåhøj og Ormslev-Åbo i stedet for linje 35 (uændret antal afgang).

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:  
17 Stavtrup – Ormslev

### Baggrund for høringsforslag

Passagertællingerne viser, at anvendelsen af linje 35 er meget begrænset.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 7

Hovedgrupperinger:

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

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker forbindelse til letbanen ved Viby Station.

Busselskabet Aarhus Sporveje foreslår, at der laves en lokallinje, som betjener både Åbo og Stavtrup Søholm.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

1 kunder ønsker, at afgangene mod Ormslev bliver bedre fordelt over dagen.

1 kunde ønsker øget frekvens.

Ad 6) Øvrige:

2 kunder ønsker, at linjenummeret ændres til linje 11.

1 kunde ønsker en afgang fra Ormslev med forbindelse til Viby Torv med ankomst kl. 7.19.

### Vurdering af hørings svar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Der er ikke kundemæssigt grundlag for længere/ændrede linjeføringer til/fra Ormslev/Åbo.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Der er ikke kundemæssigt grundlag for et øget betjeningsomfang.

Det er allerede tilstræbt, at afgangene mod Ormslev er jævnt fordelt over dagen. Eventuelle yderligere tilpasninger vil ske ifm. den konkrete køreplanlægning.

Ad 6) Øvrige:

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

Det vil ifm. den konkrete køreplanlægning blive overvejet, om linjenummeret skal ændres til linje 11.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 22 Lystrup – Elev – Mejlbj

### Oprindeligt høringsforslag

Linje 22 og 23 er to nye lokallinjer, som dækker den vestlige del af Lystrup og kører mellem Lystrup og Elev/Mejlby i stedet for den nuværende linje 18.

Begge lokallinjer får endestation ved Lystrup Station, hvor der er mulighed for omstigning til/fra letbanen.

Linje 22 kører fra Mejlbj via Hårup-Todbjerg-Elev og ad Lille Elstedvej i Lystrup til Lystrup station.

Der kører ikke længere bus på Per Kjals Vej-Bystævnet.

Mellem Elev og Lystrup kører linje 22 og 23 tilsammen 2 gange i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og 1 gang i timen øvrig tid.

Linje 22 til Mejlbj kører 1 gang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og hver anden time øvrig tid.

Høringsforslaget har sætligt betydning for følgende byområder:

- 8 Hårup – Mejlbj
- 10 Lystrup – Elev

### Baggrund for høringsforslag

Omlægningen af den nuværende linje 18 betyder, at der ikke længere er busbetjening mellem Lystrup og Elev/Mejlby.

Analyser af befolkningskoncentrationen viser, at der er et større kundegrundlag ved at betjene Lille Elstedvej end Per Kjals Vej.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen mellem Elev og Lystrup.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 16

Hovedgrupperinger:

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

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker betjening af Lystrup Bibliotek/Bystævnet.

Lystrup-Elsted-Elev Fællesråd, Venstre i Lisbjerg-Elev-Lystrup-Trige og Skolerne i Elev og Hårup finder, at både linje 22 og 23 skal fortsætte til Aarhus Centrum, således at passagererne undgår skift fra bus til letbanen. De to førstnævnte anfører endvidere, at det ikke er hensigtsmæssigt at køre direkte ad Lille Elstedvej frem til Lystrup Station, da der fortsat vil være passagerer fra Elev, der skal til handelscenter, lokalcenter, idrætscenter, bibliotek samt det nye lægecenter på Bystævnet.

Grundejerforeningen Elev Bakker ønsker, at både linje 22 og 23 kører via Lystrup Centervej.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

1 kunde ønsker øget frekvens uden for myldretiden.

Lystrup-Elsted-Elev Fællesråd, Venstre i Lisbjerg-Elev-Lystrup-Trige og Skolerne i Elev og Hårup finder, at frekvensen på linje 22 og 23 skal øges fra de planlagte 2 afgang pr. time.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

1 kunde undrer sig over linjeføringen ad Lille Elstedvej, da der er fartbump.

Busselskabet Aarhus Sporveje anfører, at der er bump på Lille Elstedvej, hvor linje 22 skal køre, og at der ifølge aftale ikke skal køre bybusser på veje med bump.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

1 kunde udtrykker tilfredshed med indførelse af Letbanen og linje 22.

Ad 6) Øvrige:

1 kunde ønsker, at rejsetiden ikke bliver længere mellem Lystrup og Midtbyen.

1 kunde ønsker kortere rejsetid fra Elstedvej til Midtbyen.

2 kunder ønsker en afgang fra Midtbyen kl. 17.

## Vurdering af høringsvar

Ad 1) Vedr. linjeføring

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag, så der fortsat vil være direkte busforbindelser uden omstigning mellem Aarhus og både Lystrup Øst og Vest, og den sydlige del af Sønderskovvej vil fortsat blive betjent. En konsekvens af dette er dog bl.a., at Lystrup Øst vil opleve en lidt lavere frekvens, men vil opretholde nuværende frekvens i myldretiden.

Ønsker om forbindelser via Bystævnet, Lystrup Centervej og direkte forbindelse helt til Midtbyen imødekommes dermed.



Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen på de enkelte buslinjer tilrettelægges i forhold til passagergrundlaget og den faktiske brug i de berørte byområder. Det vurderes, at der ikke er behov for at ændre kørselsomfanget.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

Forslaget er ændret, så der ikke køres ad Lille Elstedvej på den strækning, hvor der er etableret bump.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

Det oprindelige forslag er justeret, bl.a. på baggrund af indkomne høringsvar om betjening af Lystrup Vest, se evt. Ad 1).

Ad 6) Øvrige:

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

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 23 Lystrup – Elev

### Oprindeligt høringsforslag

Linje 22 og 23 er to nye lokallinjer, som dækker den vestlige del af Lystrup og kører mellem Lystrup og Elev/Mejlby i stedet for den nuværende linje 18.

Begge lokallinjer får endestation ved Lystrup Station, hvor der er mulighed for omstigning til/fra letbanen.

Linje 23 kører fra Elev ad Lystrupvej og Lystrup Centervej til Lystrup station.

Der kører ikke længere bus på Per Kjals Vej-Bystævnet.

Mellem Elev og Lystrup kører linje 22 og 23 tilsammen 2 gange i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og 1 gang i timen øvrig tid.

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 8 Hårup – Mejlby
- 10 Lystrup – Elev

### Baggrund for høringsforslag

Omlægningen af den nuværende linje 18 betyder, at der ikke længere er busbetjening mellem Lystrup og Elev/Mejlby.

Analyser af befolkningskoncentrationen viser, at der er et større kundegrundlag ved at betjene Lille Elstedvej end Per Kjals Vej.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen mellem Elev og Lystrup.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 14

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (9 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (5 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 linjeføring via Grenåvej.

1 kunde ønsker forbindelse mellem Elev og Lystrup Centervej.

1 kunde ønsker forbindelse mellem Elsted og Midtbyen

1 kunde ønsker forbindelse mellem Elev/Lystrup og Midtbyen.

1 kunde ønsker at der køres via Elsted Byvej.

Lystrup-Elsted-Elev Fællesråd, Venstre i Lisbjerg-Elev-Lystrup-Trige og Skolerne i Elev og Hårup finder, at både linje 22 og 23 skal fortsætte til Aarhus Centrum, således at passagererne undgår skift fra bus til letbanen.

Grundejerforeningen Elev Bakker ønsker, at linje 22 og 23 kører via Lystrup Centervej.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

1 kunde ønsker øget frekvens.

1 kunde ønsker betjening om aftenen/natten.

Lystrup-Elsted-Elev Fællesråd, Venstre i Lisbjerg-Elev-Lystrup-Trige og Skolerne i Elev og Hårup finder, at frekvensen på linje 22 og 23 skal øges fra de planlagte 2 afgang pr. time.

## **Vurdering af høringssvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag, så der fortsat vil være direkte busforbindelser uden omstigning mellem Aarhus og både Lystrup Øst og Vest, og den sydlige del af Sønderskovvej vil fortsat blive betjent. En konsekvens af dette er dog bl.a., at Lystrup Øst vil opleve en lidt lavere frekvens, men vil opretholde nuværende frekvens i myldretiden.

Ønsker om forbindelser mellem Elev/Lystrup/Elsted via Lystrup Centervej og Grenåvej og helt til Midtbyen imødekommes dermed. Der etableres ikke buskørsel ad Elsted Byvej, da vejen er uegnet til buskørsel, fordi den er smal, kroget og har dårlige oversigtsforhold.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen på de enkelte buslinjer tilrettelægges i forhold til passagergrundlaget og den faktiske brug i de berørte byområder. Det vurderes, at der ikke er behov for at ændre kørselsomfanget.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 24 Langenæs – Park Allé – Hasle - Gellerup – Gl. Åby - Langenæs

### Oprindeligt høringsforslag

Ny lokallinje, som forbinder Hasle, Aarhus C, Langenæs, Åbyhøj, Gl. Åby, City Vest/Gellerup og Toveshøj i en ringlinje, hvor der køres i begge retninger. Linjen giver nye forbindelser og erstatter linje 16 mellem Park Allé og Hasle, linje 17 mellem Park Allé og Langenæs samt strækninger på linje 12 i Åbyhøj.

Linjen kører 1 gang i timen i hver retning i dagtimerne på hverdage og lørdage, samt nogle få timer søndag. På øvrige tidspunkter er der ingen drift.

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 2 Brabrand – Gellerup
- 5 Hasle
- 12 Midtbyen
- 22 Åbyhøj

### Baggrund for høringsforslag

Fra evalueringen af den nuværende trafikplan har der været ønsker om at (re)etablere lokale forbindelser mellem en række bestemmelsessteder, fx mellem Gl. Åby og Åbyhøj.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 114

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (24 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (55 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (2 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (2 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (21 hørings svar)
- 6) Øvrige (10 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker, at der fortsat er direkte forbindelse mellem Brendstrupvej og henholdsvis Banegården og Sandkås Busvej.

6 kunder er utilfredse med den foreslåede linjeføring og ønsker i stedet direkte forbindelse fra Langenæs til Risskov, Højbjerg, universitetet og Dokk1.

1 kunde foreslår, at linje 24 kører ad Haslegårdsvej og Fjældevangen ligesom 'den gamle linje 3'.

1 kunde ønsker betjening af Brendstrupvej.

1 kunde samt Christiansbjerg Fællesråd påpeger vigtigheden af en forbindelse mellem Brendstrupvej/Katrinebjerg og Vesterbro Torv.

1 kunde ønsker, at linje 24 skal betjene Vesterbro Torv.

1 kunde foreslår, at linje 11 betjener linje 24's linjeføring igennem Åbyhøj i stedet for linje 24.

3 borgere ønsker ikke, at der kører busser på Haslegårdsvej.

3 borgere ønsker ikke, at der kører flere buslinjer i Kalenderkvarteret.

1 kunde ønsker ikke, at den nuværende linje 16 til Hasle nedlægges.

Gellerup Fællesråd, City Vest og Brabrand Boligforening påpeger vigtigheden af, at linje 24 betjener Sigridsvej.

Busselskabet Aarhus Sporveje anfører,

- at der med denne linje bruges forholdsvis mange ressourcer i områder, hvor det må forventes, at kundegrundlaget er forholdsvis tyndt.
- at det er uklart, hvordan ruteforløbet er, specielt på Langenæs, og hvor endestationen skal være på linjen.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

34 kunder samt Beboere på afd. 304 på Anker Jensens Vej, Brugerrådet ved Lokalcenter Toftegården, Hasle Fællesråd, Grundejerforeningerne Kalenderkvarteret og Kornmodsbakken, Gellerup Fællesråd, City Vest, Brabrand Boligforening, Åbyhøj Fællesråd, Christiansbjerg Fællesråd og 173 beboere i Langenæshus og Langenæsbo ønsker højere frekvens på linje 24. Der er forslag om at bevare den nuværende frekvens på linje 16, dvs. halvtimesdrift på hverdage og timedrift om aftenen og på helligdage.

19 kunder er utilfreds med, at frekvensen reduceres i områderne: Hasle (9 kunder), Christiansbjerg (2 kunder), ved Kemisk Institut ved Langelandsgade (1 kunde), ved Katrinebjergskolen grundet skoleelevers brug af linjen (5 kunder), samt ved Sjællandsgade mht. reducere om aftenen (1 kunde).

1 kunde ønsker bedre betjening omkring Ny Munkegade.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde ønsker, at linje 24 koordineres med togafgang mod Horsens kl. 7.15.

1 kunde ønsker, at køreplanen tilpasses mødetider på Katrinebjergskolen.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

1 kunde ønsker et stoppested midt på Haslegårdsvej.

Brugerrådet ved Lokalcenter Toftegården savner stoppesteder på Haslegårdsvej.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslaget:

1 kunde er tilfreds med placeringen af det nuværende stoppested ved Hasle Ringvej/Brendstrupvej og korrespondancen med DSB's nye køreplan.

5 kunder udtrykker tilfredshed med linjen.

5 kunder udtrykker tilfredshed med betjening af Gl. Åby.

1 kunde udtrykker tilfredshed med en direkte forbindelse fra Herredsvang (Trillegården) til Hasle og Gellerup.

1 kunde udtrykker tilfredshed med en direkte forbindelse fra Haslegårdsvej til Hasle Torv.

Hasle Fællesråd og bestyrelserne i de to grundejerforeninger i Kalenderkvarteret og på Kornmodsbakken er tilfredse med, at der bliver en direkte forbindelse med bus fra Herredsvang - Kornmodsbakken - Kalenderkvarteret til Hasle Torv.

Åbyhøj Fællesråd, Gellerup Fællesråd, City Vest, Brabrand Boligforening, Brabrand Fællesråd og Trafikgruppen Sikker Skolevej Brabrand udtrykker tilfredshed med etableringen af linje 24 og linjeføringen herfor.

Ad 6) Øvrige:

6 kunder ønsker, at busserne på linjen indrettes, så de tilgodeser behov for ældre og gangbesværede.

1 kunde giver udtryk for at bruge bussen på strækningen Langenæs – Hasle alle hverdage og ofte i weekender fra marts til oktober.

1 kunde mener, det er uoverskueligt for kunderne med en ringlinje.

Åbyhøj Fællesråd opfordrer til, at linje 24 træder i kraft fra efteråret 2016.

1 kunde ønsker, at rejsetiden ikke forlænges mellem Brendstrupvej og Park Allé.

## Vurdering af høringsvar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Linje 16 mellem Hasle og centrum erstattes af linje 24, som dog vil køre med en lavere frekvens.

En række af de beskrevne ønsker til linjeføringen af linje 24 er opfyldt, herunder forbindelse fra Banegården via Brendstrupvej og Sandkås Busvej, forbindelse ad Haslegårdsvej-Fjældevænget, forbindelse ad Brendstrupvej og ad Sigridsvej. For at kunne skabe forbindelse mellem

Hasle Torv og Kalenderkvarteret vil der være buskørsel på Haslegårdsvej.

Hovedforbindelsen mellem Katrinebjerg og Vesterbro Torv dækkes af linje 2A. Linje 24 passerer Vesterbro Torv med en gangafstand på omkring 200 meter, idet buslinjen i stedet kører gennem Busgadeforløbet.

I Åbyhøj skal linje 24 sikre de lokale transportbehov. Linje 11 dækker transportbehov for det noget længere rejsende mellem Aarhus og Harlev/Brabrand Vest. Linje 11 kører derfor hurtigt og direkte gennem Åbyhøj. På den baggrund kan ikke anbefales, at de to linjer byttes om.

Der vil være behov for omstigning for at komme fra Langenæs til Risskov, Højbjerg, universitetet og Dokk1.

Der er flere muligheder for en endestation på denne linje. Dette afklares ifm. med den konkrete køreplanlægning, hvor også linjeforløbet konkretiseres yderligere.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Der forventes ikke det store passagergrundlag på linje 24, som primært dækker en række lokale rejserelationer. På den baggrund fastholdes det begrænsede betjeningsomfang.

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 forventes etableret stoppesteder på Haslegårdsvej, hvor der tidligere har været stoppesteder.

Ad 6) Øvrige:

Der vil ikke blive anvendt særligt busmateriel på linje 24, men der bliver ligesom på øvrige bybuslinjer indsat lavgulvsbusser med god tilgængelighed for alle.

Linje 24 er en del af den samlede kollektive trafik, som gennemføres på én gang i forbindelse med letbanen i 2017.

Rejsetiden mellem Brendstrupvej og Centrum bliver lidt anderledes end på nuværende linje 16, da linjen føres gennem Busgadeforløbet og dermed får forbindelse til den centrale by.

Ifm. implementeringen af trafikplanen vil der blive set på, hvilken kundeinformation der skal gives for bl.a. at skabe bedst mulig overblik over de nye linjeføringer.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Linje 25 Rutebilstationen – Aarhus Ø

### Oprindeligt høringsforslag

Linje 33 ændrer nummer til linje 25.

### Baggrund for høringsforslag

Lokallinjer med regelmæssig daglig kørsel får 20-numre.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 10

Hovedgrupperinger:

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

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker der køres via M.P. Bruuns Gade og helt til Moesgård Strand fra lørdag i uge 21 til søndag i uge 36.

1 kunde ønsker linjen forlænget til at køre via Europaplads og Dokk1 efter rutebilstationen.

1 kunde ønsker linjen forlænget til Solbjerg.

Busselskabet Aarhus Sporveje foreslår, at linje 25 forlænges til Mårslet i stedet for linje 16 og påpeger, at der pt. er meget spildtid på den nuværende linje 33.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

3 kunder ønsker øget frekvens.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde ønsker koordinering med bus til Moesgaard Museum.

1 kunde ønsker bedre koordinering med linje 17 ved Østbanetorvet, så der køres forskudt.

Ad 6) Øvrige:

1 kunde ønsker at linjen fortsat har nummer 33.



## Vurdering af hørings svar

### Ad 1) Vedr. linjeføring:

Der er ikke behov for yderligere kørsel mellem Aarhus C og Moesgaard Strand, som betjenes af buslinje 31.

Der er i forvejen mange busser, der betjener strækningen mellem Park Allé-Rutebilstationen og Dokk1, hvorfor der ikke er behov for også at forlænge linje 25.

De to ender af de forskellige bybuslinjer sammenkædes generelt på grundlag af hhv. en ensartet frekvens, et hensigtsmæssigt forløb gennem Aarhus C. samt et driftsmæssigt hensyn. Linje 25 betjener Aarhus Ø, hvor busdriften kan blive ændret som følge af områdets stadige udvikling. Linje 25 ønskes derfor ikke i øjeblikket sammenkædet med andre buslinjer.

### Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen er tilrettelagt i forhold til det nuværende passagergrundlag i området.

### Ad 3) Vedr. korrespondancer:

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

### Ad 6) Øvrige:

Baggrunden for at linjen ændrer linjenummer er, at lokallinjer med regelmæssig daglig kørsel får 20-numre.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Rute 100 Odder - Banegårdspladsen – Hornslet

### Oprindeligt høringsforslag

Nedsættes fra 4 til 3 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage (uændret i myldretid, aften og weekend).

Ændringerne på rute 100 medfører justeringer på rute 103.

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 1 Beder – Malling
- 3 Egå – Skæring – Studstrup
- 11 Løgten – Skødstrup
- 12 Midtbyen
- 14 Skejby – Christiansbjerg
- 15 Skåde – Højbjerg
- 20 Vejlbj – Risskov

### Baggrund for høringsforslag

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen i dagtimerne på hverdage.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 32

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (1 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (26 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (1 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (2 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (0 hørings svar)
- 6) Øvrige (2 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker linjeføring via Nørre Alle og Mølleparken i Aarhus i stedet for langs havnen/Dokk1.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

17 kunder samt Fællesrådet for Beder, Malling og Ajstrup ønsker at bevare 15-minuttersdriften på rute 100.

Syddjurs Kommune tager til efterretning, at rute 100 nedsættes i frekvens, dog mod forventning om at der ved letbanens åbning er kvartersdrift på banen til og fra Hornslet. Ellers opfattes ændringen som en væsentlig serviceforringelse.

1 kunde foreslår, at rute 100 sættes ned til halvtimedrift og til gengæld

lade 120-systemet fortsætte til Malling eller Odder.

2 kunder ønsker betjening af Byager to gange i timen.

1 kunde ønsker 3 afgang i timen fra Malling.

1 kunde ønsker undersøgelse af, hvor mange der bruger rute 100 til Moesgaard Museum.

1 kunde ønsker øget betjening af Vestbyen i Odder. Dvs. flere afgang til/fra Vennelundsvej.

Egelund BorgerCenter ønsker at lade flere afgang køre via Beder Landevej for herefter at køre til Byagervej, hvor der etableres vendemulighed for bussen.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde ønsker korrespondance med linje 6A ved Skåde Skole.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

1 kunde ønsker helleplads midt på Oddervej ved stoppestedet ved Højbjerg Maskinfabrik af hensyn til fodgængeres krydsning af Oddervej.

Fællesrådet for Beder, Malling og Ajstrup ønsker et nyt stoppested i Malling Syd i nærheden af den nye rundkørsel, hvor der etableres nyt supermarked.

Ad 6) Øvrige:

1 kunde ønsker at sidste afgang fra Aarhus Rutebilstation har samme afgangstid lørdag og søndag.

1 kunde ønsker stoppested ved zonegrænsen på Fløjstrupvej.

## **Vurdering af høringssvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Linjeføringen via Nørre Alle og Mølleparken i Aarhus har været midlertidig – og skyldtes omfattende vejarbejder på Kystvejen. Vejarbejdet på Kystvejen er nu afsluttet, og rute 100 m.fl. er tilbage på Kystvejen igen. Midttrafik vurderer, at behovet for busbetjening er størst her, da der langs havnen findes Arkitektskole, Ingeniørhøjskole, Maskinmesterskole og firmaerne Navitas og Bestseller er på vej med flere hundrede arbejdspladser – endvidere ligger store dele af det centrale Aarhus i nærheden af havnen, hvor den fremtidige byudvikling sker.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen på rute 100 nedsættes til 20 minutters drift hen over dagen. I myldretiden indsættes flere busser – evt. i form af flere afgang, så kapacitetsbehovet bliver dækket. I den sammenhæng vil der også indgå vurderinger af kapacitet og frekvens på de relevante letbanetog/-strækninger.

Rute 120-123 kan ikke hensigtsmæssigt forlænges til Malling/Odder, da det vil give mere rodede køreplaner og alt for lange ruter.

Hver anden bus vil køre ad hhv. Byager og Vennelundsvej/Egelund så der i udgangspunktet vil være 40 minutters drift alle 3 steder. Der arbejdes dog på at etablere flere afgangse i myldretiden morgen og eftermiddag alle 3 steder.

Rute 100 kan benyttes til Moesgaard Museum, hvis man er villig til at gå til/fra Oddervej. Antallet af kunder som gør dette kendes ikke. Midttrafik har ingen aktuelle planer om at tælle disse kunder. I Skåde er der gode skifteforbindelser fra rute 100 til bybus, som kører til/fra museet.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

Rute 100 har for mange andre bindinger til, at vi kan etablere korrespondancer til linje 6A i Skåde. I myldretiden vil der formentlig blive indsat flere afgangse på rute 100, hvilket vil nedbringe skiftetiderne i myldretiden.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

Ønsket om helleanlæg på Oddervej ved stoppestedet ved Højbjerg Maskinfabrik forelægges Aarhus Kommune, som er vejmyndighed.

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

Ad 6) Øvrige:

Det tilstræbes, at første og seneste tur(e) bibeholdes.

Der vil ikke være et kundemæssigt grundlag for at etablere et stoppested ved zonegrænsen på Fløjstrupvej.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Rute 116 Aarhus – Sabro - Galten

### Oprindeligt høringsforslag

Ingen ændringer.

### Baggrund for høringsforslag

-

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 3

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (3 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 hørings svar)
- 6) Øvrige (0 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

2 kunder ønsker, at rute 116 betjener Borum, når det køretidsmæssigt er muligt, fx uden for myldretid. Den ene kunde foreslår, at ruten enten kører via Borum Landevej med stop ved krydset Borum Landevej/Borum Møllevej eller via Borum Landevej og Borum Byvej med stop ved Borum Byvej 16. Det foreslås ligeledes, at af- og påstigning gøres mulig på Stillingvej.

Borum-Lyngby Fællesråd foreslår, at rute 116 uden for myldretiderne omlægges til at køre via Borum Landevej og Borum Byvej med stoppested Borum Byvej 13/16, og at forbuddet mod at standse i det åbne land på Stillingvej fjernes på de samme afgange - gerne allerede fra køreplansskiftet i 2016.

### Vurdering af hørings svar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag, så der bliver øget betjening af Borum med rute 116 allerede til køreplansskiftet i 2016. Forsøgsvis er alle ture, hvor det er muligt, lagt via Borum. Turene standser ved det eksisterende stoppested ved kirken. Der er ikke passagermæssigt grundlag for at etablere flere stoppesteder i Borum. Omlægningen vil blive fulgt op af en passagertælling, som vil vise, om der er behov for de ekstra ture via Borum. Påstigning på Stillingvej er ikke (også) mulig – primært af tidsmæssige årsager.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Rute 200 Hinnerup – Park Allé – Skanderborg

### Oprindeligt høringsforslag

Nedsættes fra 4 til 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage (uændret i myldretid, aften og weekend).

Ændringen træder i kraft fra køreplansskiftet i 2016 og har derfor været en del af den årlige høring af kommende køreplanændringer.

Ændringerne på rute 200 medfører justeringer på rute 109, som ikke længere kører til Agro Food Park i Skejby Nord. Fremover vil dette område i stedet blive betjent af letbanen.

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- 6 Hasselager – Kolt
- 9 Lisbjerg – Trige – Spørring
- 12 Midtbyen
- 14 Skejby – Christiansbjerg
- 21 Viby – Holme

### Baggrund for høringsforslag

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen i dagtimerne på hverdage.

### Indkomne høringssvar

Antal hørings svar modtaget: 10

Hovedgrupperinger:

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

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker forbindelse mellem AUH i Skejby og Søften.

1 kunde ønsker nedlæggelse af rute 200, og at Hinnerup i stedet bliver betjent af en bybus.

1 kunde kan godt lide turene, der ikke kører via Søften.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

1 kunde ønsker mange afgang i myldretiden.

3 kunder er utilfredse med nedsættelsen i frekvens.

Skanderborg Kommune udtrykker bekymring over den planlagte reduktion på rute 200 og henviser til den nuværende pendlingsstrøm samt byudviklingsplanerne langs strækningen Skanderborg – Hørning – Aarhus og flytning af arbejdspladser og borgerservicefunktioner til korridoren, hvilket vil øge kundepotentialet. Kommunen henviser ligeledes til den nuværende belastning af E45. Kommunen opfordrer derfor til øget frekvens specielt i myldretiden morgen og eftermiddag.

Favrskov Kommune udtrykker bekymring over den planlagte reduktion på rute 200 og henviser til rutens betydning for uddannelsesøgende, pendlere og fritidsrejsende mellem Hinnerup/Søften og Aarhus/Skejby. Kommunen finder endvidere det problematisk, at reduktionen allerede træder i kraft til K16. Kommunen påpeger samtidig vigtigheden af at opretholde en høj frekvens i myldretiden for at kunne fastholde kunderne.

Ad 6) Øvrige:

1 kunde ønsker en tydelig navngivning af ture der ikke kører via Søften.

## Vurdering af høringsvar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Der vil være gode skifteforbindelser mellem rute 200 og Letbanen ved Nehrus Alle til/fra AUH. En tur om morgenen kører direkte til AUH, Skejby – kører dog ikke via Søften.

Rute 200 er en regionalrute, som kører mellem Skanderborg og Hinnerup, så indsættelse af bybusmateriel med lavere komfort er ikke relevant.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang

Generelt nedsættes frekvensen fra 15 til 20 minutters drift over dagen, men der indsættes flere ture i myldretiden. Midttrafiks køreplanforslag tager særligt hensyn til, at der skal sikres tilstrækkelig kapacitet og frekvens i myldretiden.

Ad 6) Øvrige:

Alle ture på nær turen fra Hammel kl. 6.51, kører via Søften.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## Rute 202 (Viby –) Tranbjerg – Horsens – Vejle

### Oprindeligt høringsforslag

Rute 202 afkortes ved Tranbjerg Station, hvor der er omstigning til letbanen.

På skoledage kører 2 afgangene morgen og 2 afgangene eftermiddag dog til/fra Viby Gymnasium.

Høringsforslaget har særligt betydning for følgende byområder:

- (12 Midtbyen)
- 16 Solbjerg
- 19 Tranbjerg
- 21 Viby – Holme

### Baggrund for høringsforslag

Passagertællingerne viser, at anvendelsen af rute 202 er begrænset. På strækningen mellem Aarhus C og Tranbjerg kan kunderne henvises til alternativer. Der er dog behov for fortsat at sikre betjening af Viby Gymnasium sydfra.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 21

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (17 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (3 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (0 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (0 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (1 hørings svar)
- 6) Øvrige (0 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

15 kunder ønsker direkte forbindelse fra Hovedgård, Solbjerg og Virring til Viby Torv og Aarhus.

1 kunde ønsker at der er endestation ved Viby Torv.

1 kunde ønsker at bevare rute 202 til midtbyen med henvisning til korrespondance med rute 100.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde ønsker afgangene tilpasset ringetider på Viby Gymnasium.

1 kunde tilkendegiver brug af afgangene kl. 6.30 fra Tranbjerg til Gjesing og kl. 15.37 fra Gjesing til Tranbjerg til og fra arbejde.



Skanderborg Kommune påpeger vigtigheden af korte overgangstider mellem bus og tog for at sikre hurtige rejsetider til og fra Aarhus. Kommunen gør samtidig opmærksom på, at rute 202 på enkelte afgange betjener skoleelever på Virring Skole. I forbindelse med ændringen opfordrer kommunen Midttrafik til at koordinere rute 202 og 331 med korrespondancer, så borgerne mellem Skanderborg og Odder får mulighed for at skifte bus og rejse til og fra Aarhus og Horsens.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

Skanderborg Kommune finder det positivt, at man med letbanen får adgang til både uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser ved Sønderhøj (Viby st.). Af hensyn til rejsende til Viby er Skanderborg Kommune positiv omkring den uændrede drift på rute 6A, da det tilgodeser rejsende i nord- og sydgående retning. Kommunen vil dog påpege, at der er usikkerhed omkring de tidsmæssige og personlige konsekvenser for borgere, der i dag benytter rute 202 til Viby Torv og dem, der skifter til rute 6A ved Ringvej Syd i retning mod Højbjerg.

## **Vurdering af høringssvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag, så rute 202 i myldretiden forlænges helt til/fra Aarhus Rutebilstation, dog ad Chr. X's Vej/Skanderborgvej via Interskolen i stedet for Viby Torv. I krydset Chr X's Vej/Ringvej er der gode skifteforbindelser mod Viby Gymnasium (gangafstand) og Viby Torv. Endvidere er der på Skanderborgvej gode skifteforbindelser til linje 4A.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

Den Kollektive Trafikplan skal gennem en politisk behandling. Derefter påbegyndes arbejdet med at lave konkrete køreplaner, hvor der også bliver set på korrespondancer – herunder mulig tilpasning til ringetider.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 2 Brabrand – Gellerup

### Oprindeligt høringsforslag

4A flyttes fra Sigridsvej til den nye bygade i Gellerup, jfr. helhedsplanen for Gellerup.

Halvdelen af afgangene på 4A mod Tranbjerg afkortes ved Gunnar Clausensvej i stedet for at køre videre til Tranbjerg.

Linje 11 nedsættes fra 4 til 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (uændret øvrig tid).

Linje 12 kører mere direkte ad Viby Ringvej forbi Åbyhøjgården i stedet for via Tousvej og Chr. Winthersvej i Åbyhøj.

Ny linje 24 forbinder blandt andet City Vest/Gellerup med Toveshøj og Bispehaven samt Gl. Åby. Bussen betjener bl.a. Toveshøj og Sigridsvej. Linje 24 kører 1 gang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage, samt nogle dagtimer søndag. Ingen drift på øvrige tidspunkter.

### Baggrund for høringsforslag

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen på linje 11.

Fra evalueringen af den nuværende trafikplan har der i Brabrand været ønsker om at rette linje 12 ud for at reducere køretiden, ligesom der har været ønsker fra Åbyhøjgården om at få en direkte busforbindelse til centrum.

Fra evalueringen af den nuværende trafikplan har der været ønsker om at (re)etablere lokale forbindelser mellem en række bestemmelsessteder, fx mellem Gl. Åby og Åbyhøj.

### Indkomne høringssvar

Antal hørings svar modtaget: 7

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (5 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 hørings svar)
- 6) Øvrige (2 hørings svar)

Ad1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker en forbindelse fra Langkærparken til Sintrupvej og videre til byen.

1 kunde ønsker, at linje 15 omlægges, så den kører forbi City Vest i stedet for Edwin Rahrs Vej, og at linje 4A i stedet for kører ad Gudrunsvej.

Brabrand Fællesråd og Trafikgruppen Sikker Skolevej Brabrand foreslår en alternativ løsning til deres hovedforslag om omlægning af linje 15 (se høringsblad for linje 15). Forslaget er, at linje 4A betjener Helenelyst/Laskedalen to gange i timen, så den nogle gange har endestation i Skjoldhøj, og andre gange ved Helenelyst. Det foreslås i givet fald, at 4A kører fra Skjoldhøjkollegiet ad Sintrupvej, forbi den nye moske og videre ad Anelystvej til Helenelyst, og at linje 15 i stedet får endestation på Tulipgrunden eller for enden af JP Larsens vej.

Borum-Lyngby Fællesråd anfører, at den ringe benyttelse af linje 35 givetvis skyldes dårlige omstigningsforhold ved endestationen i Logistikparken. Fællesrådet foreslår, at omstigningsstedet flyttes til Anelystparken/Langkær Gymnasium eller at forlænge linje 12 ad Glamhøjvej til Lyngby og med en endestation ved Lyngbygård Golf på en del af afgangene.

Ad6) Øvrige:

Brabrand Fællesråd og Trafikgruppen Sikker Skolevej Brabrand ønsker en forbindelse mellem Brabrand og Tilst og Skejby og foreslår en ny tværgående linje fra Stavtrup til Tilst/Skejby via Brabrand – fra Byleddet og Silkeborgvej videre til Logistikparken og ad Edwin Rahrs Vej til rundkørslen ved Helenelyst og derfra ad Anelystvej til Tilst.

## Vurdering af høringsvar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Der vurderes ikke at være passagergrundlag for en buslinje mellem Sintrupvej og Langkær.

I Gellerup indgår det som en del af helhedsplanen, at det er den højfrekvente 4A-linje (og senere en letbane), der føres ad Bygaden, hvor passagergrundlaget er klart størst fremadrettet. Gudrunsvej betjenes med lavere hyppighed af linje 15 på grund af mindre passagergrundlag.

Linjeføringen for en bus tilrettelægges, så bussen på vej mod endestationen passerer områder, der samlet medvirker til linjens passagergrundlag. Der vurderes at være mere grundlag for kørsel ad 15'eres nuværende linjeføring ad Langdalsvej til Helenelyst, frem for at etablere en alternativ linjeføring for linje 4A mellem Sintrupvej og Helenelyst, hvor der ikke vurderes at være grundlag for buskørsel.

Linje 35 foreslås helt nedlagt på grund af lav benyttelse. Uanset linjeføring og alternative korrespondancemuligheder vurderes der ikke at være et tilstrækkeligt grundlag for busdrift i Lyngby.

Ad 6) Øvrige:

Der vurderes ikke at være passagergrundlag for en tværgående yderligt gående buslinje mellem Stavtrup - Brabrand - Tilst - Skejby.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 3 Egå – Skæring – Studstrup

### Oprindeligt høringsforslag

Linje 12 omlægges mellem Grenåvej/Mejlbyvej og Nørrebrogade, så den kører via Brovej, Nordre Strandvej, Harald Selmers Vej og Ringgaden til centrum i stedet for via Grenåvej og Vejlbj Centervej. Erstatte nuværende linje 20 i Risskov.

Linje 17 kører ikke længere til Langenæs, men fortsætter i stedet til Solbjerg (som den nuværende linje 20).  
På Trøjborg kører linje 17 ad Dronning Margretes Vej og Skovvejen.

Rute 100 nedsættes fra 4 til 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage. Busserne kører uændret i myldretiden, aften og weekend i forhold til i dag.

### Baggrund for høringsforslag

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

Omlægning af linje 1A betyder, at Tordenskjoldsgade og Kirkegårdsvej betjenes af 1A.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen på Grenåvej i dagtimerne på hverdage.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 3

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (3 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 hørings svar)
- 6) Øvrige (0 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker, at linje 20 kører forbi Vejlbj Centervej.

1 kunde ønsker en direkte forbindelse fra Egå/Skæring til AUH Skejby.

1 kunde ønsker fortsat betjening af Gl. Egå.

### Vurdering af hørings svar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Linje 20 nedlægges, men erstattes af linje 12 på strækningen gennem Risskov. Der er forbindelse mellem Risskov og Vejlbj Centervej ved

anvendelse af linje 17 og 6A med omstigning på Vester Strandalle.

Der er ikke vurderet behov for en direkte buslinje mellem Skæring og AUH Skejby. Her er der forbindelse med en af busruterne på Grenåvej og omstigning til linje 6A, som giver adgang til AUH Skejby inden for en rimelig gangafstand eller ved omstigning til letbanen.

Gl. Egå betjenes fortsat af linje 12, dog med en lidt ændret linjeføring mellem Egå og Aarhus C.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 4 Harlev

### Oprindeligt høringsforslag

Linje 11 nedsættes fra 4 til 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (uændret øvrig tid).

Linje 35 nedlægges mellem Logistikparken via Harlev til Åbo. Der henvises til Flextur i de små bysamfund på denne strækning bl.a. Tåstrup og Gl. Harlev.

### Baggrund for høringsforslag

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen på linje 11.

Passagertællingerne viser også, at anvendelsen af linje 35 er meget begrænset.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 4

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (3 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 hørings svar)
- 6) Øvrige (1 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

2 kunder og Harlev Fællesråd beklager nedlæggelsen af linje 35 på strækningen Harlev – Tåstrup – Gl. Harlev – Skibby.

Ad 6) Øvrige:

1 kunde ønsker tilbud om teletaxa.

### Vurdering af hørings svar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Linje 35 nedlægges, fordi der ikke er tilstrækkeligt passagergrundlag for ordinær buskørsel mellem de små bysamfund og Harlev. De små bysamfund betjenes i stedet af flextur.

Ad 6) Øvrige:

Flextur giver et transporttilbud, der svarer til teletaxa.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 6 Hasselager - Kolt

### Oprindeligt høringsforslag

Linje 1A kører uændret mellem Kolt og Park Allé, men nedlægges mellem Park Allé og Trige/Lystrup. Linjen kører i stedet fra Park Allé via Trøjborg til Vejby Nord/Skejbyparken.

Rute 200 nedsættes fra 4 til 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage. Busserne kører uændret i myldretiden, aften og weekend i forhold til i dag.

Ændringen træder i kraft fra køreplansskiftet i 2016 og har derfor været en del af den årlige høring af kommende køreplanændringer.

Ændringerne på rute 200 medfører justeringer på rute 109. Det betyder, at ruten ikke længere kører til Agro Food Park. Fremover vil letbanen betjene Skejby Nord.

### Baggrund for høringsforslag

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

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen på rute 200 i dagtimerne på hverdage.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 5

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (4 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (0 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (0 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:

4 kunder ønsker fortsat direkte forbindelse mellem Kolt/Hasselager og AUH Skejby.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

Ormslev og Omegns Borgerforening ønsker bedre af- og påsætningsfaciliteter for biler ved endestationen i Kolt.

### Vurdering af hørings svar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Der er forbindelse mellem Kolt/Hasselager og AUH Skejby ved omstigning mellem linje 1A og letbanen, som begge kører med høj

frekvens og derfor kort omstigningstid.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

Omstigning mellem bus og bil kan foregå langs Kolt Østervej, hvor der er standsningsmuligheder.



# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 9 Lisbjerg – Trige – Spørring

### Oprindeligt høringsforslag

Linje 1A nedlægges mellem Park Allé og Trige/Lystrup.  
I stedet for linje 1A kører letbanen fra Aarhus ad Nørrebrogade og AUH/Skejby til henholdsvis Lisbjergskolen og Lystrup.  
Til/fra Lisbjergskolen er der 2 afgang i timen, som suppleres med yderligere 2 afgang i timen til/fra Lystrup mod Skejby-Aarhus, så der i alt er 4 afgang i timen til/fra Lisbjerg i dagtimerne på hverdage og lørdage. De 2 afgang til/fra Lystrup fortsætter videre til Odder.  
I Lystrup er der skiftemulighed til afgang med letbanen, som kører til Ryomgård/Grenaa.

I stedet for linje 1A fortsætter ture på linje 2A fra AUH/Skejby videre til Trige, så der fortsat er direkte busforbindelse mellem Trige og Park Allé.  
I forhold til nuværende betjening med linje 1A nedsættes antallet af afgang til/fra Trige fra 3 til 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og fra 2 til 1 afgang i timen øvrig tid.

### Baggrund for høringsforslag

Der anlægges dobbeltsporet letbanestrækning mellem Skolebakken og Lystrup St. via Nørrebrogade, Randersvej, Skejby og Lisbjerg.

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 hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 2

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (2 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 hørings svar)
- 6) Øvrige (0 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

2 kunder udtrykker utilfredshed med at miste den direkte forbindelse mellem Trige og Ravnsbjergvej.

### Vurdering af hørings svar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Der bliver forbindelse mellem Ravnsbjergvej og Trige ved omstigning, eksempelvis mellem linje 1A og 2A.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 10 Lystrup – Elev

### Oprindeligt høringsforslag

Linje 1A mellem Park Allé og Lystrup nedlægges. Letbanen betjener i stedet strækningen Aarhus-Skejby-Lystrup. Nærbanen erstattes af letbanen. Letbanen i Lystrup får i dagtimerne på hverdage og lørdage 2 afgang i timen via Risskov, som kører mellem Mårslet/Odder og Ryomgård/Grenaa. Endvidere 2 afgang i timen via Skejby, som kører mellem Odder og Lystrup. Selvom der i dagtimerne er i alt 4 letbaneafgange i timen mellem Lystrup og Aarhus H, køres der ikke med kvartersdrift. Togtiderne i Lystrup vil to og to ligge tæt på hinanden, da der i Lystrup skal være omstigningsmulighed mellem tog fra Djursland til tog mod Skejby eller omvendt. Fra Lystrup mod Ryomgård kører letbanen 2 gange i timen i stedet for 1 gang i dagtimerne på hverdage og lørdage. Til Grenaa kører letbanen uændret 1 gang i timen. I myldretiden kører der ekstraafgange mellem Aarhus H og Hornslet via Risskov.

Linje 18 ændrer nummer til linje 16 og kører som nuværende linje 1A i Lystrup og linje 16 dækker dermed Lystrup Øst og får endestation ved Majsmarken. Der kører ikke længere bus igennem Lystrup Industri og på den sydlige del af Sønderskovvej. I stedet for at køre via Grenåvej og Ringgaden, som nuværende linje 18, vil linje 16 køre ad Vejlbj Centervej og Randersvej.

Antallet af afgang hæves fra 3 til 4 afgang i timen i alle dagtimer på hverdage og lørdage. På andre tidspunkter er der uændret 2 afgang i timen.

Linje 18 nedlægges mellem Lystrup og Elev/Mejlby.

Linje 22 kører mellem Lystrup og Elev-Mejlby. Den kører til Lystrup Station, hvor der er mulighed for omstigning til letbanen. Linje 22 fra Mejlby kører ad Lille Elstedved til stationen. Linje 23 kører mellem Lystrup og Elev. Den kører ad Lystrupvej og Lystrup Centervej til Lystrup Station, hvor der er mulighed for omstigning til letbanen. Der kører ikke længere bus på Per Kjals Vej-Bystævnet.

Mellem Elev og Lystrup kører linje 22 og 23 tilsammen 2 gange i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og 1 gang i timen øvrig tid. Antallet af afgang mellem Elev og Lystrup nedsættes dermed fra 3 til 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og fra 2 til 1 gang i timen øvrig tid.

Linje 22 til Mejlby kører 1 gang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (øvrig tid kører den hver anden time).

## Baggrund for høringsforslag

Der anlægges dobbeltsporet letbanestrækning mellem Skolebakken og Lystrup St. via Nørrebrogade, Randersvej, Skejby og Lisbjerg.

Omlægning af linje 1A betyder, at Lystrup Øst ikke længere er betjent, hvorfor ny linje 16 skal betjene dette område.

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

Fællesrådet i Lystrup har på et møde i oktober 2015 ytret ønske om, at Lystrupvej bør betjenes i stedet for Sønderskovvej, hvis der skal vælges mellem disse.

Omlægning af linje 12 og 14 betyder, at Vejlbj Centervej ikke længere betjenes.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at hæve frekvensen mellem Lystrup og Park Allé.

Omlægningen af den nuværende linje 18/ny linje 16 betyder, at der ikke længere er busbetjening mellem Lystrup og Elev/Mejlby, hvorfor linje 22 og 23 etableres.

Analyser af befolkningskoncentrationen viser, at der er et større kundegrundlag ved at betjene Lille Elstedvej end Per Kjals Vej.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen mellem Elev og Lystrup.

## Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 33

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (17 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (14 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (1 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (0 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (1 hørings svar)
- 6) Øvrige (0 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

11 kunder ønsker, at der fortsat skal være direkte forbindelse til fra Lystrup til Aarhus C i stedet for tilbringerlinjer.

1 kunde er utilfreds med, at der ikke længere er betjening af den sydlige del af Sønderskovvej.

1 kunde er utilfreds med betjeningen af Blåbærhaven i Lystrup Øst.

1 kunde foreslår to alternativer til den foreslåede linjeføring:

- Linje 16 kører kun til Lystrup Centervej og ellers kun lokale ruter fra både øst og vest med samme frekvens.
- Linje 16 kører fra i rundkørslen ad Lystrupvej, drejer op af Lille Elstedvej, hen af Elstedvej, ned ad Lystrupvej, til venstre ad Lystrup Centervej og ellers som planlagt.

1 kunde ønsker at bibeholde den direkte forbindelse mellem Brombærhaven i Lystrup og Nehrus Allé.

2 kunder ønsker en forbindelse tæt på kirke og kirkegård i Elsted.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

1 kunde ønsker højere frekvens i dagtimerne og om aftenen i Lystrup Vest.

1 kunde ønsker mindst 2 afgang i timen på linje 22 eller 23 om aftenen og i weekenden fra Elev.

10 kunder ønsker bedre betjening af Elev og Lystrup Vest.

Grundejerforeningen Elev Bakker ønsker, at frekvensen i Lystrup Vest/Elev forøges til mindst 3 afgang i timen, og at en af afgangene kører helt til Aarhus C.

1 kunde ønsker bedre betjening af Todbjerg.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde foreslår et fælles stoppested for linje 22 og 16 med god korrespondance mellem linjerne af hensyn til gymnasieelever fra Elev til Risskov og Egå Gymnasium.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

1 kunde udtrykker tilfredshed med linje 16 og den direkte forbindelse mellem Lystrup Øst og centrum (udenom Skejby).

## **Vurdering af høringsvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag, så der fortsat vil være direkte busforbindelser uden omstigning mellem Aarhus og både Lystrup Øst og Vest, og den sydlige del af Sønderskovvej vil fortsat blive betjent. En konsekvens af dette er dog bl.a., at Lystrup Øst, herunder området ved Blåbærhaven, vil opleve en lidt lavere frekvens, men vil opretholde nuværende frekvens i myldretiden.

På baggrund af de indkomne høringsvar er forslaget ændret, så der ikke bliver tale om tilbringerlinjer til letbanen. Linjeføringerne er bl.a. planlagt ud fra hensyn omkring rejsetid og betjening af større rejsemål, hvor omvejskørsel så vidt muligt undgås.

Der er forbindelse mellem Brombærhaven og Nehrus Allé ved omstigning mellem linje 18 og letbanen.

Der er ikke mulighed for betjening af Elsted Kirke med kortere gangafstand, da Elsted Byvej er uegnet til buskørsel.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag, så der er halvtimesdrift på linjen i Moesgaard Museums åbningstider, også i weekenden, dog ikke om aftenen. Derudover ændres frekvensen, så der mod Lystrup Øst er 3 afgang i timen i myldretid på hverdage, 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage, lørdage og søndage og 1

afgang i timen øvrig tid. Lystrup Øst vil opleve en lidt lavere frekvens ift. i dag og det oprindelige forslag, men den nuværende frekvens i myldretiden fastholdes dog.

Frekvensen på de enkelte buslinjer tilrettelægges i forhold til passagergrundlaget og den faktiske brug i de berørte byområder. Det vurderes, at der ikke er passagergrundlag for højere frekvens med bussen i Lystrup Vest og Elev, som hidtil har været overbetjent. Elev vil fremadrettet også blive betjent af letbanen ved standsningsstedet i Nye.

Todbjerg har heller ikke passagergrundlag for en øget betjening.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

Med det ændrede forslag jfr. Ad 1) vil der være direkte forbindelse med linje 16 mellem Elev og Risskov Gymnasium. Rejsende til Egå Gymnasium for ikke ændrede rejsemønstre.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 12 Midtbyen

### Oprindeligt høringsforslag

Letbanen giver fremover den primære betjening af strækningen langs havnen ad Havnegade, Skolebakken og Kystvejen. På denne strækning kommer der til at køre færre bybusser, idet kun bybuslinje 12 og 15 fortsat vil køre her. Herudover kører der enkelte regionale ruter. Letbanen kører ligeledes på Nørrebrogade, hvor den bl.a. erstatter den nuværende linje 1A og linje 14.

Linje 1A nedlægges mellem Park Allé og Trige/Lystrup, hvor den erstattes af letbanen.

Linje 1A kører i stedet fra Park Allé via Trøjborg til henholdsvis Vejlbj Nord og Skejbyparken. Her erstatter 1A den nuværende linje 17/20 på Trøjborg, nuværende linje 13 i Vejlbj Nord og nuværende linje 14 i Skejbyparken.

Linje 11 nedsættes fra 4 til 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (uændret øvrig tid).

Linje 13 nedlægges mellem Park Allé og Vejlbj Nord, hvor den erstattes af linje 1A, som kører via Trøjborg til Vejlbj Nord.

Linje 13 kører i stedet mellem Park Allé og Holme Parkvej, hvor den erstatter nuværende linje 16.

Frekvensen på linje 13 nedsættes fra 3 til 2 afgang i dagtimerne på hverdage og lørdage.

Linje 13 omlægges mellem Park Allé og Frydenlund, idet den kører via Busgaden og ad Langelandsgade i stedet for at køre via Vester Allé og Ø-gaderne. I Ø-gaderne erstattes linje 13 af linje 24. Der bliver samlet set færre busser, der kører via Vester Allé.

Linje 14 nedlægges mellem Park Allé og Skejbyparken, hvor den erstattes af linje 1A, som kører via Trøjborg til Skejbyparken.

Linje 14 kører i stedet mellem Park Allé og Tilst Vest, hvor den erstatter nuværende linje 19. Linjen kører igennem Busgadeforløbet i stedet for Vester Allé som den nuværende linje 19. Der bliver derfor samlet set færre busser, der kører via Vester Allé.

Antal afgang på linje 14 nedsættes i dagtimerne på hverdage og lørdage fra 3-4 afgang i timen til 2-3 afgang i timen.

Linje 16 nedlægges i sin nuværende form mellem Holme og Hasle, idet nuværende linje 18 ændrer nummer til linje 16.

Ny linje 16 følger nuværende linje 18's linjeforløb mellem Park Allé og Kridthøj. Herfra deles den, så en gren kører til Moesgaard Museum (som nuværende linje 18), og en anden gren kører til Mårslet (som nuværende linje 19).

Nuværende linje 19's linjeforløb mellem Park Allé og Kridthøj nedlægges derfor. Det betyder, at der bortset fra sporadisk betjening af linje 31 til Moesgård Strand, ikke længere vil være bustrafik på

Spanien-Strandvejen mellem Rutebilstationen og Tangkrogen. Endvidere vil nuværende bybusbetjening fra Tangkrogen ad Strandvejen-Carl Nielsens Vej til Holme blive halveret, idet strækningen fremover alene betjenes af linje 17. Strandvejen betjenes dog også af linje 100, 103 og 302.

På ny linje 16 øges frekvensen gennem byen i dagtimer på hverdage og lørdage fra 3 til 4 afgang i timen. Uændret frekvens på øvrige tidspunkter.

Nuværende linje 16 mellem Park Allé og Holme Parkvej erstattes af linje 13. Mellem Park Allé og Hasle erstattes nuværende linje 16 af linje 24.

Linje 17 nedlægges mellem Park Allé og Langenæs, hvor den erstattes af linje 24.

Linje 17 kører i stedet mellem Park Allé og Solbjerg, hvor den erstatter nuværende linje 20, som nedlægges.

Linje 17 omlægges ved Trøjborg, idet den kører ad Dronning Margrethes vej og Skovvejen i stedet for Tordenskjoldsgade, hvor nuværende linje 17/20 erstattes af linje 1A.

Linje 24 er en ny lokallinje, som giver en række nye forbindelser og betjeningsområder. Det er en ringlinje, som kører i begge retninger.

Linje 24 erstatter nuværende linje 13 i Ø-gaderne.

Linje 24 erstatter nuværende linje 16 mellem Park Allé og Hasle.

Linje 24 erstatter nuværende linje 17 mellem Park Allé og Langenæs. På Langenæs dækker linje 24 dog også Langenæs Allé og Nordborggade.

Linje 24 kører med en frekvens på 1 afgang i timen i dagtimer på hverdage og lørdage samt nogle få dagtimer på søndage. I øvrige tidsrum er der ingen drift på linje 24.

Det betyder, at der bliver færre afgang i de områder, hvor nuværende bybuslinjer erstattes af linje 24. Antallet af afgang på Samsøgade og Ny Munkegade nedsættes fx fra 2 til 1 gang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage samt dele af søndagen. Ingen drift på linje 24 på øvrige tidspunkter.

Antallet af afgang på strækningen mellem Park Allé og Hasle (nuværende linje 16) nedsættes med linje 24 ligeledes fra 2 til 1 gang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage samt dele af søndagen.

Ingen drift på linje 24 på øvrige tidspunkter. Der bliver samlet set færre busser, der kører via Vester Allé.

Rute 100 nedsættes fra 4 til 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage. Busserne kører uændret i myldretiden, aften og weekend i forhold til i dag.

Rute 200 nedsættes fra 4 til 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage. Busserne kører uændret i myldretiden, aften og weekend i forhold til i dag.

Ændringen træder i kraft fra køreplansskiftet i 2016 og har derfor været en del af den årlige høring af kommende køreplanændringer.

Ændringerne på rute 200 medfører justeringer på rute 109, så ruten ikke længere kører til Agro Food Park. Skejby Nord betjenes fremover af letbanen.

Rute 202 afkortes ved Tranbjerg station og kører ikke længere til Aarhus Rutebilstation.

I myldretiden på skoledage fortsætter 4 afgangene dog fra Tranbjerg til Viby Gymnasium i begge retninger.

## Baggrund for høringsforslag

Letbanens etablering giver anledning til en række tilpasninger på buslinjerne, der betjener Midtbyen.

## Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 11

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (11 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 hørings svar)
- 6) Øvrige (0 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker mindre buskørsel i M. P. Bruuns Gade og omkring Skt. Pauls Kirkeplads og foreslår, at der bliver flyttet mere bustrafik ned langs Strandvejen eller op langs Frederiks Allé.

Gellerup Fællesråd opfordrer til at overveje at bytte rundt på linje 11 og linje 12's linjeføring i midtbyen via Busgaden/Thorvaldsensgade. Dvs. at mellem Silkeborgvej og Park Allé skal linje 11 køre via Thorvaldsensgade og linje 12 skal køre via Busgaden.

1 kunde ønsker øget frekvens mellem universitetet og banegården. Der udtrykkes utilfredshed med, at linje 16 nedlægges, da det fjerner muligheden for den direkte forbindelse mellem Universitetsområdet og Banegården.

1 kunde er utilfreds med, at linje 1A og øvrige linjer ikke længere kører ad Nørrebrogade/Randersvej.

1 kunde er utilfreds med, at der ikke længere er direkte forbindelse mellem Trøjborg og henholdsvis Dokk1 og Vesterbro Torv.

1 kunde ønsker, at Dronning Margrethes Vej betjenes.

2 kunder ønsker bedre betjening af Langenæs.

1 kunde er utilfreds med, at der ikke længere er direkte forbindelse mellem Trøjborg Centeret og Veri-Centeret (som nuværende linje 13) og ønsker en rute fra Tordenskjoldsgade ad Skovvangsvej og videre ad Bethesdavej.

1 kunde er utilfreds med, at der ikke længere er direkte forbindelse mellem Kemisk Institut og Aarhus Sportskollegium ved Ingerslev Boulevard.

Aarhus Havn ønsker en busforbindelse mellem Park Allé og Aarhus Erhvervshavn i myldretiden og henviser til en intern undersøgelse. Der



er medsendt en foreslået linjeføring inkl. stoppesteder.

## Vurdering af høringssvar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Der er mange beboere og mange rejsemål omkring M. P. Bruunsgade, hvorfor mange busser er ført denne vej til Midtbyen. Langs Strandvejen er der ikke mange rejsende, og Frederiks Allé betjenes i forvejen af mange busser. Derfor fastholdes fordelingen.

Der er modsatrettede ønsker på alle buslinjer om kørsel enten gennem Busgaden eller ad hurtigere forløb i midtbyen. Generelt er der dog flere ønsker om Busgadeforløbet, hvorfor de største buslinjer føres denne vej. Derfor fastholdes forløbene for linje 11 og 12.

Letbanen udgør frem over hovedbetjeningen mellem Banegården og Universitetet, og forløbet ad Nørrebrogade-Randersvej. Her er en del parallelle buslinjer derfor fjernet.

Der er forbindelse mellem Trøjborg og hhv. Vesterbro Torv og Dokk1 ved omstigning mellem linje 1A og linje 2A, 3A og 4A til Vesterbro Torv hhv. mellem linje 1A og letbanen eller linje 12, 15, 100 og 200 til Dokk1.

Linje 17 vil betjene Dronning Margrethes Vej.

Langenæs-området får en betjening med linje 24, som giver meget kortere gangafstande.

Der er direkte forbindelser mellem Trøjborgcentret og Veri-Centret med bl.a. rute 100 og rute 120-123.

Mellem Kemisk Institut og Aarhus Sportskollegium kan benyttes linje 5A med rimelig gangafstand til stoppestederne.

Der vurderes ikke at være et tilstrækkeligt passagergrundlag for etablering af ordinær bustrafik til havneområdet. Skulle der evt. etableres kollektiv trafik til havnen, kunne det evt. tilrettelægges som flexitur, som skal bestilles i forvejen.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 14 Skejby – Christiansbjerg

### Oprindeligt høringsforslag

Linje 1A nedlægges mellem Park Allé og Trige/Lystrup.  
I stedet for linje 1A kører letbanen mellem Aarhus H og Skejby. Nogle afgangene fortsætter til henholdsvis Odder, Lisbjergskolen og Lystrup. Antallet af afgangene mellem Aarhus H og Skejby øges fra 6 til 8 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage.

Linje 13 og linje 14 nedlægges mellem Park Allé og henholdsvis Vejlbj Nord og Skejbyparken.

Linje 17 kører ikke længere ad Tordenskjoldsgade på Trøjborg, og linje 20 nedlægges mellem Park Allé via Trøjborg til Åkrogen.

I stedet kører linje 1A fra Park Allé via Tordenskjoldsgade på Trøjborg og Grenåvej til henholdsvis Vejlbj Nord og Skejbyparken.

På Bethesdavej nedsættes antallet af afgangene fra 4-5 til 2 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage, idet strækningen kun betjenes af linje 15.

Der bliver ingen buskørsel på Vejlbj Ringvej mellem Risvangs Allé og Vericentret.

Der bliver et øget antal afgangene på Trøjborg.

I stedet for linje 1A forlænges afgangene på linje 2A fra AUH/Skejby til Trige af 1A's hidtidige linjeføring, men med et lidt lavere antal afgangene end hidtil.

Halvdelen af afgangene på linje 6A mod Risskov får endestation ved AUH/Skejby. Dermed bliver frekvensen mellem Skejby og Risskov halveret.

Linje 12 kører ikke længere ad Vejlbj Centervej-Nydamsvej-Randersvej. I stedet kører ny linje 16 ad Vejlbj Centervej-Vorregårds Allé-Ringvejen-Randersvej.

Antallet af afgangene øges fra 3 til 4 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage. Øvrig tid er der 2 afgangene i timen.

Nuværende linje 16 nedlægges mellem Park Allé og Hasle.

Linje 24 kører i stedet mellem Park Allé og Hasle og forbinder blandt andet Christiansbjerg med Hasle Torv, Bispehaven og Gellerup.

Med linje 24 nedsættes antallet af afgangene på Brendstrupvej fra 2 til 1 gang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage samt få dagtimer om søndagen. Der er ingen drift på linje 24 i øvrige tidsrum.

Rute 200 nedsættes fra 4 til 3 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage. Busserne kører uændret i myldretiden, aften og weekend i forhold til i dag.

Ændringen træder i kraft fra køreplansskiftet i 2016 og har derfor været en del af den årlige høring af kommende køreplanændringer.

Ændringerne på rute 200 medfører justeringer på rute 109. Det

betyder, at ruten ikke længere kører til Agro Food Park. Fremover vil letbanen køre til Skejby Nord.

## **Baggrund for høringsforslag**

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

Omlægning af 1A betyder, at Vejlbym Nord og Skejbyparken betjenes af 1A.

Omlægning af 1A betyder samtidig, 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.

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

Omlægning af linje 12 og 14 betyder, at Vejlbym Centervej ikke længere betjenes af disse linjer.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at hæve frekvensen mellem Lystrup og Park Allé.

Fra evalueringen af den nuværende trafikplan har der været ønsker om at (re)etablere lokale forbindelser mellem en række bestemmelsessteder, hvilket har betydning for den nuværende linje 16. Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen på den nuværende linje 16 mellem Hasle og Park Allé i dagtimerne på hverdage.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen på rute 200 i dagtimerne på hverdage.

## **Indkomne hørings svar**

Antal hørings svar modtaget: 5

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (5 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 hørings svar)
- 6) Øvrige (0 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

2 kunder ønsker at bibeholde den direkte forbindelse mellem Vorrevangen og Veri-Centeret og Vejlbym.

1 kunde er utilfreds med, at der ikke længere er direkte forbindelse mellem Stockholmsgade og N.J. Fjordsgade Skole (Ingerslevs Boulevard) af hensyn til skoleelever, og at frekvensen reduceres.

1 kunde ønsker, at det fortsat er muligt med direkte forbindelse mellem

Skejby Centret og Skåde.

1 kunde er utilfreds med, at der ikke længere er direkte forbindelse fra den nordlige del af Christianbjerg til Vesterbro Torv og Mølleparken, og at frekvensen reduceres.

### **Vurdering af høringssvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Mellem Vorrevangen og Vejlbj by kan kommende linje 16 og 18 anvendes.

Der er forbindelse mellem Vorrevangen og Veri-Centret ved omstigning f.eks. mellem linje 16/18 og 1A.

Der er forbindelse mellem Fjordsgade og Stockholmsgade ved omstigning mellem linje 13 og letbanen.

En direkte forbindelse mellem Skejby Centret og Skåde vil afhænge af, hvordan sammenkoblingen af grendelingerne bliver. Konkrete køreplaner udarbejdes først, når den kollektive trafikplan er politisk vedtaget. Forslag til konkrete køreplaner fremlægges i offentlig høring.

Der er forbindelse mellem Christiansbjerg nord (Brendstrupvej) og Vesterbro Torv med linje 24 - dog med en lidt længere gangafstand ved Vesterbro (250 meter). Alternativt ved omstigning i Nørre Allé mellem linje 24 og f.eks. linje 2A, 3A, 4A eller 11.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 15 Skåde – Højbjerg

### Oprindeligt høringsforslag

Nuværende linje 16 nedlægges mellem Park Allé og Holme Parkvej, hvor den erstattes af linje 13 med uændret linjeføring og driftsomfang.

Linje 19 nedlægges mellem Park Allé og Mårslet.

I stedet kører den nuværende linje 18 både til Mårslet og Skåde/Moesgaard Museum.

Linje 18 ændrer nummer til linje 16 og deles i to grene ved Kridthøj, hvorfra halvdelen fortsat kører til Moesgaard Museum, og den anden halvdel kører til Mårslet (som den nuværende linje 19).

Antallet af afgang mellem Kridthøj og Moesgaard Museum nedsættes fra 3 til 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og fra 2 til 1 afgang i timen øvrig tid.

Mellem Kridthøj og Lystrup hæves antallet af afgang fra 3 til 4 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage.

På Carl Nielsens Vej ved Mindeparken halveres antallet af afgang, idet strækningen alene betjenes af linje 17.

Rute 100 nedsættes fra 4 til 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage. Busserne kører uændret i myldretiden, aften og weekend i forhold til i dag.

Ændringerne på rute 100 medfører justeringer på rute 103.

### Baggrund for høringsforslag

Ændringer på linje 16 mellem Park Allé og Hasle medfører, at der er behov for at binde linjen sammen med en anden forbindelse nord for Park Allé.

Passagertællingerne viser, at der er belæg at reducere frekvensen mellem Kridthøj og henholdsvis Moesgaard Museum og Mårslet.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen på rute 100 i dagtimerne på hverdage.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 11

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (2 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (7 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:

1 kunde ønsker fortsat direkte forbindelse mellem Stennehøj Allé og Fenrisvej/Viborgvej.

1 kunde ønsker bedre forbindelser mellem Kridthøj Torv og Viby Gymnasium om morgenen.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

2 kunder udtrykker utilfredshed med frekvensen ved Kridthøj Torv.

2 kunder ønsker højere frekvens i Skåde.

1 kunde beklager nedlæggelse af linjerne 18, 19 og 20 og henviser til frekvensen på "den gamle linje 1", som havde 10 minuttersdrift ved Saralyst Allé.

1 kunde udtrykker utilfredshed med reduktionen i rute 100 og linje 18 ved Oddervej.

Holme-Højbjerg–Skådes Fællesråd ønsker ikke, at buslinjerne i området (linje 2A, 6A, 16, 18, 19 og 31 samt rute 100, 103 og 302) forringes og gør opmærksom på, at passagertallet på specielt rute 100 og 103 synes stigende.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

Holme-Højbjerg–Skådes Fællesråd ønsker korte skiftetider.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

Holme-Højbjerg–Skådes Fællesråd ønsker information om placering af stoppesteder.

## **Vurdering af høringsvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Der er forbindelse mellem Stennehøj Allé og Fenrisvej ved omstigning mellem ny linje 16 og ny linje 14.

Mellem Kridthøj Torv og Viby Gymnasium kan ny linje 17 benyttes med rimelig gangafstand til stoppestederne. Linje 17 kører via Holmevej i stedet for Nygårdsvej, hvilket vil reducere rejsetiden ift. i dag.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag, så der er halvtimesdrift på linjen i Moesgaard Museums åbningstider, også i weekenden, dog ikke om aftenen. Derudover ændres frekvensen, så der er 3 afgang i timen i myldretid på hverdage, 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage, lørdage og søndage og 1 afgang i timen øvrig tid.

Frekvensen på de enkelte buslinjer tilrettelægges i forhold til passagergrundlaget og den faktiske brug i de berørte byområder. Det vurderes fortsat, at der er grundlag for at reducere frekvensen på den nuværende linje 18 i dagtimerne (ikke myldretid).

Frekvensen på rute 100 nedsættes, fordi det vurderes, at der vil ske en overførsel af passagerer til letbanen i fælles rejserelationer. Der forventes ikke kapacitetsproblemer på rute 100, da frekvensen opretholdes i myldretiden.

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 udgangspunktet ændres nuværende stoppestedsforhold ikke.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 17 Stavtrup – Ormslev

### Oprindeligt høringsforslag

Linje 11 nedsættes fra 4 til 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (uændret øvrig tid). Antallet af afgang ved Stavtrup Vest/Blåhøj nedsættes derfor fra 3 til 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (uændret øvrig tid). Antal afgang ved Stavtrup Nord/Søholm er uændret.

Linje 35 nedlægges mellem Åbo og Harlev-Logistikparken. Der henvises til Flextur på denne strækning. Mellem Stavtrup og Ormslev-Åbo ændres linjenummeret til linje 21. På strækningen vil linje 21 køre med et uændret driftsomfang.

### Baggrund for høringsforslag

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen på linje 11.

Passagertællingerne viser, at anvendelsen af linje 35 er meget begrænset.

### Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 7

Hovedgrupperinger:

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

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Ormslev og Omegns Borgerforening ønsker:

- Hurtig forbindelse til Viby Torv/Byen eller Viby Station, fx ved at linje 11, som kører til Blåhøj, kører ad Ormslevvej i stedet for Jarlsmindevej.
- At en af afgangene på linje 11 forsætter til Åbo.
- At bussen kører omkring Ormslev Stationsby om morgenen og eftermiddagen om vinteren, hvor vejen til Åbo er mørk.

1 kunde ønsker betjening af Ormslev st. by

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Ormslev og Omegns Borgerforening ønsker:

- At man kan ankomme til midtbyen til mødetid kl.8.



- Flere afgange i myldretiden til/fra Ormslev
- Flere afgange end en ½ gang i timen om aftenen og i weekenden

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

Ormslev og Omegns Borgerforening ønsker:

- Bedre forbindelse mellem linje 11 og 35/21 om eftermiddagen.
- At det bliver lettere at se, hvilken afgang der har forbindelse med linje 35/21 ved påstigning i midtbyen.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

Ormslev og Omegns Borgerforening ønsker bedre af- og påsætningsfaciliteter for biler ved endestationen ved Blåhøj.

Ad 6) Øvrige:

Ormslev og Omegns Borgerforening ønsker:

- Mulighed for at tage cyklen med til Blåhøj og retur
- Natbusforbindelse til Åbo
- Billigere og mere fleksibel flexstur
- Bedre kundeservice og opfølgning ved henvendelser om forstyrrelser i driften, uhensigtsmæssigheder, eller om hvorvidt rejsegarantien gælder

1 kunde beklager generelle forsinkelser fra Ormslev.

## Vurdering af høringsvar

Ad 1) Vedr. linjeføring:

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

Med et begrænset passagerpotentiale i Ormslev er der ikke grundlag for at etablere direkte lynforbindelser, som kører uden om en væsentlig del af linje 11's dækningsområde.

Kørsel via Ormslev Stationsby kan ikke anbefales, primært fordi Storskovvej ikke er egnet til buskørsel. Ormslev Stationsby betjenes i lighed med øvrige små bysamfund af flexstur.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Der vurderes ikke at være passagergrundlag for øget frekvens i Ormslev.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

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

Linje 11 fortsætter som linje 21, så forbindelsen mellem de to linjer vil fremadrettet være sikret. Ved køreplansskiftet i 2016 er der blevet lavet noter på linje 11's køreplantavler, der viser, hvilke afgange der har en korrespondance med linje 35 i Stavtrup.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

Der er mulighed for omstigning mellem bus og bil ved fx Ormslevvej/Klokkeskovvej, hvor der er parkering.

Ad 6) Øvrige:

Midttrafiks rejsebestemmelser gælder i hele Aarhus, og der differentieres således ikke på forskellige linjer eller i forskellige områder ift. dette. Cykelmedtagning er ikke mulig pga. pladshensyn, sikkerhed i bussen og risiko for tilsmudsning.

Det ligger uden for arbejdet med trafikplanen at vurdere mulige natbusforbindelser til Åbo og den nuværende flextur-koncept. Der er dog pr. 1. august 2015 lavet nogle kundevente serviceforbedringer ift. flextur:

- Bestillingsfristen for Flextur og teletaxa er ændret fra senest 2 timer til 1 time før afhentning.
- Online bestilling til samme dag er udvidet fra kl. 20.00 til kl. 23.00 for Flextur.
- Tlf.-åbningstid er udvidet fra kl. 8.00-17.00 til kl. 7.00-20.00 ugens 7 dage.

Midttrafik er meget optaget af at sikre kunderne den bedste information både før, under og efter rejsen. Aktuelt arbejdes der med at give kunderne bedre information via realtid i busserne, hvilket kan tilgås via internettet. Der arbejdes ligeledes på at forbedre information og processer vedr. rejsegaranti.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 18 Tilst – Sabro

<b>Oprindeligt høringsforslag</b>	Linje 19 nedlægges mellem Park Allé og Tilst, hvor den erstattes af linje 14 med et uændret driftsomfang i forhold til nuværende. Linje 14 kører via Busgaden i stedet for Vester Allé.
<b>Baggrund for høringsforslag</b>	Ændringer på linje 19 mellem Park Allé og Mårslet medfører, at der er behov for at binde linjen sammen med en anden forbindelse syd for Park Allé.
<b>Indkomne hørings svar</b>	<p>Antal hørings svar modtaget: 4</p> <p>Hovedgrupperinger:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Vedr. linjeføring (4 hørings svar)</li><li>2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (0 hørings svar)</li><li>3) Vedr. korrespondancer (0 hørings svar)</li><li>4) Vedr. fysiske faciliteter (0 hørings svar)</li><li>5) Tilfredshed med ændringsforslag (0 hørings svar)</li><li>6) Øvrige (0 hørings svar)</li></ol> <p>Ad 1) Vedr. linjeføring:</p> <p>1 kunde ønsker bedre forbindelse mellem Ertebjerg og Anelystparken.</p> <p>1 kunde ønsker bedre betjening af Tilst omkring Ertebjerg. Der udtrykkes forundring over, at linje 3A har lang rejsetid fra Tilst til Aarhus, mens linje 19 har kort rejsetid, men ikke har mange afgang.</p> <p>2 kunder ønsker fortsat direkte forbindelse mellem Mårslet og Tilst.</p>
<b>Vurdering af hørings svar</b>	<p>Ad 1) Vedr. linjeføring:</p> <p>Der er forbindelse mellem Ertebjerg og Anelystvej ved omstigning mellem linje 14 og 3A.</p> <p>A-linjerne er lagt, hvor de største rejsestrømme og rejsemål er, mens andre bybuslinjer med lavere frekvens dækker øvrige byområder. Frekvensen langs Havkærvej er tilrettelagt i forhold til passagermængden her.</p> <p>Der er ingen indikationer på, at der er en stor rejsestrøm mellem Mårslet og Tilst. Rejsende mellem disse områder henvises derfor til omstigning i centrum.</p>

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 19 Tranbjerg

### Oprindeligt høringsforslag

Letbanen har direkte forbindelse til Aarhus N og Skejbyområdet. Antallet af afgangene med letbanen øges fra 2 til 4 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage mod Aarhus. Halvdelen af afgangene kører via Skejby til Lystrup, imens den anden halvdel kører via Risskov og videre til Hornslet og Grenaa.

Halvdelen af afgangene med linje 4A mod Tranbjerg afkortes ved Gunnar Clausensvej i stedet for at køre videre til Tranbjerg. Antallet af afgangene på linje 4A i Tranbjerg halveres dermed. Der bliver kun ét linjeforløb på linje 4A i Tranbjerg, så alle afgangene kører både i den østlige og vestlige del af Tranbjerg. Buskørsel ad Østerby Allé nedlægges.

Linje 17 (nuværende linje 20) kører ind omkring Tranbjerg ad Torve Allé, Torvevænget og Tranbjerg Hovedgade og betjener dermed området omkring Tranbjerg Centret og Lokalcentret og har forbindelse til letbanen ved Tranbjerg station. Der er to mulige linjeføringer af linje 17 igennem Holme - enten hovedforslaget med den nuværende linjeføring ad Nygårdsvej, eller en alternativ linjeføring ad Holmevej, som dog forudsætter en omlægning af linje 2A.

Rute 202 afkortes ved Tranbjerg Station, hvor der er omstigning til letbanen. I myldretiden på skoledage kører den dog til Viby Gymnasium, hvor der vil være 4 afgangene i begge retninger.

### Baggrund for høringsforslag

Der anlægges dobbeltsporet letbanestrækning mellem Skolebakken og Lystrup St. via Nørrebrogade, Randersvej, Skejby og Lisbjerg.

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.

Fra evalueringen af den nuværende trafikplan har der i Tranbjerg været ønsket om at få 'den gamle linje 1' tilbage. Efter omlægningen af linje 20 i Holme har der været klager fra kunder Solbjerg om forlængede køretider.

Passagertællingerne viser, at anvendelsen af rute 202 er begrænset. På strækningen mellem Aarhus C og Tranbjerg kan kunderne henvises til alternativer. Der er dog behov for fortsat at sikre betjening af Viby Gymnasium syd fra.

## Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 12

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (8 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (3 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (0 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:

5 kunder er utilfredse med den foreslåede betjening af Tranbjerg Øst.

1 kunde ønsker, at linje 17 kører ad Tranbjerg Hovedgade og via Chr. X's Vej til Interskolen og i stedet lade linje 16 køre ad Strandvejen.

1 kunde ønsker 'den gamle linje 1 og 11', så linje 4A kan afkortes helt ved Gunnar Clausens Vej.

Tranbjerg Fællesråd gør i hørings svaret opmærksom på følgende input på borgermøde om trafikplanforslaget:

- Det ønskes at bibeholde linjerne Øst og Vest som nu, men med nedsat frekvens, frem for at nedlægge 4a Øst helt. Der argumenteres for, at kunderne godt kan finde ud af de 2 rutebetegnelser.
- Betjeningen af stoppestedet ved Tranbjerg Centeret ønskes bevaret på linje 4A.
- Betjeningen af stoppestedet ved Tranbjerg Skole (Østerbyalle/Torveallé) ønskes bevaret
- Det ønskes, at den sidste og den første bus kører helt til Tranbjerg.
- Det foreslås, at bussen kører ad den gamle Jegstrupvej (forbi Skovgården, nu lukket vej) og retur til Grønløkke Allé.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

1 kunde ønsker, at den nuværende betjening med bus og på bane bevares, og at der som minimum er 2 afgange i timen på Østerby Allé.

1 kunde ønsker, at 4A afkortes ved Tranbjerg St. i stedet for ved Gunnar Clausens Vej.

1 kunde påpeger, at byudviklingen i Tranbjerg Øst og det deraf øgede kundepotentiale kan få betydning for frekvensen på linje 4A.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

1 kunde ønsker et læskur ved pizzariaet i Tranbjerg i retning mod Aarhus.

## Vurdering af

Ad 1) Vedr. linjeføring:

## hørings svar

Trafikplanforslaget er justeret i forhold til det oprindelige forslag. I Tranbjerg omlægges linje 17 alene via Tranbjerg Hovedgade med forbindelse til letbanen ved Tranbjerg st. Mellem Tranbjerg og Aarhus kører linje 17 ad Holmevej og Strandvejen.

I Tranbjerg lægges linje 4A ad Tranbjerg Hovedgade - Torvevænget - Torve Allé - Grønlykke Allé og videre som forudsat. 4A vil således fortsat betjene Tranbjerg Centret.

Rute 202 afkortes ved Tranbjerg st., men kører i myldretiden nogle ture helt til/fra Aarhus. På disse ture køres mellem Tranbjerg og Aarhus ad Chr. X's Vej forbi bl.a. Interskolen i stedet for Viby Torv.

Tranbjerg Øst får øget betjening med letbanen, hvorfor bustrafikken delvist nedlægges. Grundlæggende henvises kunder i Tranbjerg Øst således til letbanens standsningssted ved Nørrevænget eller til 4A's stoppesteder langs Tingskov Allé.

En fortsat opsplittning i de hidtidige linjeforløb i øst og vest af det halverede antal af ture til Tranbjerg kan ikke anbefales, fordi det dels er svært at skilte og forstå for kunderne, og fordi den udtyndede kørsel på hver gren driftsmæssigt ikke længere vil hænge så godt sammen.

En omlægning af linje 4A via den lukkede del af Jestrupvej kan ikke anbefales, fordi ruten forlænges væsentligt. Der er relativt lange gangafstande til Jegstap, som dog også betjenes af flextur.

Der udarbejdes først konkrete køreplaner, når den kollektive trafikplan er endeligt politisk vedtaget.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Med den øgede betjening med letbanen er der ikke behov for den hidtidige kapacitet i linje 4A. Det kan derfor ikke anbefales at opretholde den hidtidige busbetjening.

Afkortningen af linje 4A ved Gunnar Clausens Vej sker, hvor passagerpotentiallet falder. Det kan derfor ikke anbefales at bruge ressourcer på at alle ture på 4A kører helt til Tranbjerg, som samtidig får en øget betjening af letbanen.

Det er vurderet, at kapaciteten og betjeningsomfanget i Tranbjerg Øst er tilstrækkeligt selv med den byudbygning, der er sket her.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

I forbindelse med etablering af kombinationsrejseanlæg ved letbanen er der også fokus på ønsket om etablering af en læskærm på Tranbjerg Hovedgade ved banekrydsningen.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 20 Vejlbj – Risskov

### Oprindeligt høringsforslag

Letbanen fra Vestre Strand Allé og Torsøvej ender i Mårslet i stedet for Odder (undtagen enkelte myldretidsafgange).  
Mod Ryomgård kører letbanen 2 gange i timen frem for 1 gang i dagtimerne på hverdage og lørdage. Der er uændret én afgang i timen til Grenaa.  
I myldretiden kører der ekstraafgange mellem Aarhus H og Hornslet via Risskov.

Halvdelen af afgangene med linje 6A mod Risskov får endestation ved AUH/Skejby. Antal afgangene mellem Skejby og Risskov halveres dermed.

Linje 12 kører ikke længere ad Vejlbj Centervej-Nydamsvej-Randersvej.  
I stedet kører den nuværende linje 18 (fremover linje 16) ad Vejlbj Centervej-Vorrevangs Allé-Ringvejen-Randersvej.  
Antallet af afgangene på linje 16 øges fra 3 til 4 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage. Øvrig tid er der 2 afgangene i timen.

Linje 13 nedlægges mellem Park Allé og Vejlbj Nord, og linje 18 (fremover linje 16) kører ikke længere på Grenåvej mellem Marienlund og Vejlbj Centervej.

I stedet kører linje 1A fra Park Allé via Trøjborg og Grenåvej til Vejlbj Nord.

Der bliver ingen buskørsel på Vejlbj Ringvej mellem Risvangs Allé og Veri Centret.

Linje 1A kører med 6 afgangene i timen i myldretiden og i dagtimerne på hverdage og lørdage og 4 afgangene i timen øvrig tid.

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

Linje 17 kører ad Dronning Margrethes Vej og Skovvejen i stedet for Tordenskjoldsgade og Kirkegårdsvej.

Linje 20 nedlægges mellem Park Allé og Åkrogen.

Linje 12 omlægges mellem Mejlbyvej og Nørrebrogade, så den i stedet kører via Brovej, Nordre Strandvej, Harald Selmersvej, Asylvej, Grenåvej og Ringgaden. På denne strækning erstatter linje 12 den nuværende linje 20.

Der bliver ingen busbetjening på Åkrogs Strandvej mellem Brovej og Åkrogen.

Linje 16 erstatter linje 12 på Vejlbj Centervej.

Rute 100 nedsættes fra 4 til 3 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage. Busserne kører uændret i myldretiden, aften og weekend i forhold til i dag.

## **Baggrund for høringsforslag**

Afgange med letbanen fra Odder kører via Nørrebrogade til Skejby og Lystrup i stedet for via Risskov.

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

Omlægning af linje 12 og 14 betyder, at Vejlbys Centervej ikke længere betjenes af disse linjer.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at hæve frekvensen mellem Lystrup og Park Allé.

Omlægning af linje 1A betyder, at Tordenskjoldsgade og Kirkegårdsvej betjenes af 1A.

Det vurderes, at frekvensen på Nordre Strandvej skal fastholdes.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen på Grenåvej i dagtimerne på hverdage.

## **Indkomne hørings svar**

Antal hørings svar modtaget: 64

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (61 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (3 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:

55 kunder og herunder Grundejerforeningen Vejlbys Fed og Rylevejs Grundejerforening, er utilfredse med, at de to sidste stoppesteder på Åkrogs Strandvej ved Mågevej, og selve Åkrogen ikke længere betjenes.

1 kunde ønsker at bibeholde forbindelse mellem Østbanetorvet og Åkrogen.

1 kunde ønsker en direkte forbindelse mellem Vejlbys (nær Flintebakken) og AUH Skejby.

1 kunde er utilfreds med, at der ikke er en direkte forbindelse mellem Trøjborg og AUH Skejby.

1 kunde er utilfreds med, at der ikke er direkte forbindelse mellem Vejlbys Nord og Veri-Centeret.

1 kunde er utilfreds med, at der ikke er direkte forbindelse mellem Vejlbys Nord og Universitetet.



Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

1 kunde er utilfreds med betjeningsomfanget på Grenåvej ved Tretommervej/Tranekærvej i Risskov.

1 kunde ønsker øget betjening af Risskov Psykiatriske Hospital.

1 kunde ønsker Kantorvænget bedre betjent, da man her ikke får nytte af letbanen.

## **Vurdering af høringssvar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

Der er ikke tilstrækkeligt passagerunderlag for fortsat betjening af Åkrogen, hvor der er relativt overkommelige gangafstande til nærmeste stoppesteder for anden bustrafik. Der er således heller ikke belæg for en buslinje specifikt mellem Østbanetorvet og Åkrogen.

Der er forbindelse mellem Vejlbj Nord og AUH Skejby med linje 6A på Vejlbj Centervej, som betjener AUH Skejby med rimelig gangafstand. Evt. kan anvendes linje 1A med omstigning til linje 6A.

Der er forbindelse mellem Trøjborg og AUH Skejby med linje 1A med omstigning til enten linje 6A i Vejlbj, som betjener AUH Skejby med rimelig gangafstand eller til letbanen ved Nørreport.

Mellem Vejlbj Nord og Universitet kan tilsvarende anvendes linje 1A med omstigning til letbanen.

Der er direkte forbindelse mellem Vejlbj Nord og Veri-Centret med linje 1A.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Grenåvej ved Tretommervej/Tranekærvej vil blive betjent af linje 1A, som erstatter den hidtidige busbetjening af stoppestedet.

Betjeningsomfanget ved nuværende Psykiatriske Hospital ændres ikke. Området er under omdannelse, hvorfor der senere vil blive fulgt op på det fremadrettede kørselsbehov.

Der vurderes ikke at være behov for en øget betjening i området omkring Kantorvænget, som også fremover vil blive betjent af flere buslinjer.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 21 Viby – Holme

### Oprindeligt høringsforslag

Letbanen giver direkte forbindelse til Aarhus N og Skejbyområdet. Antallet af afgangene med letbanen fra Viby øges fra 2 til 4 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage mod Aarhus. Halvdelen af afgangene kører via Skejby til Lystrup, imens den anden halvdel kører via Risskov og videre til Hornslet og Grenaa. Standsningsstedet ved Kongsvang forventes opretholdt, medmindre køretidssimuleringer vil vise behov for en lukning af standsningsstedet af hensyn til regulariteten på banen.

1A kører uændret mellem Kolt og Park Allé, men kører til Vejlby/Skejby via Trøjborg i stedet for til Trige/Lystrup.

Nuværende linje 20 mellem Park Allé og Solbjerg nedlægges og erstattes af linje 17.

Linje 17 har to mulige linjeføringer igennem Holme. Hovedforslaget er den nuværende linjeføring ad Nygårdsvej. Et alternativt linjeforløb er ad Holmevej, som dog forudsætter en omlægning af 2A via Nygårdsvej. Hvis linje 17 ikke kommer til at køre ad Nygårdsvej, deles linje 2A, så den kører ad henholdsvis Bjødstrupvej/Kalkærparken (medfærre afgangene) og ad Nygårdsvej. Der vil være samme endestation ved Karetmagertoften på alle ture på linje 2A.

Halvdelen af afgangene på 4A mod Tranbjerg afkortes ved Kjærslund ved Gunnar Clausensvej i stedet for at køre videre til Tranbjerg.

Linje 11 nedsættes fra 4 til 3 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (uændret øvrig tid).

Linje 16 mellem Park Allé og Holme Parkvej nedlægges, og erstattes fuldt ud af linje 13 med samme linjeforløb og frekvens.

Linje 14 fortsætter fremadrettet fra Park Allé til Tilst Vest (som den nuværende linje 19) i stedet for til Skejbyparken.

Antallet af afgangene nedsættes fra 3-4 til 2-3 afgangene i timen og i dagtimerne på hverdage og lørdage (uændret øvrig tid).

Rute 200 nedsættes fra 4 til 3 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage. Busserne kører uændret i myldretiden, aften og weekend i forhold til i dag.

Ændringen træder i kraft fra køreplansskiftet i 2016 og har derfor været en del af den årlige høring af kommende køreplanændringer.

Ændringerne på rute 200 medfører justeringer på rute 109. Det betyder, at ruten ikke længere kører til Agro Food Park. Fremover vil letbanen køre til Skejby Nord.

Rute 202 afkortes ved Tranbjerg station og kører ikke længere til Aarhus Rutebilstation.

I myldretiden på skoledage fortsætter 4 afgang dog fra Tranbjerg til Viby Gymnasium i begge retninger.

## Baggrund for høringsforslag

Der anlægges dobbeltsporet letbanestrækning mellem Skolebakken og Lystrup St. via Nørrebrogade, Randersvej, Skejby og Lisbjerg.

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

Fra evalueringen af den nuværende trafikplan har der i Tranbjerg været ønsker om at få 'den gamle linje 1' tilbage. Efter omlægningen af linje 20 i Holme har der været klager fra kunder Solbjerg om forlængede køretider.

Med letbanen betjenes Tranbjerg af dobbelt så mange afgang på banen som i dag, hvilket har betydning for frekvensen på 4A.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen på linje 11.

Ændringer på linje 16 mellem Park Allé og Hasle medfører, at der er behov for at binde linjen sammen med en anden forbindelse nord for Park Allé.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen mellem Grøfthøj og Park Allé.

Ændringer af betjeningen mellem Park Allé og Skejbyparken medfører, at der er behov for at binde linje 14 sammen med en anden forbindelse nord for Park Allé.

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen på rute 200 i dagtimerne på hverdage.

Passagertællingerne viser, at anvendelsen af rute 202 er begrænset. På strækningen mellem Aarhus C og Tranbjerg kan kunderne henvises til alternativer. Der er dog behov for fortsat at sikre betjening af Viby Gymnasium sydfra.

## Indkomne hørings svar

Antal hørings svar modtaget: 42

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (29 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (3 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (1 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (1 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (1 hørings svar)
- 6) Øvrige (7 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

2 kunder (på vegne af beboere på Teglgårdsvej) ønsker en forbindelse på Chr. X's Vej ved Holmevej og foreslår enten at flytte linje 4A til Chr. X's Vej eller lade linje 20 køre på Chr. X's Vej som tidligere som "den

gamle linje 1".

1 kunde ønsker betjening af Holme Møllevej/Chr. X's Vej.

1 kunde ønsker at bibeholde forbindelse mellem Østbanetorvet og Holme.

20 kunder og Viby Fællesråd ønsker en forbindelse mellem Viby Torv og Holme/Højbjerg som "den gamle linje 12".

1 kunde ønsker bedre forbindelser i Viby/Holme, fx linje 20 via Harald Jensens Plads.

2 kunder ønsker direkte forbindelse fra Holme til Mindeparken, Viby Torv og Tranbjerg som den gamle linje 1.

1 kunde ønsker at bibeholde forbindelsen mellem Grøfthøj og Universitetet.

1 kunde ønsker forbindelse mellem Viby og Tilst.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

1 kunde og Viby Fællesråd ønsker, at frekvensen på linje 14 bevares.

1 kunde er utilfreds med, at frekvensen på linje 11 og 14 i Grøfthøj reduceres.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde ønsker bedre fordeling af afgangene på linje 11 og nuværende linje 16 på fællesforløbet omkring Kongsvang.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

1 kunde ønsker, at adgangen til Kongsvang St. forbedres, bl.a. for at gøre det mere attraktivt at skifte mellem letbane og bus.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

1 kunde udtrykker tilfredshed med, at der er en direkte forbindelse mellem Holmevej og Tangkrogen.

Ad 6) Øvrige:

4 kunder ønsker, at Kongsvang St. bevares.

Viby Fællesråd ønsker at A-bussernes får et ekstra stoppested ved Øster Allé/Bygholms Allé, eller at stoppested ved Kongsvang flyttes fra Kongsvang til Øster Allé/Bygholms Allé.

1 kunde ønsker, at alle A-linjer stopper ved Bygholms Allé uden for myldretiden.

1 kunde ønsker, at stoppestedet Bygholms Allé betjenes af linje 1A, 4A

og 200.

## 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 føres ad den lidt hurtigere linjeføring ad Holmevej, mens Nygårdsvej i stedet dækkes af linje 2A.

Linje 17 vil med en ændret linjeføring dække en lidt længere del af Chr. X's Vej frem til Holmevej. Herudover vil Chr. X's Vej blive betjent af rute 202 på enkelte ture i myldretiden. Området ved Holme Møllevej betjenes endvidere af linje 13.

Linje 17 dækker forbindelsen Tranbjerg - Holme - Mindeparken - Østbanetorvet.

Der er forbindelse mellem Viby Torv og Holme/Højbjerg med linje 6A. Evt. kan der stiges om mellem linje 6A fra Viby Torv og 2A til det centrale Holme.

Der er en del forbindelser mellem Viby/Holme og Harald Jensens Plads, herunder linje 1A, 2A, 11, 13, 14, 200 og 202.

Der er forbindelse mellem Grøfthøj og universitetet ved omstigning mellem linje 14 og letbanen.

Den foreslåede forbindelse mellem Viby og Tilst tilgodeses med den nye buslinje 14.

### Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen på de enkelte buslinjer fastlægges i forhold til passagergrundlaget og den faktiske brug af bussen. Det er baggrunden for, at frekvensen ændres på linje 11 og 14.

### 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:

Samtlige standsningssteder på letbanen gennemgås med henblik på at øge mulighederne for kombinationsrejser og omstigning.

### Ad 6) Øvrige:

Der er lagt op til en bevaring af Kongsvang Station.

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

Rute 200 betjener allerede fra køreplansskiftet i 2016 Bygholms Allé.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 22 Åbyhøj

### Oprindeligt høringsforslag

Linje 11 nedsættes fra 4 afgangene i timen til 3 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (uændret øvrig tid).

Linje 12 kører mere direkte ad Viby Ringvej og Åbyhøjgården i stedet for ad Chr. Winthers Vej og Tousvej, hvor ny lokallinje (linje 24) i stedet kører.

Ny linje 24 forbinder Gl. Åby med Åbyhøj Torv samt med Gellerup og Bispehaven.

Linjen kører ind omkring Anker Jensens Vej og kører ad Tousvej og Chr. Winthers Vej, hvor den erstatter linje 12, der i stedet betjener Åbyhøjgården.

Linje 24 kører 1 gang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage samt få dagtimer på søndage. Der er ingen drift på linje 24 i øvrige tidsrum. Med linje 24 nedsættes driftsomfanget således på strækninger, der hidtil er blevet betjent af linje 12.

### Baggrund for høringsforslag

Passagertællingerne viser, at der er belæg for at reducere frekvensen på linje 11.

Fra evalueringen af den nuværende trafikplan har der i Brabrand været ønsker om at rette linje 12 ud for at reducere køretiden, ligesom der har været ønsker fra Åbyhøjgården om at få en direkte busforbindelse til centrum.

Fra evalueringen af den nuværende trafikplan har der været ønsker om at (re)etablere lokale forbindelser mellem en række bestemmelsessteder, fx mellem Gl. Åby og Åbyhøj.

### Indkomne høringssvar

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 hørings svar)
- 6) Øvrige (0 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker betjening af den gamle endestation i Gl. Åby.

**Vurdering af  
hørings svar**

Ad 1) Vedr. linjeføring:

I trafikplanforslaget er der lagt op til, at den gamle endestation i Gl. Åby vil blive betjent af en ny lokallinje (linje 24), som bl.a. giver forbindelse til Gellerup, Åbyhøj og centrum fra Gl. Åby.

# Behandling af hørings svar ifm. Trafikplan Aarhus 2017

## 23 Øvrige emner

**Oprindeligt høringsforslag**

-

**Baggrund for høringsforslag**

-

**Indkomne hørings svar**

Antal hørings svar modtaget: 29

Hovedgrupperinger:

- 1) Vedr. linjeføring (3 hørings svar)
- 2) Vedr. betjeningsomfang, fx frekvens og weekend-/aftenkørsel (6 hørings svar)
- 3) Vedr. korrespondancer (1 hørings svar)
- 4) Vedr. fysiske faciliteter (2 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med ændringsforslag (1 hørings svar)
- 6) Øvrige (16 hørings svar)

Ad 1) Vedr. linjeføring:

1 kunde ønsker en busforbindelse mellem Elev og Lisbjerg frem til letbanens driftsstart.

1 kunde foreslår, at letbanens etape 2 fortsætter længere mod vest i Brabrand med et Parker og Rejs-anlæg.

1 kunde foreslår hurtige S-busser uden om Aarhus ad Ringvejen og motorvejen med forbindelse til letbanen og "Parker & Rejs"-anlæg.

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

1 kunde er generelt utilfreds med frekvensen på A-buslinjernes grendelinger (2A, 4A og 6A).

Ældrerådet anmoder Midttrafik om i størst mulig omfang at tilgodese de indsigelser og ønsker, der kommer fra yderområderne ift. betjening.

Handicaprådet er betænkelige ved den begrænsede trafikdækning om aftenen.

1 kunde er utilfreds med, at der køres efter lørdagskøreplan mellem jul og nytår, i påsken og ifm. øvrige helligdage grundet arbejde.

Busselskabet Aarhus Sporveje opfordrer til, at man overvejer frekvensen på A-buslinjerne i tidsrum, hvor der ikke er helt så mange,



der benytter busserne, fx den sidste time om aftenen og den første time lørdag/søndag.

1 kunde foreslår, at frekvensen på A-buslinjer nedsættes fra 4 til 3 afgang i timen om aftenen og søndagen før kl12 og efter kl19 for derimod at øge frekvensen på linje 11 og 14 til 4 afgang i timen i myldretiden og på linje 13 og 15 til 3 afgang i timen i myldretiden samt betjeningen af Moesgaard Museum til 2 afgang i timen om søndagen (enten med linje 16 eller 31).

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

1 kunde påpeger vigtigheden af, at det skal være nemt at komme til/fra letbanen med bus.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

1 kunde ønsker læ i busskurene.

Busselskabet Aarhus Sporveje opfordrer til, at

- man ved grendeling placerer huse/pausefaciliteter, hvor der er flest mulige busser.
- man overvejer at reducere antallet af stoppesteder, hvor de ligger tæt.

Ad 5) Tilfredshed med ændringsforslag:

Ældrerådet kvitterer for et godt høringsmateriale, der både er informativt og giver et godt overblik og dermed synlighed af planerne.

Ad 6) Øvrige:

1 kunde foreslår billettering ved chaufføren i stedet for selvbillettering i bybusser.

1 kunde er utilfreds med, at betalende kunder kan medtage 1-2 børn gratis.

1 kunde foreslår, at omkostninger til advokatbistand ifm. billetkontrolsager anvendes til driften af bybustrafikken i stedet for.

1 kunde mener, der skal sættes på eldrevne busser i forskellige størrelser i stedet for letbane.

1 kunde foreslår, at der gives et linjenummer til hver destination.

1 kunde mener, der skal være mere fokus på, hvilke bustyper og hvilken standard (indretning og komfort), som passer til den enkelte linje (fx linjens længde).

1 kunde foreslår bedre busprioritering i lyskryds generelt og placering af stoppesteder ude i midten af vejen for at undgå at holde i kø bag ventende biler, som skal dreje til højre.

1 kunde er utilfreds med udfasningen af klippekort.

1 kunde anfører en række problemstillinger med den nuværende information ifm. busnettet, såsom angivelse af konkret stoppested i køreplanen ved stoppestedet, rejsetider i køreplanen ved stoppestedet, angivelse af stoppesteder på kort, fejl på digitale skærme i bussen, mange stoppesteder med lignende navne, informationer på engelsk/til turister, manglende audio information i bussen, informationer om zoner og prisstruktur herunder rejsekort og klippekort. Kunden giver en række anbefalinger til forbedringer på baggrund af sine undersøgelser i et semesterprojekt og giver eksempler på kortmateriale fra andre europæiske byer.

1 kunde ønsker, at taxaer fjernes fra Busgaden.

Ældrerådet mener:

- at kendskabet til flextrafik ikke er godt nok funderet hos ældre borgere
- at den information, som Midttrafik i dag giver om busruter, billettyper, ændringer o.l. ikke tilgodeser ældre borgere.

Tranbjerg Fællesråd udtrykker utilfredshed med, at Midttrafiks høringsformular ikke er samme som den, der anvendes ved andre høringer i kommunen, og giver udtryk for, at det er svært for den enkelte borger at finde frem til formularen på hjemmesiden, og at der ikke kan vedhæftes filer i høringsformularen.

Handicaprådet mener, der er et stort behov for at øge tilgængeligheden i forhold til den kollektive trafik og foreslår, at der udarbejdes en bindende handlingsplan, og at der prioriteres ressourcer i forhold til at øge tilgængeligheden i den kollektive trafik.

Borum-Lyngby Fællesråd mener ikke, at flextur udgør et reelt alternativ i sin nuværende udformning.

Busselskabet Aarhus Sporveje mener generelt, at grendeling er et dårligt tiltag, særligt på A-buslinjerne og opfordrer til, at man overvejer at differentiere mellem grenene ved fx at kalde dem 1A og 1B.

Åbyhøj Fællesråd gør opmærksom på, at der på borgermødet om trafikplanforslaget kom bemærkninger om utilfredshed med udfasning af henholdsvis klippekortet og den trykte busplan.

## Vurdering af hørings svar

Ad 1) Vedr. linjeføring

Det vurderes, at der ikke er et passagergrundlag for at etablere en forbindelse mellem Lisbjerg og Elev, før letbanen sættes i drift.

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 i at etablere nye letbanestækninger, herunder etape 2 til Brabrand.

Det vurderes ikke, at der er kundegrundlag for etablering af S-busser, der kører fra oplandsbyer uden om Aarhus ad Ringvejen og motorvejen

med forbindelse til letbanen og "Parker & Rejs"-anlæg. De store rejsestrømme i Aarhus er mod Aarhus N og Aarhus C, hvilket den kollektive trafik også er planlagt ud fra. Rejsende, som har behov for at komme på tværs af Aarhus, henvises til omstigning på ringlinjerne (5A og 6A).

Ad 2) Vedr. betjeningsomfang:

Frekvensen på de enkelte buslinjer (og deres eventuelle grendelinger) tilrettelægges i forhold til passagergrundlaget og den faktiske brug i de berørte byområder, både i dag- og aftentimer og ifm. ferieperioder. Dog er det på A-buslinjerne prioriteret, at der på ydertidspunkter fortsat er en forholdsvis høj frekvens, som er et af kendetegnene ved A-busnettet. Her vurderes det, at frekvensen som minimum bør være 4 afgange i timen på hovedstrækningerne. Tilpasning af kapacitet vil foregå i den løbende tilpasning af køreplanerne.

Der vil fortsat være yderområder og små bysamfund i Aarhus Kommune, der ikke er busbetjente. Der er her et tilbud om flextur.

Ad 3) Vedr. korrespondancer:

Generelt er der behov for at sikre gode omstigningsmuligheder ved standsningsstederne og større knudepunkter. Dette gælder dog i særlig grad ved Tranbjerg, hvor der for de kunder, der benytter rute 202 og skal videre til Aarhus med kollektiv trafik, vil være behov for at skifte til letbanen. Aarhus Kommune har igangsat planlægningen heraf. Det samme gælder for letbanens øvrige standsningssteder inden for Aarhus Kommune.

I budgetforliget 2016-2019 for Aarhus Kommune er der afsat 20 mio. kr. til etablering af kombinationsrejsefaciliteter og opgradering af standsningssteder. Kombinationsrejseanlæggene indgår ikke i trafikplanen, men behandles særskilt.

Ad 4) Vedr. fysiske faciliteter:

Det ligger uden for arbejdet med trafikplanen at vurdere design og funktion af de nuværende læfaciliteter ved stoppestederne. Der arbejdes dog løbende på at vurdere behovet for at etablere nye eller flytte eksisterende læfaciliteter ift. kundegrundlaget.

Ifm. den videre planlægning og konkretisering af trafikplanen tages der højde for chaufførfaciliteter.

Ad 6) Øvrige:

Det ligger uden for arbejdet med trafikplanen at vurdere billetteringskoncept og billetteringstyper i bybusserne, rejsebestemmelser, kundeinformation på stoppesteder, i bussen og i køreplaner om bl.a. zoner, priser, køretider, realtid og flextur, omkostninger ifm. personalesager, prioritering, indkøb og indretning af materiel, prioritering af bustrafik ift. øvrig trafik på veje og i kryds og forhold omkring øget tilgængelighed og ressourcer hertil.

Der vil i forbindelse med det videre arbejde med at forberede implementering trafikplanen blive set nærmere på information og markedsføring af det nye busnet, herunder rutekort og information på stoppesteder og i køreplaner.

Navngivning og nummerering af linjer er fastlagt ud fra en vurdering af, hvad der ud fra et kundemæssigt perspektiv er mest hensigtsmæssigt at få information om. På A-buslinjerne er det fx prioriteret, at der er ét linjenummer på hovedstrækningen med høj frekvens, hvorimod navngivningen af linjen indikerer, hvilken endestation linjen har på en eventuel grendeling. Der er ikke lagt op til at ændre på dette koncept.

Der foretages løbende en vurdering af kapacitetsbehovet i bybusserne, og hvilken busstørrelse der skal indsættes på hvilken linje. Dette sker på baggrund af tælleudstyr i busserne.

Der er i trafikplanen ikke lavet en vurdering af det nuværende flexturkoncept, men der vil være mulighed for at gøre dette uafhængigt.

I forbindelse med høringen af trafikplanforslaget blev Midttrafiks egen høringsformular anvendt og ikke Aarhus Kommunes. Det skyldes, at det har været Midttrafiks ansvar at udarbejde trafikplanforslaget, herunder at gennemføre høringen og behandle de indkomne høringssvar. Midttrafik har gode erfaringer med høringsformularen, som er udformet m.h.p. at få så brugbare oplysninger som muligt om kundernes problem i forhold til det foreliggende forslag. Der blev endvidere af flere forskellige kanaler gjort opmærksom på, at det også var muligt at afgive høringssvar via Midttrafiks hovedpostkasse eller via brev.