

Bilag 1 - Ændringer og konsekvenser ved trafikplanforslag

Forslag til Kollektiv Trafikplan 2017
for Aarhusområdet - tilpasning til letbanen

Version 3 - juni 2016

FORSLAG TIL TRAFIKPLAN AARHUS 2017 BILAG 1

BILAG 1: ÆNDRINGER OG KONSEKVENSER VED TRAFIKPLANFORSLAG

Forslag Til Kollektiv Trafikplan 2017 for Aarhusområdet – Tilpasning til Letbanen

INDHOLD

Indledning	2
1 Beder – Malling	4
2 Brabrand - Gellerup	6
3 Egå – Skæring – Studstrup	8
4 Harlev	10
5 Hasle	12
6 Hasselager - Kolt	14
7 Hjortshøj	16
8 Hårup - Mejlbj	18
9 Lisbjerg – Trige - Spørring	20
10 Lystrup - Elev	22
11 Løgten – Skødstrup	24
12 Midtbyen	26
13 Mårslet	28
14 Skejby – Christiansbjerg	30
15 Skåde - Højbjerg	32
16 Solbjerg	34
17 Stavtrup - Ormslev	36
18 Tilst - Sabro	38
19 Tranbjerg	40
20 Vejlbj - Risskov	42
21 Viby - Holme	44
22 Åbyhøj	46

INDLEDNING

For hvert delområde er der udarbejdet et kort, der viser på- og afstigertal pr. stoppested på en hverdag baseret på tal for henholdsvis 2013 og 2014-2015. Dette er sammenholdt med forslag til det nye busnet. Hvert delområde er gennemgået med en kort beskrivelse og analyse af området og de påvirkninger, ændringerne evt. medfører.

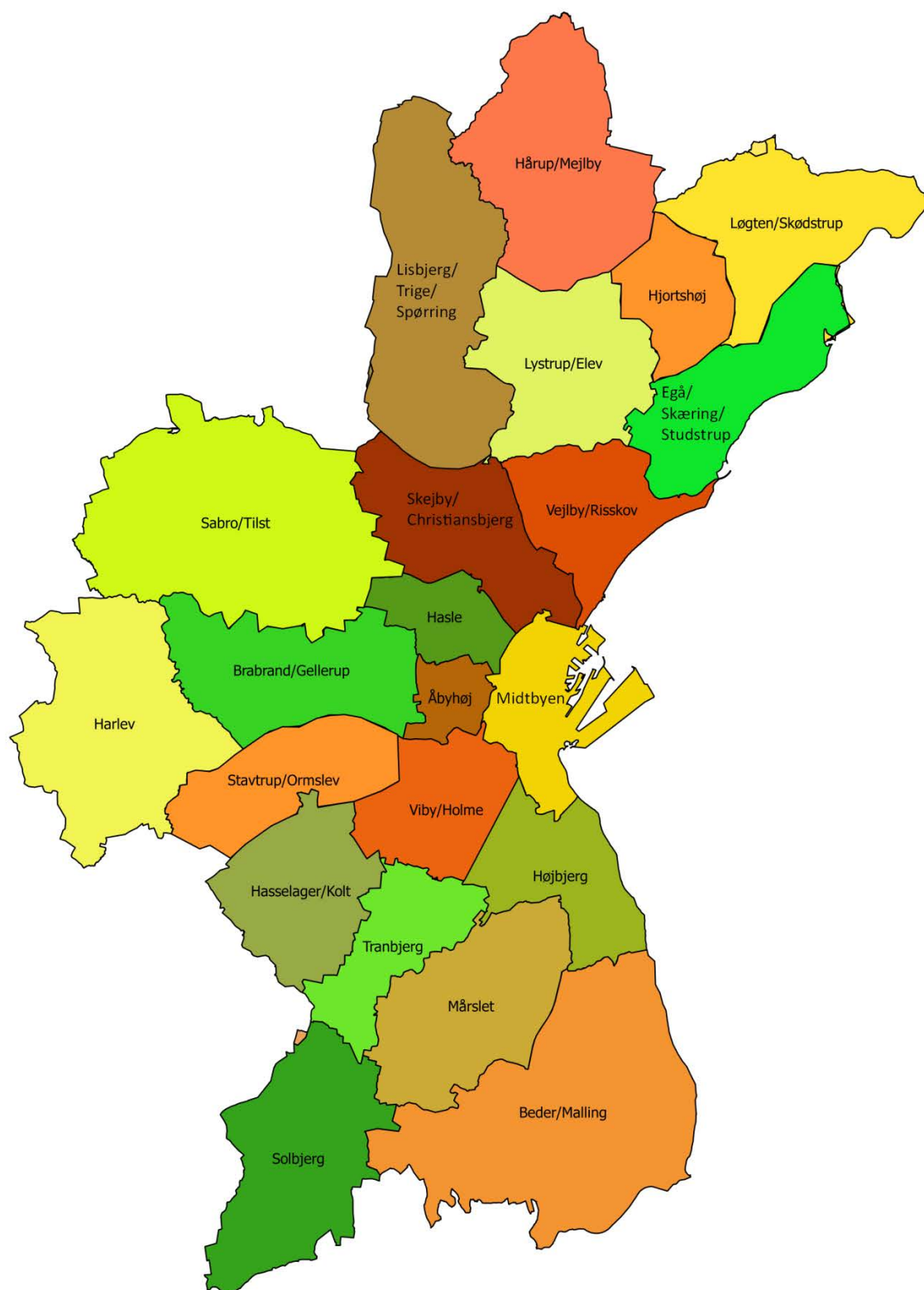
Følgende punkter er medtaget i beskrivelsen af de enkelte byområder:

- Områdets hovedtræk, dvs. grundlæggende struktur og store rejsemål
- Den nuværende busbetjening i området
- Den nuværende anvendelse af stoppesteder
- Forskel mellem forslag til fremtidig betjening og den nuværende betjening
- Positive og negative konsekvenser

Positive konsekvenser kan være en højere frekvens, en mere direkte kørsel eller et højere serviceniveau i form af kortere gangafstande eller andre/flere rejsemuligheder. De negative konsekvenser kan modsat være nedsættelse af frekvensen eller længere gangafstande til stoppesteder. Det kan også være en omlægning, som ændrer på de direkte forbindelser fra en destination.

På kortene for de enkelte byområder er der i søjleform vist på- og afstigningstal på stoppestedsniveau. Tallet over søjlen angiver det samlede antal på- og afstigninger pr. stoppested pr. hverdag.

På følgende kort ses en oversigt over delområderne.



1 BEDER – MALLING

Hovedtræk: Et lokalsamfund ca. 13 km syd fra Aarhus, der består af de to større selvstændige bysamfund Beder og Malling samt nogle mindre landsbysamfund. Der bor ca. 9.000 personer i området i alt. Byerne har en blanding af bolig og erhverv, og herudover ligger uddannelsesinstitutionen Dansk Center for Jordbrug i området. Der findes gode muligheder for fremtidig udvikling i Malling. I Beder er kun et enkelt område udlagt til byudvikling.

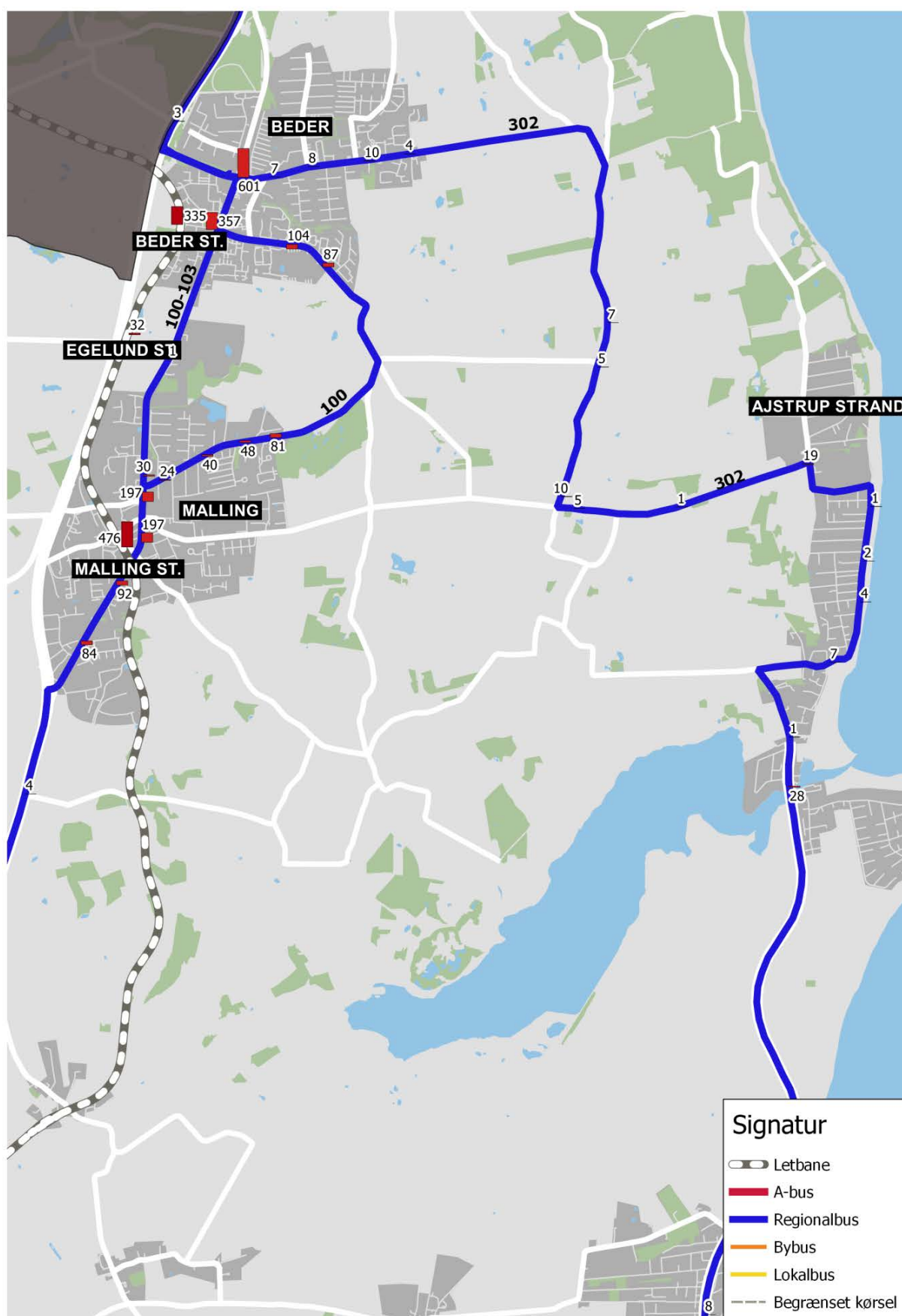
Nuværende busbetjening: Området betjenes af rute 100, som med en 15 minutters grundfrekvens i dagtimerne suppleret med et betydeligt antal ekstra afgang i myldretiden forbinder lokalområdets større byer med Aarhus. Belastningen på ruten er høj i myldretiden, hvor kapaciteten er næsten fuldt udnyttet. Uden for myldretiden falder belastningen dog. Rute 100 suppleres af rute 103 (Aarhus – Odder – Hov) og 302 ((Aarhus) - Beder - Norsminde – Odder), som bl.a. betjener Fløjstrup og Ajstrup. Både Beder og Malling betjenes af Odderbanen og fremover af letbanen.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De største stoppesteder findes i centrum af både Malling og Beder tættest på stationerne. I de mindre bysamfund og udkanten af de to hovedbyer er der kun en begrænset brug af den kollektive transport.

Forskel til nuværende betjening: Beder-Malling vil med letbanen få direkte forbindelse til Aarhus N og Skejbyområdet. Det betyder, at en del kunder må forventes at flytte fra rute 100 til letbanen. Ligeledes indsættes der en ekstra togafgang i myldretiden, som kører via Risskov og videre til Grenaa. På den baggrund reduceres grundfrekvensen på rute 100 til 3 afgang i dagtimerne. I myldretiden vil der på hverdage være 10 minutters drift inkl. rute 103. Lørdag og søndag har rute 100 halvtimedrift Aarhus-Odder.

Konsekvenser: Der vil være letbane direkte til Skejby, men samtidig vil rejsende også få reduceret frekvens på rute 100.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	Nej	Letbane til Aarhus N og Skejby.	Frekvens nedsættes på rute 100 uden for myldretid.



2 BRABRAND - GELLERUP

Hovedtræk: Bydelen er beliggende i den vestlige del af Aarhus. Der bor tilsammen ca. 20.000 indbyggere i Brabrand/Gellerup og et mindre byområde, Årslev, vest for Brabrand. Brabrand er en blanding af den tidligere stationsby syd for jernbanen med offentlige formål, blandede boliger og erhverv samt kvarteret nord for jernbanen/Silkeborgvej, som primært er villaer og tæt/lavt byggeri. Gellerup har primært etagebyggeri og vest for Gellerup er et område fortrinsvist med villaer.

Helenelyst i Brabrand Vest er fuldt udbygget, men der er fortsat mulighed for udvidelse af erhvervsområdet ved Logistikparken. Nord for jernbanen omkring Højriisgårdsvej i Brabrand er der mulighed for byomdannelse. Gellerupparken er under omdannelse, jf. Helhedsplan for Gellerup.

Nuværende busbetjening: De fire bybuslinjer 4A, 11, 12 og 15 er hovedlinjer i området, særligt linje 4A, som kører med 6-8 afgang og betjener alle de store stoppesteder. De øvrige bybusser kører med en frekvens på 2-4 afgang og supplerer betjeningen ved flere af de store stoppesteder foruden de mindre tæt befolkede områder i Brabrand og omegnsbyerne. Der kører desuden flere regionale ruter på Silkeborgvej, herunder rute 113, som kører med relativt høj frekvens. Endelig betjener linje 35 landområder og mindre bysamfund vest for Logistikparken samt enkelte skoleture mellem Helenelyst/Gellerup og Langkær Gymnasium i Tilst.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De mest benyttede stoppesteder i området findes i det store trafikale knudepunkt ved krydset imellem Silkeborgvej/Åby Ringvej. Herudover er der også en høj brug af den kollektive transport fra Skjoldhøjkollegiet og City Vest. I Gl. Brabrand er der en forholdsvis lav benyttelse af bussystemet med stoppesteder, hvor der er under 20 rejsende pr. dag. I det lille bysamfund Lyngby er brugen af den kollektive transport endnu lavere (se evt. også Harlev-kort).

Forskel til nuværende betjening: I Gellerup flyttes linje 4A jf. helhedsplanen for Gellerup fra Sigridsvej til den nye Bygade. Der etableres en ny lokallinje, som skal give en bedre sammenbinding af forskellige byområder. Lokallinjen vil bl.a. forbinde Gellerup med Bispehaven og Gl. Åby. Lokallinjen medfører, at linje 12 får et mere direkte forløb fra Brabrand til Aarhus. Lokalruten vil sikre betjening af Toveshøj, og at der fortsat er betjening af Sigridsvej. På baggrund af ringe kapacitetsudnyttelse nedsættes grundfrekvensen på linje 11 til 20-minuttersdrift.

Konsekvenser: Linje 24 giver mulighed for lokale rejser både internt i Gellerup og mellem Gellerup og Bispehaven og Gl. Åby. Der bliver ligeledes en kortere rejsetid på linje 12, men samtidig en lidt lavere frekvens på Silkeborgvej og Sigridsvej.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
2	3	Ved Toveshøj.	Ny lokallinje fra Gellerup til bl.a. Hasle og Gl. Åby og internt i Gellerup.	Ændring i frekvens linje 11. Lavere frekvens på Sigridsvej.

3 EGÅ – SKÆRING – STUDSTRUP

Hovedtræk: Egå og Skæring udgør den nordøstlige del af det sammenhængende Aarhus og har sammen med Studstrup ca. 10.000 indbyggere. Både Egå og Skæring er bygget op omkring tidligere landsbysamfund og er med tiden vokset sammen med Aarhus. I Egå findes skole, Egå Marina og et gymnasium. Ellers består området hovedsagligt af parcelhuskvarterer, rækkehuse, tæt lavt byggeri, enkelte mindre erhverv samt sommerhuse.

Ud over Studstrupværket består bebyggelsen i Studstrup næsten udelukkende af parcelhuse.

Der er i lokalplanen lagt op til et nyt boligområde i den gamle del af Egå. Herudover er et område også fastsat til boligomdannelse.

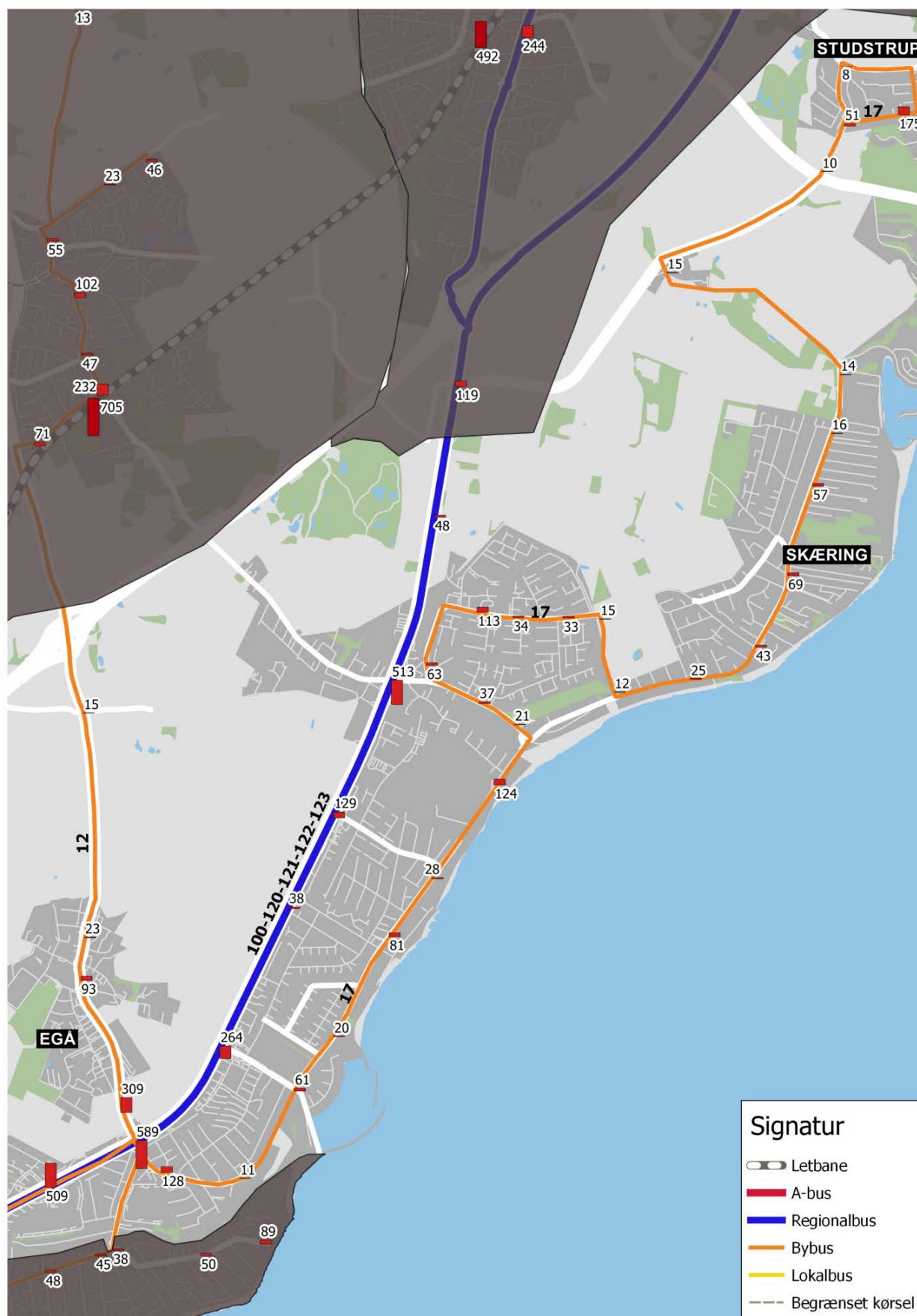
Nuværende busbetjening: Rute 100 og 120-systemet fra Djursland betjener de største stoppesteder i området langs med Grenåvej. Rute 100 kører i dag med kvartersdrift i dagtimer og myldretid. Herudover er det primært bybuslinje 17, der betjener området, samt linje 12 gennem Gl. Egå. Begge linjer kører med 2 afgang pr. time i dagtimer og timedrift om aftenen. Der er en relativ lav benyttelse af bybusserne i området.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De mest benyttede stoppesteder er i området langs med Grenåvej, hvor flere stoppesteder har ca. 500 rejsende pr dag. De mindst benyttede stop findes i Studstrup.

Forskel til nuværende betjening: Linje 12 fra Hjortshøj får ændret linjeforløb igennem Risskov. Linje 17 vil ikke længere have forbindelse til Langenæs, men fortsætter i stedet til Solbjerg på den sydlige del. Rute 100 nedsættes i frekvens, så der bliver 20 minutters-drift i dagtimerne.

Konsekvenser: Rejsende vil opleve en lavere frekvens på Grenåvej.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	På Mejlbyvej ved Grenåvej.	Linje 12 og 17 får ændret linjeføring mod centrum.	Rute 100 nedsættes uden for myldretid.



4 HARLEV

Hovedtræk: Lokalsamfund i det vestlige Aarhus, der omfatter bysamfundet Harlev og flere mindre landsbyer. Der bor samlet ca. 4.500 personer i området. Der er udlagt et større perspektivareal øst for Harlev til en ny selvstændig by.

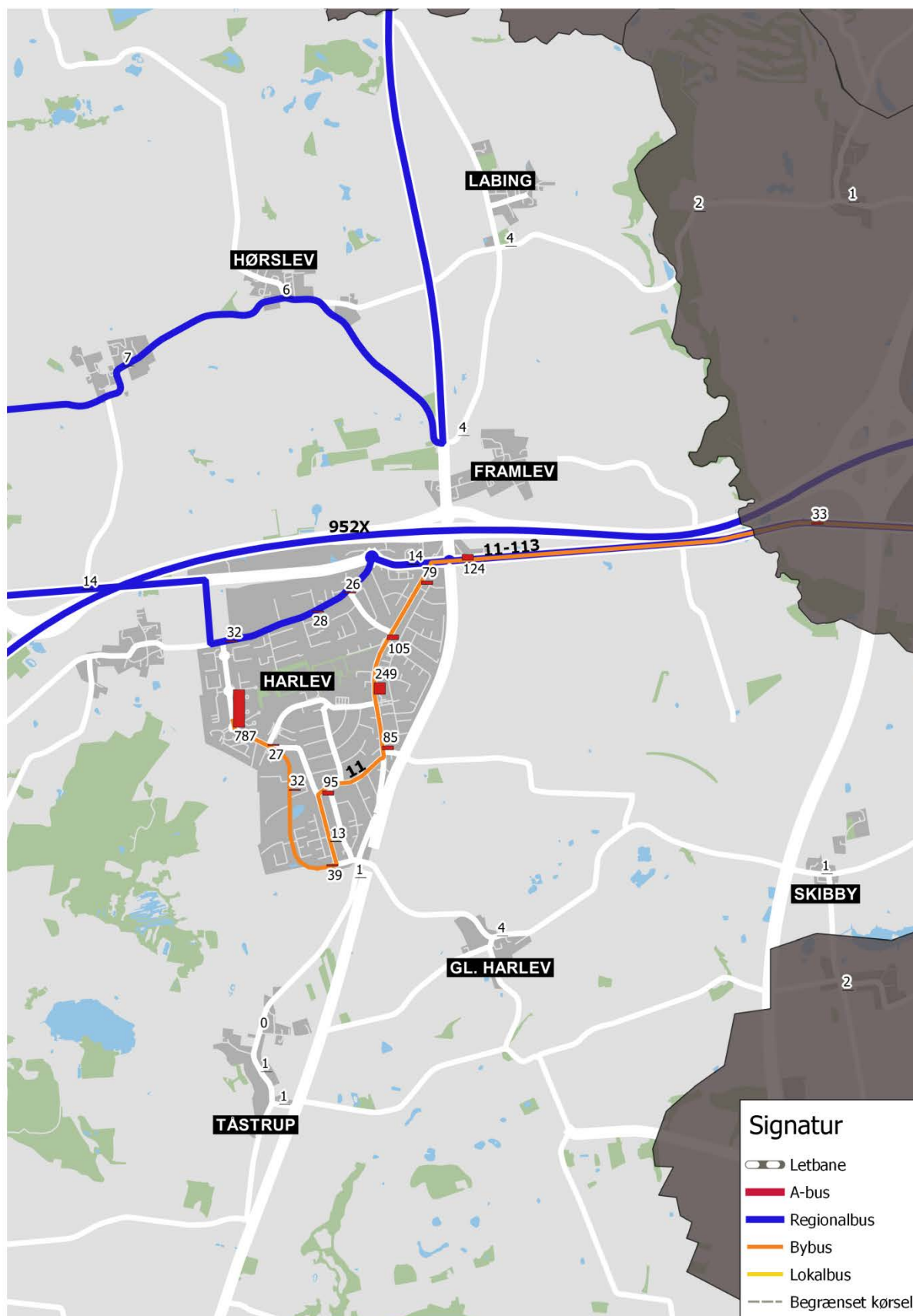
Nuværende busbetjening: Hovedlinjen i området er linje 11, som i dag kører med 3-4 afgang i timen, og som betjener alle de store stoppesteder. Belastningen på linjen er kun høj på enkelte afgang om morgenen, mens der resten af dagen er en relativ lav kapacitetsudnyttelse. Den nordlige del af Harlev betjenes alene af rute 113, som kører 1-2 gange pr. time. Lokallinje 35 betjener de små bysamfund Skibby, Gl. Harlev, Tåstrup, Framlev og Labing og har forbindelse mod Aarhus ved omstigning i hhv. Stavtrup og Logistikparken. Rute 116 betjener de små bysamfund Hørslevbol, Framlev og Labing og kører til Aarhus via Sabro.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Den største brug af stoppesteder ses særligt i den vestlige del af Harlev, hvor byen er tættest befolket. De mindre bysamfund har en meget lav brug af den kollektive transport, hvor flere stop umiddelbart ikke benyttes.

Forskel til nuværende betjening: På linje 11 nedsættes frekvensen fra 4 afgang/timen til 3 afgang/timen. Desuden nedlægges linje 35 imellem Logistikparken og Åbo.

Konsekvenser: Rejsende vil opleve en lavere frekvens på linje 11. Herudover vil 15 kunder i de mindre bysamfund, hvor linje 35 kører i dag, blive henvist til flextur.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
7	12	Nej	Nej	Frekvensen sænkes på linje 11.



5 HASLE

Hovedtræk: Hasle er en del af det sammenhængende byområde i den nordvestlige del af Aarhus, der også består af bl.a. Aarhus Vest, Bispehaven, Frydenlund, Kalenderkvarteret og Jernaldervej. Bydelen indeholder mange forskellige boligtyper, men primært villaer og etageboliger. Boligområderne i dette område anses som fuldt udbygget, og der er kun få arealer, som er uudnyttede. Bydelen grænser op til flere af de store trafikårer i Aarhus.

Nuværende busbetjening: De største stoppesteder ligger langs de store trafikårer og betjenes hovedsagligt med A-buslinjerne 2A, 3A og 6A, som hver kører med 6-10 afgangene i timen. Herudover er også linje 19 mod Tilst med til at betjene de store stop i Hasle. Denne linje kører med 2(-3) afgangene i timen. De mindre stoppesteder betjenes af linje 13 og 16, som kører med hhv. 3 og 2 afgangene i timen i dagtimerne. Begge linjer har en lav belastning og et begrænset antal kunder. På den baggrund synes det muligt at nedsætte kapaciteten på linjerne. Herudover kører en del regionale ruter af Viborgvej (111, 112, 114, 116 og 914X).

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De største stoppesteder findes langs Viborgvej, som er den store indfaldsvej igennem området, og Paludan Müllers Vej. Særligt hvor disse veje krydser Ringvejen og Ringgaden er der en stor brug af stoppesteder. Også ved Bispehaven, som er et tætbeholdt boligområde, er brugen af den kollektive transport høj.

Forskel til nuværende betjening: Linje 16 nedlægges nord for Park Allé, og der oprettes en lokallinje, som kører 1 gang i timen i dagtimerne. Linje 13 får ændret linjeføring via Busgaden frem for Ø-gaderne og Vester Allé. Samtidig nedsættes frekvensen til 2 afgangene i timen. Linje 13 bindes sammen med den nuværende, sydlige del af linje 16 til Holme.

Konsekvenser: Flere kunder vil opleve en lavere frekvens. Med den nye lokallinje skabes der flere lokale rejsemuligheder, fx mellem Aarhus V og Hasle Torv og videre mod Gellerup.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	På Haslegårdsvej.	Linjeføringen ændres på linje 13. Linje 16 erstattes af lokallinje med nye forbindelser, men med lavere frekvens.	Frekvensen sænkes på linje 13.



6 HASSELAGER - KOLT

Hovedtræk: Hasselager og Kolt er et beliggende i den sydvestlige del af Aarhus syd med ca. 6.000 indbyggere. Udover erhvervsområder findes der i overvejende grad rækkehuse og parcelhuse. Der findes også en del arealer udlagt til erhverv eller offentlige services.

Flere områder i Hasselager er udlagt til erhvervsbyggeri, og der er desuden planer om ændringer i de infrastrukturelle forhold for at skabe en bedre forbindelse til motorvejen. I Kolt er der stadig mulighed for yderligere udbygning af boligkvarterne, og der er også flere områder udlagt områder til erhverv.

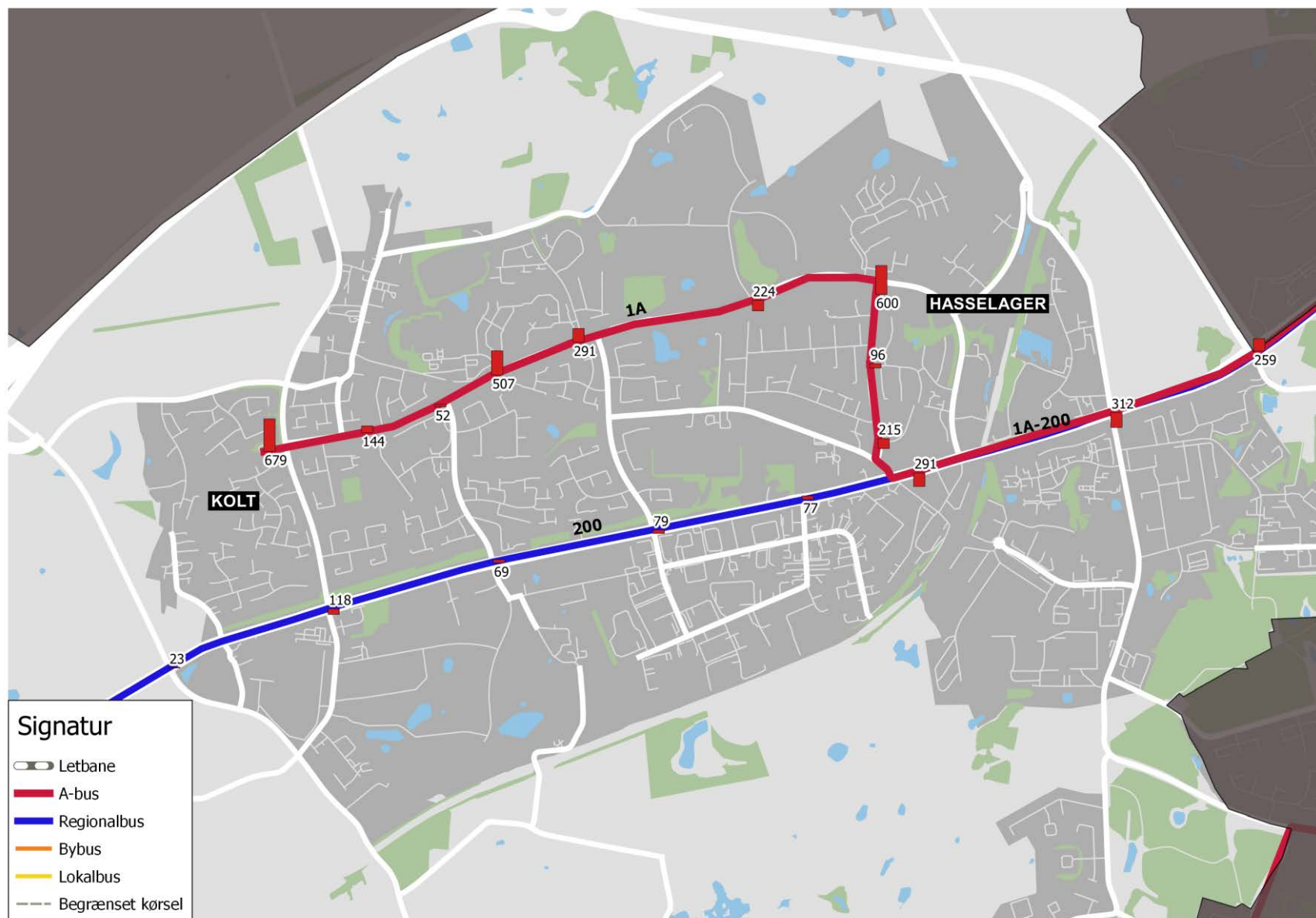
Nuværende busbetjening: Kolt og Hasselager betjenes hovedsageligt af linje 1A, som betjener alle de store stoppesteder i byerne. Der er en høj belastning på linje 1A, særligt om morgenen. Linjen kører med 6 afgang i timen. Der er desuden betjening med rute 200, som kører på Skanderborgvej med kvartersdrift i dagtimerne. Også denne rute er meget belastet i myldretiden. Rute 200 suppleres af rute 109 på enkelte afgang morgen og eftermiddag.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Den største brug af stoppesteder findes i den nordlige del af byområdet og særligt ved endestationen for linje 1A. Brugen af stoppesteder er lavere langs med Skanderborgvej, men dog stadig over 50 kunder pr. dag på de fleste stoppesteder. Der er generelt en stor brug af den kollektive transport i Hasselager og Kolt.

Forskel til nuværende betjening: Linje 1A er uændret mellem Kolt og Park Allé, men får herefter en ændret linjeføring. 1A får forbindelse til Vejlbj/Skejbyparken via Trøjborg. Linjen vil således ikke længere komme til at køre ad Randersvej, men vil dog stadig have forbindelse til universitetet. Rute 200 nedsættes i grundfrekvens til 20 minuttersdrift i dagtimerne (allerede fra juni 2016), men bevarer sin nuværende linjeføring på hele strækningen.

Konsekvenser: Kunder, der benytter rute 200, vil opleve en lavere frekvens i dagtimerne uden for myldretiden. Kunder på linje 1A vil opleve ændret linjeføring nord for Park Allé.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	Nej	Ændret nordlig linjeføring på 1A.	Frekvensen sænkes på rute 200 uden for myldretid.



7 HJORTSHØJ

Hovedtræk: Hjortshøj er en mindre stationsby i den nordlige del af Aarhus Kommune med et indbyggertal på ca. 3.300 og med blandet bolig- og erhvervsområder. Boligmassen består næsten udelukkende af parcelhuse og tæt-lav bebyggelse. Endvidere ligger den lille landsby Hesselballe nord for Hjortshøj. Der er udlagt områder til boliger syd for Hjortshøj og i den nordligste del af byen, som allerede er under udbygning. Ifølge kommuneplanen og lokalplanrammerne for Hjortshøj er der desuden planer om boligområder i forskellige dele af byen. Der er ligeledes fremsat forslag om yderligere udvidelse i særligt den sydlige del af Hjortshøj, hvor der er foreslået fremtidig byudvikling med opførelse af tæt-lav bebyggelse.

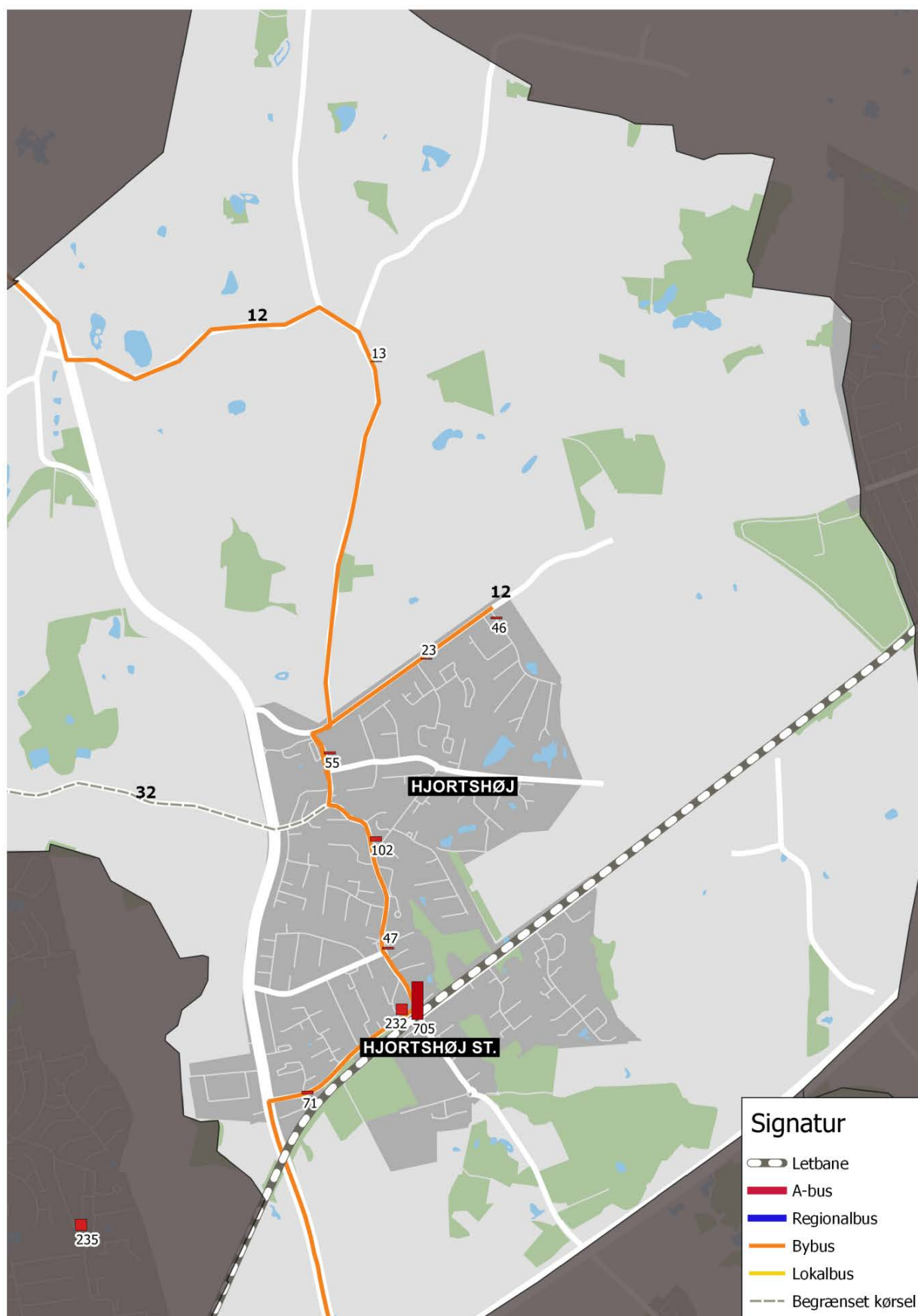
Nuværende busbetjening: Der er busbetjening med linje 12, som kører 2 afgang i timen i dagtimerne. Hver anden afgang fortsætter via Hesselballe til Hårup-Mejlby, mens resten kører til Hjortshøjvængen og derved dækker den nordøstlige del af byen. På enkelte tidspunkter er der også betjening af linje 32, som giver forbindelse imellem Lystrup – Hjortshøj og Egå Gymnasium.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Det mest benyttede stoppested i Hjortshøj ligger i tilknytning til stationen. Det ses, at der er en langt højere brug af banen end bussystemet i Hjortshøj. De resterende stoppesteder i byen har kun et begrænset antal kunder pr. dag.

Forskel til nuværende betjening: Linje 12 bliver ændret, så den får andet forløb igennem Risskov mod Aarhus. Grenaabanen omdannes til letbane. Det får ikke umiddelbart betydning for frekvensen i Hjortshøj, blot at der indsættes en ekstra afgang i myldretiden. Der bliver skiftemulighed i Lystrup til letbanen for at komme til Skejby

Konsekvenser: Ændret linjeføring af linje 12 mod Aarhus C på den inderste strækning. Linjen kommer ikke længere gennem Vejlbj, men kører i stedet via Risskov. Der vil fortsat være stop ved universitetet. Der bliver skiftemulighed ved Lystrup St. til letbanen for at komme til Skejby.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	Nej	Linje 12 ændrer linjeføring.	Nej



8 HÅRUP - MEJLBY

Hovedtræk: To mindre bysamfund i den nordligste del af Aarhus Kommune med i alt knap 1.100 indbyggere. Byerne består både af blandede boliger og erhverv, hovedsageligt parcelhuse. Endvidere er der de to landsbyer Bendstrup og Todbjerg. Der findes offentlige services i Hårup, bl.a. skole. Børn fra Mejlby og overbygningselever fra Elev er tilknyttet denne skole. I Mejlby er der udlagt et område syd og vest for byen til boligformål, det er allerede delvist udbygget. I Hårup er der udlagt områder til boliger nord og vest for byen.

Nuværende busbetjening: Området betjenes af både linje 12, som kører via Bendstrup og Hjortshøj til Aarhus, og linje 18, som kører via Todbjerg-Elev-Lystrup. Samlet giver de to linjer timedrift i Hårup-Mejlby. Der er en lav brug af busserne i dette område. Pga. skolekørsel imellem Elev og Mejlby tilpasses linje 18 efter ringetider på Hårup Skole.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De mest benyttede stoppesteder i området er endestationen i Mejlby og ved skolen i Hårup. Generelt er brugen af den kollektive transport lav i området. Flere steder ses under 20 rejsende pr. stoppested pr. dag.

Forskel til nuværende betjening: Linje 18 ændrer nummer til linje 16 og omlægges imellem Lystrup og Mejlby, så den kører via Lille Elstedvej i stedet for Per Kjals Vej. Linje 12 får en ændret linjeføring fra Hjortshøj og ind mod Aarhus, se under Hjortshøj.

Konsekvenser: Omlægning af linje 18 betyder, at kunder fra Hårup-Mejlby, der skal til Aarhus C, vil opleve ændret linjeføring

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	0	Linje 12 og 18 får ændret linjeføring mod Aarhus.	Nej



9 LISBJERG – TRIGE – SPØRRING

Hovedtræk: Mindre bysamfund i den nordlige del af Aarhus Kommune. Der bor i dag ca. 5.000 indbyggere i området. Lisbjerg er i dag det mindste af de tre lokalsamfund med ca. 1.000 indbyggere, men der forventes en kraftig stigning i antal indbyggere i Lisbjerg pga. byudviklingsplaner i området. En udbygning af området forventes at rumme en stigning på ca. 20.000 indbyggere. I området ligger også landsbyen Ølsted mellem Lisbjerg og Trige.

Trige består af både etageboliger og lav boligbebyggelse. Byen har en bykerne med offentlige funktioner, herunder skole. Spørring er også udviklet omkring en tidligere landsby med kirken som centrum. Der findes i dag både boligområder og mindre erhverv i byen, og særligt mod syd, nord og øst er nye boligområder skudt op.

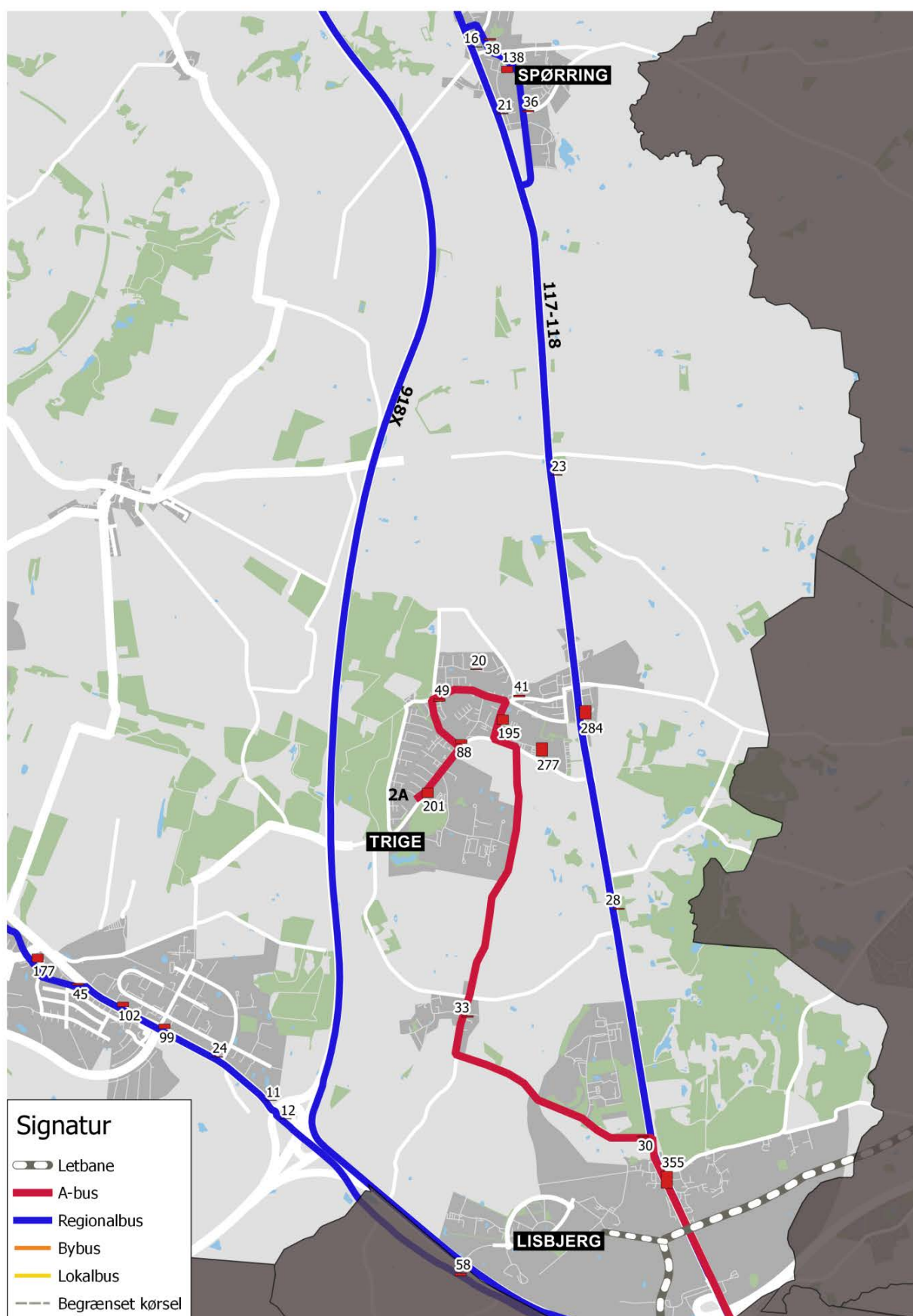
Det nuværende net: De største stoppesteder ligger i Lisbjerg og Trige og betjenes af en gren af linje 1A, som kører med 3 afgang i timen. Linjen har en høj belastning igennem Skejby og Aarhus Nord, men fra Lisbjerg og længere nordpå er der betydelig uudnyttet kapacitet. Det er derfor muligt at nedsætte frekvensen til Trige. Også de regionale ruter 117 og 118 er med til at betjene området. Spørring har udelukkende betjening med regionale busser, idet rute 117 kører ind omkring Spørring by, mens rute 118 kun standser på landevejen.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Den største brug af stoppesteder i dette område er ved Trigeparken samt hovedvejen ved Trige. I Spørring er der ca. 140 rejsende pr. dag ved det mest benyttede stoppested. De øvrige stoppesteder bruges kun i mindre grad, herunder stoppestedet i landsbyen Ølsted.

Forskel fra den nuværende betjening: Linje 1A nedlægges nord for Park Allé og erstattes af letbanen. Letbanen vil betjene Lisbjerg med 4 afgang i timen. Linje 2A forlænges fra den nuværende endestation ved AUH/Skejby på 2 afgang i timen og vil give en direkte forbindelse til Aarhus for både Trige og Lisbjerg. Der er ingen ændringer på de regionale ruter.

Konsekvenser: Kunder fra Trige vil opleve en ændret linjeføring og en lavere frekvens.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	Nej	Linje 1A erstattes af linje 2A.	Frekvensen sænkes til Trige.



10 LYSTRUP - ELEV

Hovedtræk: Lystrup har et indbyggertal på ca. 10.400. Byen er en sammensmeltning af den tidligere stationsby Lystrup og landsbyen Elsted. Omkring stationen er der blandet bolig, herunder etageejendomme, og erhverv. Udenom findes et område med parcel- og rækkehusbebyggelse og etagebyggeriet Elstedhøj langs Sønderskovvej. Mod syd findes et mindre erhvervsområde. På alle sider omkranses Lystrup af det åbne land. Elev vest for Lystrup er et mindre bysamfund, som på nuværende tidspunkt har ca. 1.100 indbyggere. Elev ønskes bevaret som selvstændigt bysamfund med en grøn kile til Lystrup, og der er derfor ingen ønsker om yderligere udbygning i denne retning.

Syd for Elev er planlagt etablering af Nye, som bliver en ny by på ca. 10.000 indbyggere. Letbanen får et standsningssted i Nye. Beboere i det nuværende Elev vil få stiforbindelse til dette standsningssted på letbanen.

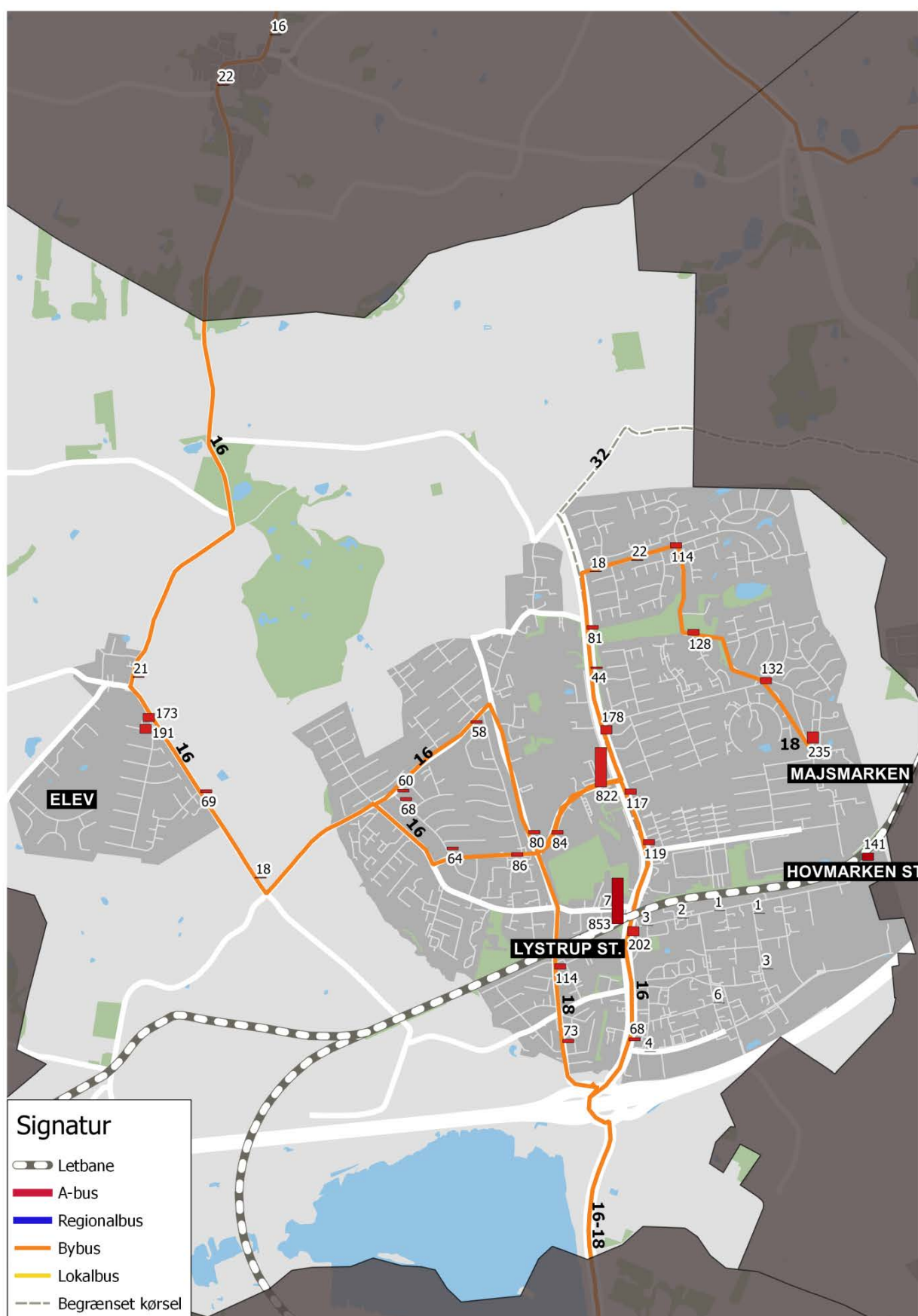
Nuværende busbetjening: Linje 1A betjener Lystrup midt og øst med tre afgange i timen. Linje 18 betjener den vestlige del af Lystrup samt Elev med 3-4 afgange i timen. Belastningen på begge linjer er størst frem til Lystrup Centervej. På stykket mod Elev køres der med en del uudnyttet kapacitet på linje 18. Enkelte ture på linje 18 føres via Lystrup Industri.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Det største stoppested i Lystrup findes ved Lystrup Centervej nær byens centerområde med flere forretninger, skole og lokalcenter. Herudover er der et par større stoppesteder i bl.a. Elev ved skolen og i Lystrup ved 1A's endestation. Ellers er brugen af stop i Lystrup forholdsvis jævnt fordelt, men med en meget lav benyttelse i byens industriområde.

Forskel til nuværende betjening: Linje 1A nedlægges i Lystrup, da den erstattes med letbanen. Der vil være 2 afgange til Lystrup med letbanen via Lisbjerg/Skejby og 2-3 afgange via Risskov. Linje 18 ændrer linjeføring og følger i stedet 1A's hidtidige forløb i Lystrup til endestationen ved Majsmarken. En ny linje 16 erstatter den nuværende linje 18 mod Elev og Mejlbj, dog via Lille Elstedvej i stedet for Per Kjals Vej. Linjen kører ikke længere via Lystrup Industri. Begge linjer kører ad Randersvej via Vejlbj i stedet for Grenåvej. Mod Majsmarken 2-3 afgange i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage samt 1-2 afgange øvrig tid. Antallet af afgange mod Majsmarken nedsættes dermed fra 3 til 2 afgange i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og delvist fra 2 til 1 gang i timen øvrig tid. Mod Elev bliver der 2 afgange i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og 1 gang i timen øvrig tid. Antallet af afgange mellem Elev og Lystrup nedsættes dermed fra 3 til 2 afgange i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og fra 2 til 1 gang i timen øvrig tid. Hver anden afgang mod Elev forlænges til Mejlbj.

Konsekvenser: Der vil være en reduceret frekvens i Lystrup og Elev og ændret linjeføring. Fra Elev vil der i cykelafstand være direkte forbindelse til Aarhus med letbanen. Der vil ikke længere køre bus på Per Kjals Vej og via Lystrup Industri.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
10	152	2 på Lille Elstedvej.	Nuværende linje 18 får ændret i linjeføring til øst og erstattes i vest af en ny bybuslinje.	Frekvensen sænkes i både Lystrup Øst og Elev.



11 LØGTEN – SKØDSTRUP

Hovedtræk: Et lokalområde ca. 15 km nordøst for Aarhus bestående af de to bysamfund Løgten og Skødstrup, hvor der tilsammen bor ca. 7.000 indbyggere. Skødstrup er udviklet omkring den tidligere landsby, som senere blev til Skødstrup stationsby. I dag er der kun få rester af den oprindelige bys karakter, men tyngdepunktet ligger fortsat ved stationen og kirken. Ellers er byområdet udstrakt langs jernbanen og Grenåvej. Også Løgten er på samme måde udviklet omkring en tidligere landsby og stationsby. Tyngden ligger omkring jernbanestationen, hvor der er et center med forretninger.

Området er primært præget af parcelhuse og tæt-lav boligbyggeri, men der er også spredt etagebyggeri.

Der er i Løgten-Skødstrup udlagt flere områder til fremtidig byudvikling iflg. kommune- og lokalplan.

Aarhus Nærbane betjener både Løgten og Skødstrup.

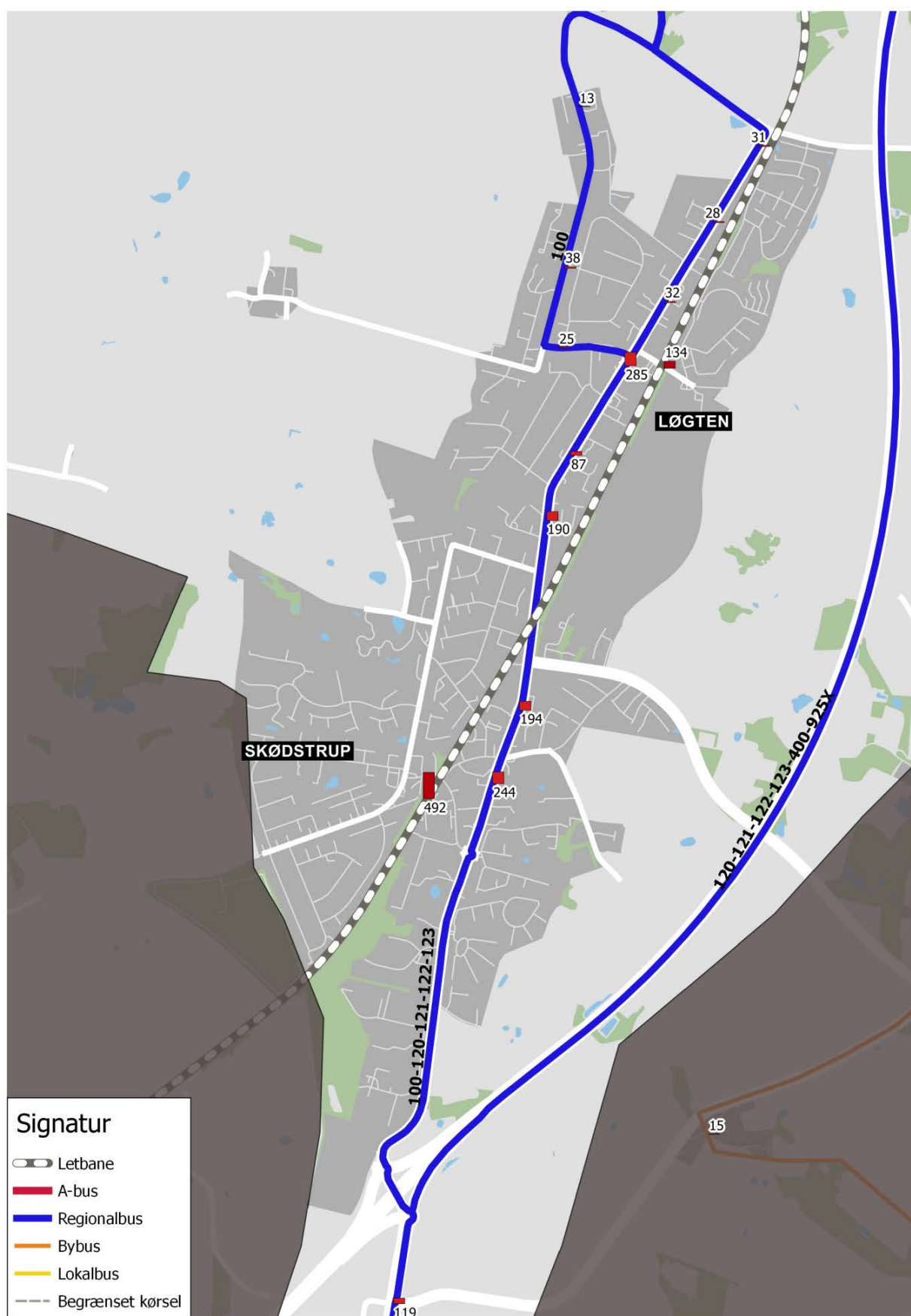
Nuværende busbetjening: Hovedbuslinjen i området er rute 100, som med 15 minuttersdrift forbinder området med Aarhus. I myldretiden er der en høj belastning på ruten, men i de øvrige dagtimer er der ledig kapacitet, især på strækningen mellem Løgten og Hornslet. Rute 100 suppleres i et vist omfang af 120-systemet fra Djursland.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Det mest benyttede stoppested findes på Grenåvej, som rute 100 betjener. Brugen er generelt forholdsvis lav, men der ses en stor brug af banen i Skødstrup.

Forskel til nuværende betjening: Rute 100 nedsættes i frekvens, så der i dagtimerne vil være 20 minuttersdrift. I myldretiden fastholdes frekvensen som i dag. Der vil som udgangspunkt ikke ske ændring i frekvensen på banen. Grenaabanen omdannes til letbane, men det får ikke umiddelbart betydning for frekvensen i Skødstrup og Løgten, blot at der indsættes en ekstra afgang i myldretiden. Der bliver skiftemulighed i Lystrup til letbanen for at komme til Skejby.

Konsekvenser: Der vil være en lidt lavere frekvens i området.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	Nej	Nej	Rute 100 nedsættes i frekvens uden for myldretid.



12 MIDTBYEN

Hovedtræk: Området inden for og langs med Ringgaden med den højeste befolkningskoncentration og mange store destinationer og uddannelsessteder. En af de helt store institutioner er Aarhus Universitet i den nordlige del af området. Hovedbanegården og bybusserne på Park Allé er placeret centralt i byen, mens rutebilstationen ligger ca. 400 m herfra.

Nuværende busbetjening: Alle buslinjer på nær linje 6A og linje 32 og 35 betjener midtbyområdet, linje 5A dog kun som en ringforbindelse i udkanten af området. A-buslinjerne og rute 100 og 200 fungerer som hovednettet i bussystemet. De øvrige buslinjer betjener de områder, hvor A-buslinjerne ikke kører, og supplerer på de mest belastede strækninger.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Der er naturligt nok en høj benyttelse af den kollektive transport i Aarhus centrum, størst ved banegården og Park Allé, men også hele Busgadeforløbet med bl.a. Klostertorv (med 9-10.000 rejsende pr. dag). I enkelte lokalområder er der en forholdsvis lav brug af den kollektive transport, f.eks. Langenæs og Øgaderne, Carl Nielsens Vej og Strandvejen nord for Tangkrogen.

Forskel til nuværende betjening: Den sydlige gren af linjerne 17 og 19 samt de nordlige af linje 13, 14 og 16 nedlægges og erstattes nogle steder af en lokal buslinje eller af anden bustrafik. Letbanen bliver en del af det højklassede net og binder midtbyen sammen med nogle af de største destinationer uden for Ringgaden. Trøjborg vil fremover blive betjent af en ny A-buslinje med 6 afgang i timen. Der kommer buskørsel på Dr. Margrethes Vej, men ingen kørsel på Strandvejen nord for Tangkrogen udover linje 31. Betjening af Carl Nielsens Vej halveres, imens der kommer flere afgang på Jyllands Allé og Stadion Allé. De fleste bybuslinjer kører via Busgaden, således at færre busser kører via Vester Allé.

Konsekvenser: Rejsende vil opleve lavere frekvens, men kortere gangafstande på Langenæs. Letbanen skaber en højklasset forbindelse til flere af de største destinationer uden for Ringgaden. Der vil være øget frekvens gennem Trøjborg med en ny A-buslinje og på Jyllands Allé og Stadion Allé. Langs Carl Nielsens Vej halveres frekvensen.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
2	92	På Langenæs Allé og Nordborggade.	1A, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20 og ny lokallinje.	Ja

13 MÅRSLET

Hovedtræk: Området består af bysamfundet Mårslet samt landsbyerne Storhøj og Hørret og er beliggende i den sydlige del af Aarhus Kommune. Der er ca. 5000 indbyggere i området, som hovedsageligt består af boliger, særligt parcelhuse og rækkehuse. I den gamle bykerne af Mårslet findes et bycenter med butikker og handel samt erhverv. Herudover findes der et offentligt område, hvor en skole er lokaliseret.

Der har været vækst i Mårslet de senere år, men byen fastholder sit præg. Der er udlagt arealer til yderligere udvikling af byen i den nordlige del ved Hørretløkken og mod syd. Begge områder er primært tænkt til boligformål og er allerede delvist udbygget.

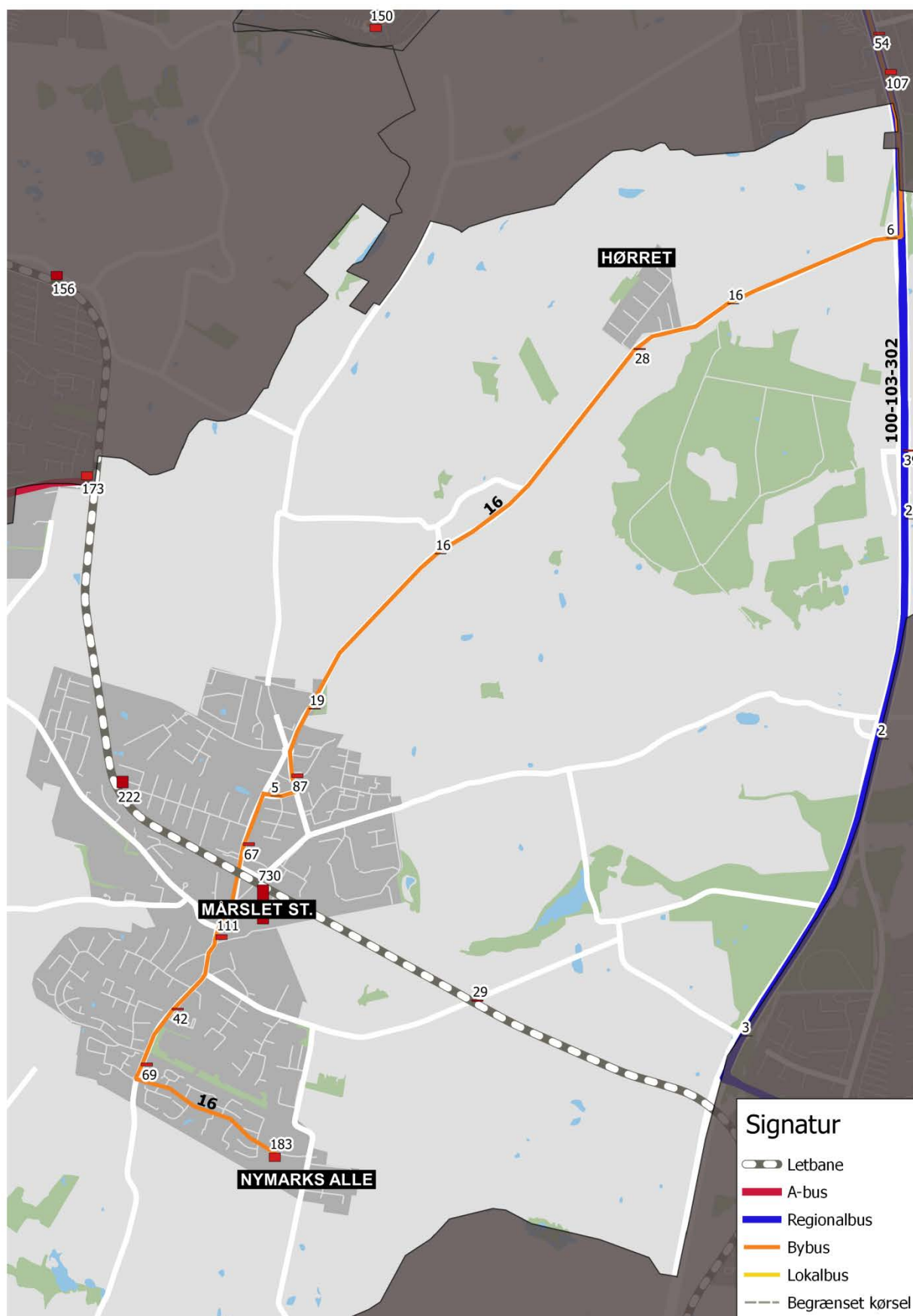
Nuværende busbetjening: Linje 19 betjener Mårslet, Hørret og Storhøj. Belastningen på denne buslinje er begrænset. Til gengæld er der et stort antal rejsende til/fra Mårslet, der vælger toget. Linjen er næsten udelukkende med til at afdække de dele af Mårslet, som ligger forholdsvis langt fra byens stationer (op til 1,5 km). Linjen har en frekvens på 3 afgange i timen i morgenmyldretiden og 2 afgange i timen i de øvrige dagtimer.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Det mest benyttede stoppested i Mårslet er ved Nymarks Allé i den sydlige ende af byen. Der ses ellers en relativ lav benyttelse af stoppesteder i byen og særligt i de mindre bysamfund ved Hørret og Storhøj. Brugen af banen er højere end brugen af bussystemet i Mårslet.

Forskel til nuværende betjening: Mårslet vil opleve en øget frekvens, idet letbanen vil betjene området med kvartersdrift. I dag køres der halvtimesdrift på banen. Den nuværende linje 19's sydlige gren ændrer nummer til linje 16 og omlægges, så den kører via Jyllands Allé til Park Allé i stedet for via Mindeparken. . Linje 16 fortsætter til Elev via universitetet og . Linjen får 2 afgange i timen i alle dagtimer og dermed en lidt lavere frekvens i myldretiden end i dag..

Konsekvenser: Der vil være en højere frekvens på banen, men en lidt lavere frekvens på bussystemet i myldretiden på hverdage. Desuden vil der være et ændret forløb gennem Holme og nord for centrum med bussen.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	Nej	Ændret linjeforløb gennem Holme og nord for centrum.	Lidt lavere busfrekvens, men højere frekvens på banen.



14 SKEJBY – CHRISTIANSBJERG

Hovedtræk: Lokalsamfund i den nordlige del af Aarhus, hvor der bor ca. 20.000 personer. Området er delt af Randersvej, og øst herfor findes hovedsagligt boligområder. Det samme ses i den sydlige del af bydelen. Nordligst i Skejby er der industrikvarter og flere store indkøbscentre, bl.a. Ikea. Det nordligste område vest for Randersvej er præget af hospitalet AUH/Skejby, som udbygges igennem de kommende år, samt et voksende erhvervsområde. Der findes også en række skoler i Skejby.

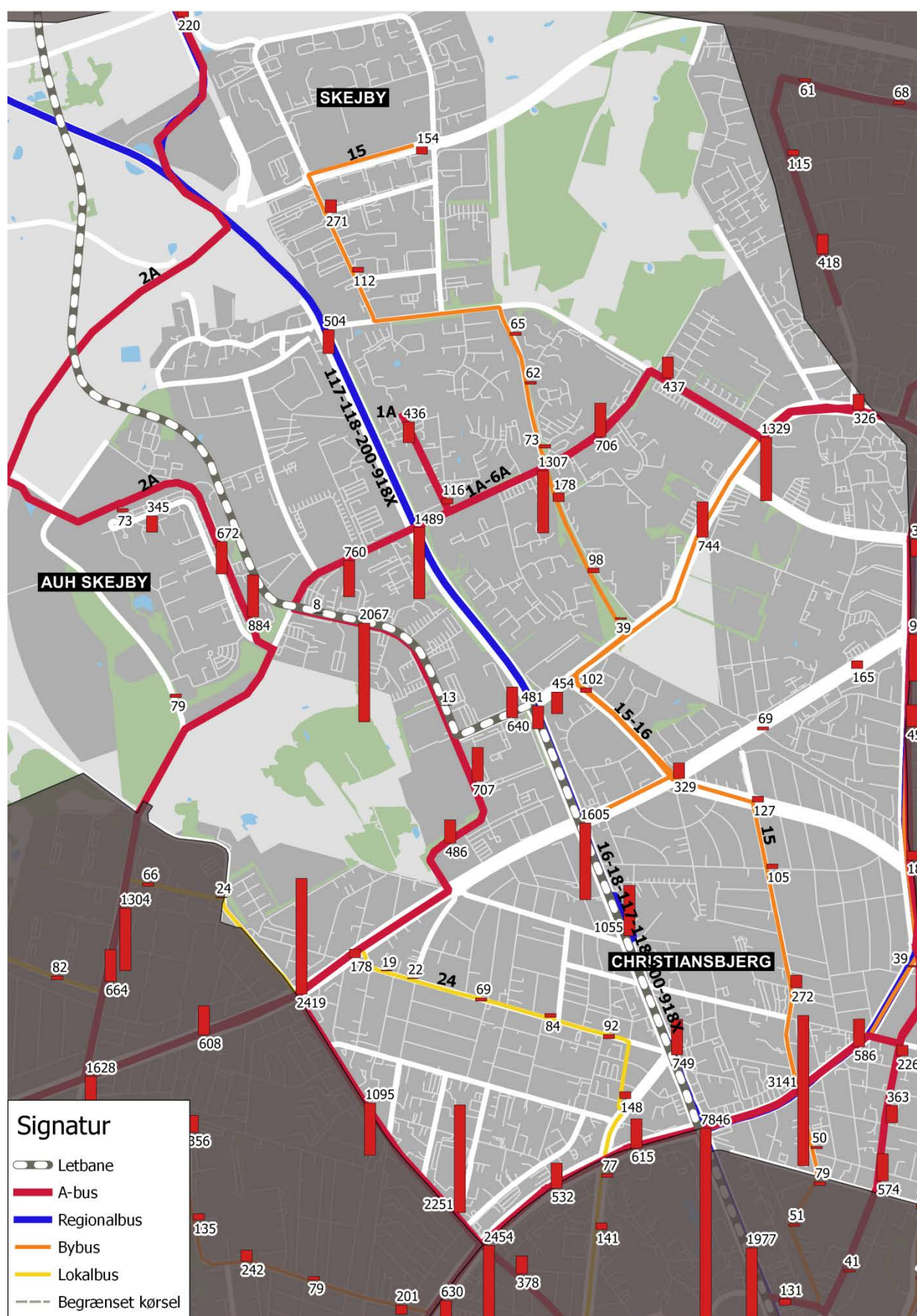
Nuværende busbetjening: Hovedlinjerne i området er linje 1A, 2A og 6A, som hver kører med 6-10 afgang i timen igennem området. Særligt linje 1A er med til at afdække de store stoppesteder på Randersvej. A-buslinjerne suppleres med bybuslinjerne 12, 14 og 15, der bl.a. er med til at betjene Randersvej og boligområderne i Skejby øst for Randersvej. Den store brug af kollektiv transport i området gør, at kapaciteten er meget tæt på opbrugt i nogle perioder. Dette er særligt på Randersvej med linje 1A. De regionale busser rute 117, 118, 200 og 918X betjener også Randersvej. Særligt rute 200 og 918X er i nogle perioder meget belastede, især frem mod universitetet. Linje 16 betjener Christiansbjerg langs Brendstrupvej, men med begrænset brug af stoppestederne.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Den største brug af stoppesteder ses ved Randersvej og i området ved AUH/Skejby og Skejbygårdsvej-Vejlby Centervej, hvor også flere store virksomheder er beliggende. Der er i hele området en høj brug af den kollektive transport.

Forskel til nuværende betjening: Linje 1A erstattes af letbanen op ad Randersvej og videre mod nord. Linje 6A afkortes på halvdelen af afgangene ved AUH/Skejby ved samme endestation som den nuværende linje 2A. Linje 12 vil ikke længere køre ad Vejlby Centervej og Randersvej, men erstattes her af nuværende linje 18 (fremover linje 16). Linje 13 og 14 nedlægges på de nordlige grene og erstattes af to grene af en ny A-buslinje, som vil betjene hhv. Skejbyparken og Vejlby Nord, og som kører via Trøjborg til centrum. Nuværende linje 16 nedlægges og erstattes delvist af ny lokallinje, dog med en lavere frekvens.

Konsekvenser: Rejsende til/fra Skejby vil opleve de største ændringer, hvis de skal til Vejlby/Risskov, hvor frekvensen på 6A er ændret. Ellers bliver den største konsekvens i dette område, at 1A erstattes med letbanen, hvilket giver en lidt kortere rejsetid. Brendstrupvej betjenes af en ny lokallinje i stedet for linje 16. Der bliver ingen buskørsel ved de nuværende stoppesteder på Vejlby Ringvej, hvilket betyder, at 254 rejsende mister deres stoppested. Det ene ligger dog meget tæt på Grenåvej, hvor frekvensen øges.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
2	234	På Vejlby Ringvej og Nydamsvej ved Vorregårds Allé.	Linje 6A får en gren helt til AUH/Skejby. Linje 1A omlægges. Linje 14 nedlægges. Letbanen betjener Randersvej. Linje 12 ændres i linjeføring. Linje 18 kører via Vejlby/Skejby.	Linje 6A nedsættes i frekvens på dele af strækningen. Brendstrupvej betjenes med lavere frekvens. Bethesdavej får lavere frekvens. Linje 200 nedsættes i frekvens i dagtimerne.



15 SKÅDE - HØJBJERG

Hovedtræk: Lokalområde i den sydlige del af Aarhus bestående af bydelene Højbjerg og Skåde. Bydelen består primært af villabebyggelse med en del herskabsvillaer i Skåde Bakker, men bydelen har også en blanding af etageboliger, rækkehuse, erhverv og offentlige institutioner. Omkring Rosenvangs Alle/Kridthøj findes et område udlagt til bydelscenter, og der findes butikker ved Højbjerg Torv. I den sydlige del findes Skåde, der har en afgrænsning ud til det åbne land ved golfbanen og Moesgaard Museum.

Højbjerg anses som værende næsten udbygget. Der kan være mulighed for mindre omdannelser eller fornyelser enkelte steder.

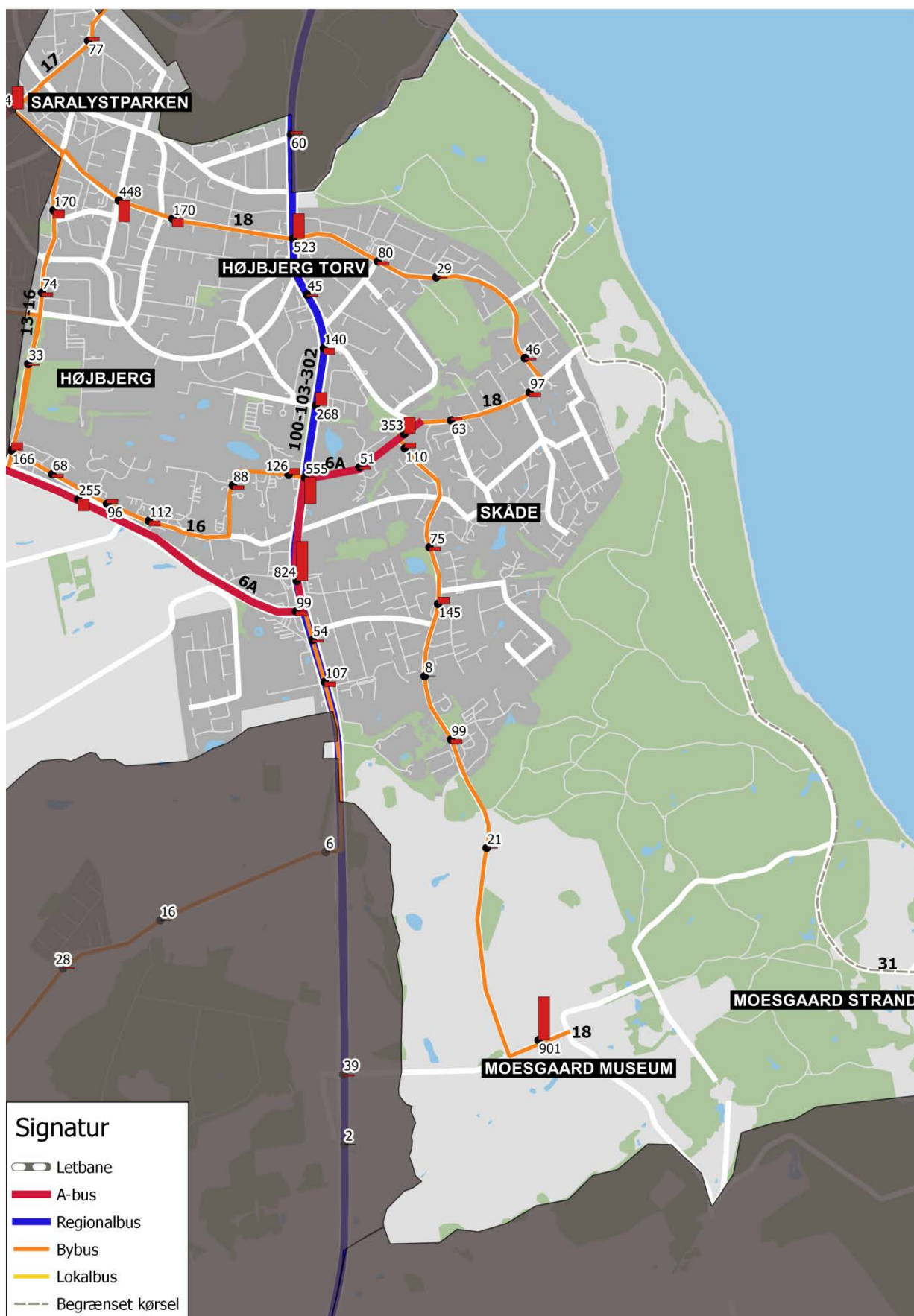
Nuværende busbetjening: De største stoppesteder i området betjenes af rute 100, som kører på Oddervej. Denne rute kører med 15 minuttersdrift fra Beder/Malling. Herudover er også linje 6A en af hovedlinjerne, særligt for den sydlige del af Højbjerg og Skåde. Skåde og Moesgaard Museum betjenes af linje 18 med 3-4 afgang i timen. Området vest for Oddervej betjenes af linje 16 og 19, der har en frekvens på 2(-3) afgang i timen. Begge linjer har en lav belastning, hvor kapaciteten langt fra er opbrugt. Linje 31 kører primært om sommeren og i weekenden gennem Marselisborg Skov til Moesgaard Strand.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De mest benyttede stoppesteder i Højbjerg findes langs med Oddervej og i tilknytning til de tæt befolkede områder bl.a. omkring Kridthøj. Herudover er der også stor brug af stoppestedet ved Moesgaard Museum. I det øvrige Skåde og Højbjerg er brugen af den kollektive trafik lav.

Forskel til nuværende betjening: Rute 100 nedsættes i frekvens og vil i dagtimerne køre med 20 minuttersdrift. Linje 16 ændrer nummer til 13 samt linjeføring nord for Park Allé. Linje 19 ændrer nummer til 16 samt linjeføring nord for Kridthøj, så linjen kører parallelt med linje 18 til Lystrup. Frekvensen i myldretiden nedsættes fra 3 til 2 afgang i timen. Frekvensen på linje 18 nedsættes fra 4 til 3 afgang i timen i myldretiden på hverdage, fra 3 til 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og fra 2 til 1 afgang i timen øvrig tid. I dagtimerne på søndage fastholdes de nuværende 2 afgang i timen.

Konsekvenser: Der vil opleves en lavere frekvens på Oddervej, i Skåde samt ved Moesgaard Museum.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	Nej	Ændring af nuværende linje 19.	Lavere frekvens på linje 18 og nuværende linje 9, på Carl Nielsens Vej samt på rute 100.



16 SOLBJERG

Hovedtræk: Solbjerg er beliggende i den sydligste del af Aarhus Kommune med en afstand på ca. 15 km til Aarhus C. Byen er delt af Gammel Horsensvej i en øst og vestlig del. Solbjerg er primært en boligby med parcelhuse suppleret med rækkehuse og mindre etagebyggerier. Solbjerg Hovedgade fungerer som en handelsgade, hvor der i 2013 blev bygget et nyt bycenter. Der findes desuden erhvervsbyggeri samt skole i Solbjerg.

Byudvikling i Solbjerg skal ifl. kommuneplanen ske i den østlige del af byen.

Nuværende busbetjening: Hovedlinjen i Solbjerg er linje 20, som kører med 2 afgang i timen. Belastningen på linjen er forholdsvis lav. Den vestlige del af byen langs Fastrupvej betjenes alene af rute 202, som i udgangspunktet kører én gang i timen.

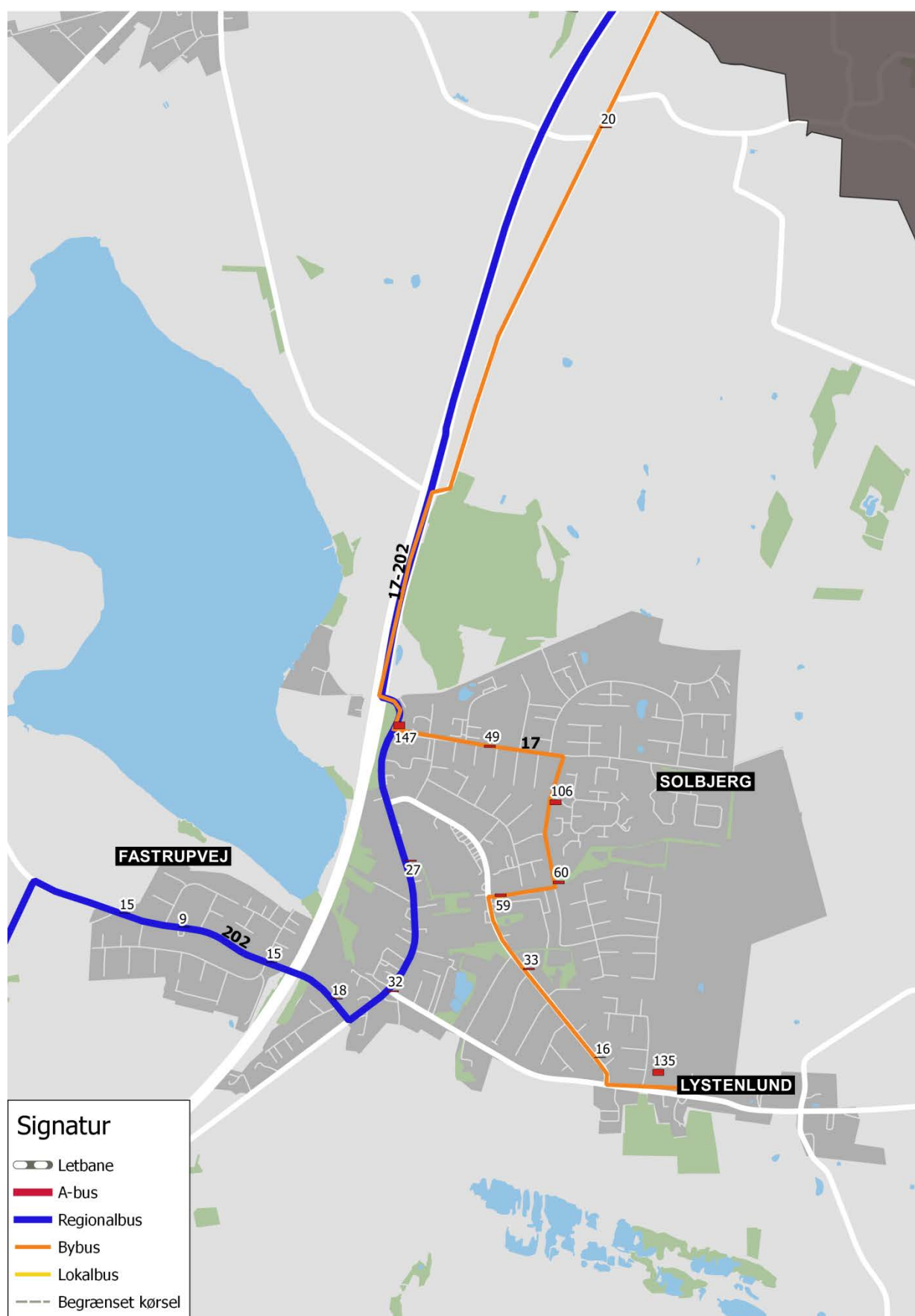
Nuværende anvendelse af stoppesteder: De mest benyttede stoppesteder i Solbjerg findes i den nordlige del af Solbjerg Hovedgade og i den østlige del af byen. Stoppestederne i den vestlige del, som kun betjenes med rute 202, benyttes kun i mindre grad. Flere stoppesteder har under 20 rejsende pr. dag.

Forskel til nuværende betjening: Linje 20 omlægges, så den kører omkring stationen i Tranbjerg, hvor der vil være mulighed for at skifte til letbanen eller 4A. I Holme ændres linjeføringen, så linjen kører direkte ad Holmevej i stedet for Nygårdsvej.

Nord for Park Allé bindes linje 20 sammen med den nuværende linje 17 imod Skæring-Studstrup. Linjen skifter nummer til linje 17. Rute 202 afkortes i dagtimerne ved Tranbjerg Station, hvor der er omstigning til letbanen, men vil i myldretid fortsætte til Aarhus C, dog via Chr. X's Vej i stedet for Viby Torv.

Konsekvenser: Rejsende fra den vestlige del af Solbjerg skal skifte til letbanen i Tranbjerg.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	Nej	Linje 202 afkortes i Tranbjerg på de fleste afgang. Linje 20 ændres i Tranbjerg og Holme.	Nej



17 STAVTRUP - ORMSLEV

Hovedtræk: Lokalsamfundet omfatter bysamfundet Stavtrup og de mindre landsbyer Ormslev og Ormslev Stationsby, hvor der sammenlagt bor ca. 4.500 indbyggere. Stavtrup grænser op til arealer med en stor naturmæssig værdi, men har samtidig beliggenhed tæt på motorvejen. Bebyggelsesmæssigt består byen i overvejende grad af parcelhuse og rækkehuse. Byens er udbygget en del mod vest over de seneste år, hvor der fortsat er ledige arealer til boligformål.

Ormslev ligger vest for Stavtrup på kanten af Aarhus Ådals sydlige side, hvor der også er kolonihaver. Bebyggelsen i byen er lav og består af villaer og parcelhuse.

Nuværende busbetjening: Hovedlinjen i området er linje 11, som med to forskellige grene betjener både Stavtrup/Blåhøj og Stavtrup/Søholm. Linjen kører med 4 afgang i timen over det meste af dagen. Ormslev betjenes af lokallinje 35, som kører max en gang pr. time. Denne linje kører imellem Logistikparken og Stavtrup med forbindelse mod Aarhus ved omstigning til bybuslinjer i begge ender. Kapaciteten på linje 11 er langt fra opbrugt bortset fra enkelte morgenaftage. På linje 35 er der kun meget få rejsende.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Det mest benyttede stoppested i området er ved Byvænget og ved Blåhøj. Brugen af kollektiv transport er mindre ved Søholm og meget begrænset i Ormslev og Åbo.

Forskel til nuværende betjening: Linje 11 nedsættes i frekvens til 3 afgang i timen. Linje 35 afkortes ved Åbo og vil kun køre mellem Stavtrup og Ormslev-Åbo.

Konsekvenser: Rejsende i Ormslev Stationsby og vest for Åbo henvises til flextur. Rejsende på linje 11 vil opleve en lavere frekvens.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
1	2	Nej	Afkortning af linje 35 i Åbo.	Nedsat frekvens på linje 11.



18 TILST - SABRO

Hovedtræk: Lokalområde i det vestlige Aarhus med ca. 14.000 indbyggere. Bydelen rummer det oprindelige landsbyområde med kirken og det store parcelhusområde ved Skjoldhøj. Herudover er der også forskellige blandede boligtyper i Tilst, både etageboliger ved Langkærparken og rækkehuse. Der er et stort forretningsområde omkring Bilka ved Viborgvej, endvidere Langkær Gymnasium. Den østlige del af Tilst består primært af erhvervsområder, som endnu ikke er fuldt udbyggede. Der ses desuden en udvidelse af boligområderne i den nordlige del af området.

De mindre bysamfund Sabro, Mundelstrup og Borum består af både nyere bebyggelse og tidligere landsbybebyggelse. Store gårde, kirke og mindre landsbyhuse er med til at kendetegne Sabro. Der er udlagt arealer til bolig og erhvervsformål øst for Sabrovej.

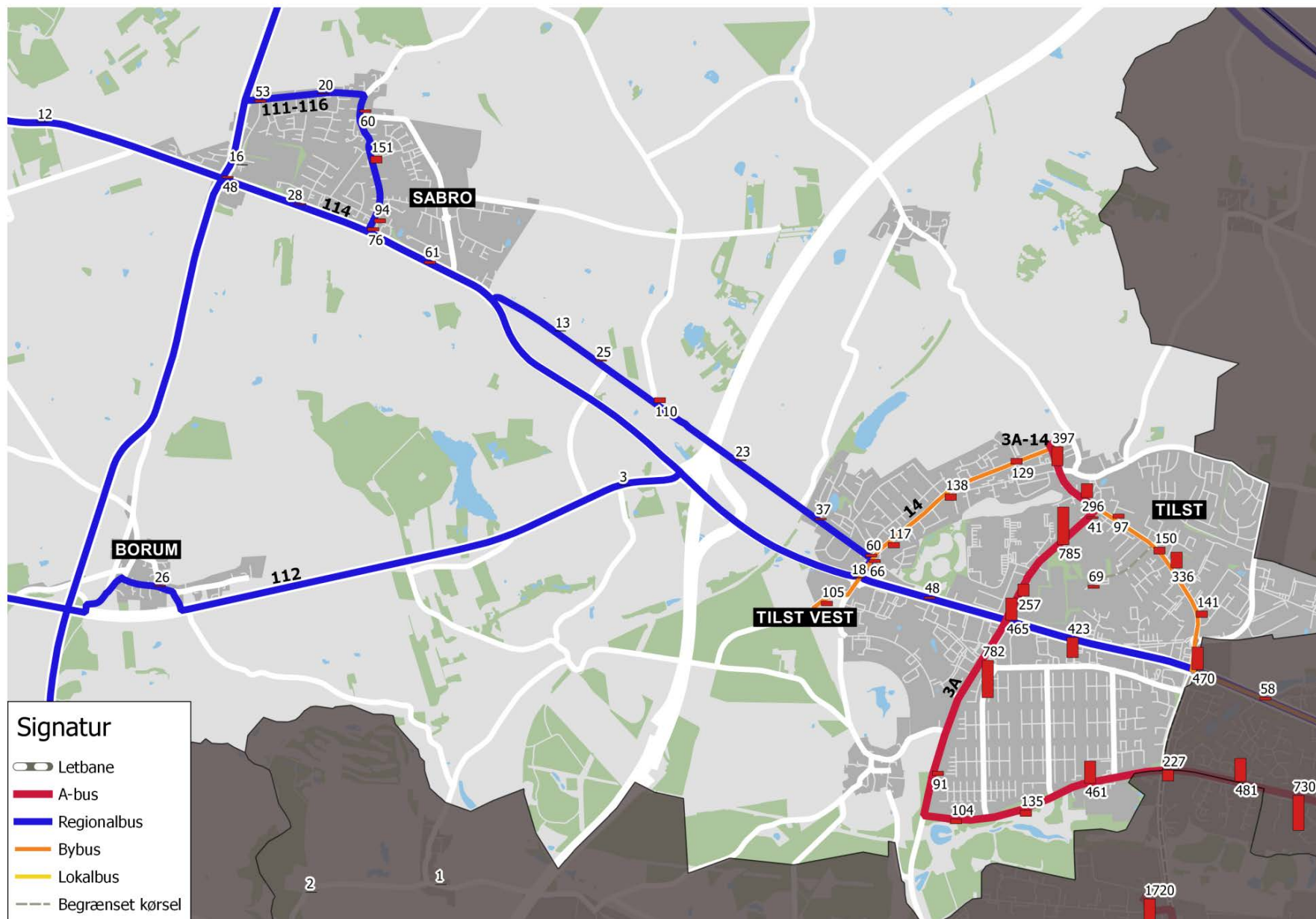
Nuværende busbetjening: Linje 3A er hovedlinjen til Tilst og betjener de mest benyttede stoppesteder i området. Linjen kører 6 afgang i timen. Belastningen på linje 3A er forholdsvis høj over hele dagen. Linje 3A suppleres af linje 19, der over det meste af dagen kører ad Viborgvej med 2 afgang i timen, samt de regionale ruter 111, 112, 114 og 116 på Viborgvej. Sabro, Mundelstrup og Borum har kun betjening med regionale ruter, hvoraf rute 111 og 116 kører ind omkring Sabro, og 112 kører ind omkring Borum. Endelig kører linje 35 på enkelte ture mellem Brabrand-Gellerup til Langkær Gymnasium i Tilst.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De mest benyttede stoppesteder findes ved Langkærparken og ved forretningsområdet omkring Bilka. I Sabro og de mindre omegnsbyer er brugen af den kollektive transport lav. Den største brug af stoppesteder i Sabro findes ved Viborgvej og Vistoftvej/Sabro Toftevej, hvor der er indkøbsmuligheder.

Forskel til nuværende betjening: Linje 19 nedlægges på den sydlige del, og linjen vil derfor fremover blive bundet sammen med den nuværende linje 14, som betjener Grøfthøj ved Viby. Rute 116 vil fra K16 betjene Borum uden for myldretiden.

Konsekvenser: Linje 19 får ændret linjeføring syd for banegården og via Busgaden i stedet for Vester Allé. Rejsende til/fra Borum får øget frekvens uden for myldretiden.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	Nej	Ændring på linje 19 syd for Park Allé Ændring på rute 116 uden for myldretid.	Øget frekvens på linje 19 om eftermiddagen.



19 TRANBJERG

Hovedtræk: Tranbjerg er beliggende i den sydlige del af Aarhus Kommune og har ca. 7.500 indbyggere. Byen består af to bydele adskilt af Gl. Horsens Vej, hvor den nordlige del af byen er udviklet som stationsby i nærhed til kirken. Den sydlige del rummer parcelhuse og rækkehuse.

Mod nord betragtes Tranbjerg som fuldt udbygget, mens der er udlagt arealer til boligformål sydøst for byen. Bl.a. er der ved Tingskov Alle udlagt et større område til bolig.

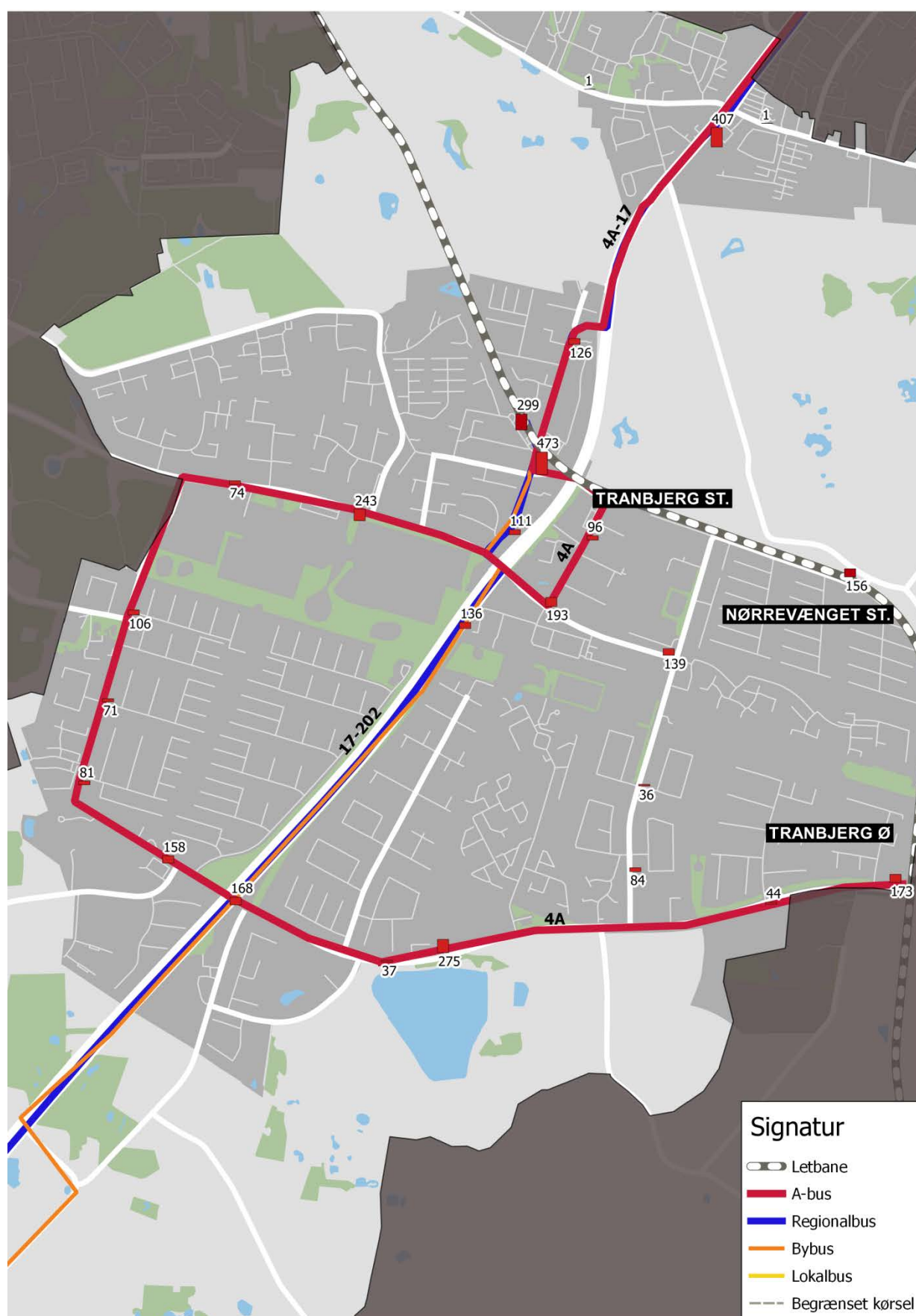
Nuværende busbetjening: Linje 4A betjener i dag de mest benyttede stoppesteder i Tranbjerg. Denne linje er delt i to grene i Tranbjerg, så både den østlige og vestlige del betjenes med 3-4 afgang pr. time. Belastningen på denne linje er forholdsvis lav i Tranbjerg, og kapaciteten i busserne bruges derfor ikke fuldt ud. Linje 20 fra Solbjerg betjener også Tranbjerg, dog kun fra landevejen. Også rute 202 kører igennem byen ad Landevejen. Tranbjerg betjenes herudover af Odderbanen, som har to standsningssteder i Tranbjerg.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Det mest benyttede stoppested i Tranbjerg er ved Tranbjerg Hovedgade tæt på stationen. Herudover findes der enkelte stoppesteder spredt rundt i byen med ca. 2-300 rejsende pr. dag. Den laveste brug af den kollektive transport ses omkring Østerby Alle i den østlige bydel.

Forskel til nuværende betjening: Linje 4A afkortes, så den ene gren ender ved Gunnar Clausens Vej. Den anden gren føres hele vejen rundt igennem Tranbjerg og via Tranbjerg Centret, så både den vestlige og østlige del afdækkes af samme gren. Linje 20 får ændret linjeføring ind omkring Tranbjerg Hovedgade, så den får forbindelse til letbanen. Rute 202 afkortes ved Tranbjerg Station undtagen i myldretiden, hvor linjen fortsætter til Aarhus C via Chr. X's Vej i stedet for Viby Torv. Frekvensen på banen øges, så der bliver kvartersdrift, når Odderbanen bliver til letbanen.

Konsekvenser: Der vil blive en højere frekvens på banen, men en lavere frekvens på linje 4A. Østerby Allé inkl. stoppestedet ved Torve Allé mister busbetjening. Der etableres et nye stoppesteder og flyttes stoppesteder på Tingskov Allé. Stoppestedet på Tranbjerg Hovedgade betjenes fremadrettet også af linje 20. Rute 202 kan kun benyttes til Aarhus C på enkelte myldretidsafgange.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
3	259	På Tingskov Allé og ved Tranbjerg St.	Linje 4A og 20 ændres. Rute 202 afkortes på de fleste afgang.	Frekvensen sænkes på linje 4A i Tranbjerg. Frekvensen øges på banen.



20 VEJLBY - RISSKOV

Hovedtræk: To bydele med ca. 24.000 indbyggere til sammen, som består af en blanding af etageejendomme, erhverv og blandede boligområder. Der findes et centerområde omkring Vericentret og en række uddannelsesinstitutioner i Vejlbj. Risskov er området øst for Grenåvej og øst for Grenaabanen. Her findes en række offentlige institutioner som psykiatrisk hospital, Risskov Skole og Risskov Gymnasium.

Der er udlagt et område til erhvervsudvikling i den nordlige del af Vejlbj, og der vil ske en del byomdannelse i Risskov, bl.a. ved psykiatrisk hospital, som flyttes til Skejby.

Nuværende busbetjening: Området betjenes i dag af linje 6A, som giver forbindelse på tværs af området langs med ringvejen. Denne linje kører med 8-10 afgang i timen i dagtimerne, men kapaciteten bliver langt fra udnyttet på strækningen gennem Vejlbj/Risskov. Linje 12, 13, 17, 18 og 20 betjener også området med hver sit forløb. De kører hver med 2-3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage. Desuden betjener rute 100 samt 120-systemet Grenåvej med mindst 8 afgang i timen i dagtimerne på hverdage.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Den største brug af stoppesteder findes ved Grenåvej/Vejlbj Centervej og Vestre Strand Alle, hvor der er mulighed for omstigning til banen. Brugen af den kollektive transport er højere i Vejlbj end i Risskov.

Forskel til nuværende betjening: Linje 13 nedlægges sammen med linje 14 på den nordlige del. De erstattes af en ny A-buslinje, der får en frekvens på 6 afgang i timen. Denne buslinje skal betjene Trøjborg, men vil samtidig give en direkte forbindelse til centrum fra både Vejlbj og Skejbyparken, hvor der bliver 3 afgang i timen på hver gren. Linje 12 kører ikke længere ad Vejlbj Centervej, men vil i stedet betjene Nordre Strandvej i Risskov. Her erstatter den den nordlige del af linje 20, som nedlægges. Linje 16 og 18 fra Lystrup føres via Vejlbj Centervej. Linje 6A afkortes på halvdelen af afgangene ved AUH/Skejby.

Konsekvenser: Der vil blive en lavere frekvens for rejsende med linje 6A. Der bliver nye forbindelser og øget frekvens på Grenåvej med den nye A-buslinje. Åkrogs Strandvej mellem Brovej og nuværende endestation for linje 20 mister busbetjening.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
2	139	Nej	Ændring af linjeføringer for nuværende linje 12, 13 og 18.	Linje 6A og rute 100 får lavere frekvens, sidstnævnte kun uden for myldretid. Linje 16 og 18 giver tilsammen højere frekvens på Grenåvej.

21 VIBY - HOLME

Hovedtræk: Viby og Holme er bydele i den sydlige del af Aarhus med ca. 35.000 indbyggere i alt. Vibys struktur er opstået omkring det nuværende Viby Torv, som har skabt en centerdannelse, og som i dag er et trafikalt knudepunkt. Herfra er der sket en sammensmeltning med de omkringliggende landsbyer, så Viby og Holme i dag fremstår som en blanding af forskellige boligtyper fra villaer, erhverv samt tæt etagebyggeri, bl.a. boligområderne Sønder-vangen, Rosenhøj og Kjærslund. Også en række offentlige og uddannelsesmæssige institutioner samt det store forretningsområde Mega Syd findes i Viby ved Sønderhøj på de tidligere FDB-arealer. I den sydligste del af Viby findes byområderne Slet og Grøfthøj. Slet indeholder en blanding af boliger og erhverv. Grøfthøj består overvejende af etagebebyggelse og boligområder med lav bebyggelse. Herudover findes Vibys industrikvarter i dette område samt Viby Gymnasium.

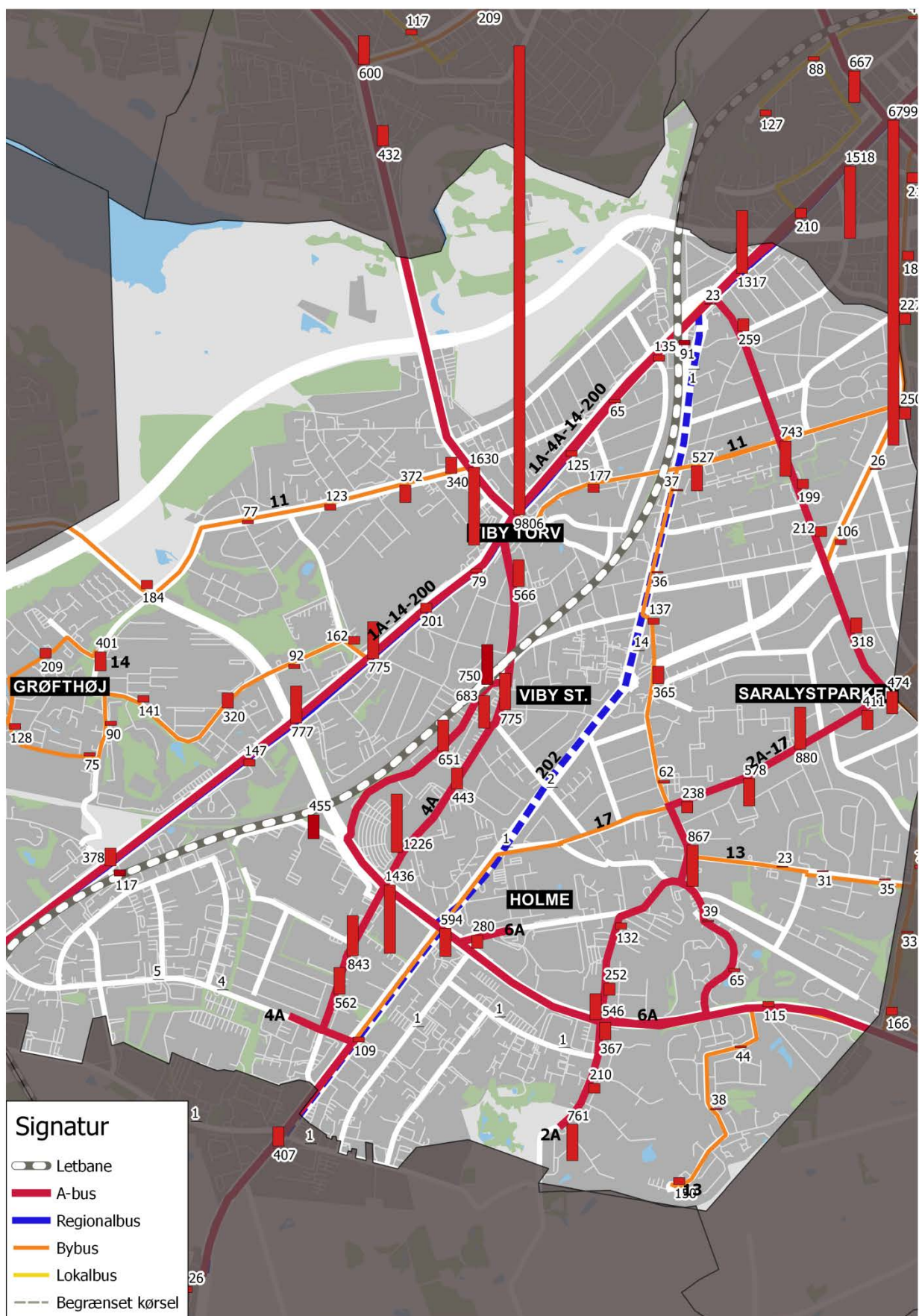
Nuværende busbetjening: Hovedlinjen igennem Holme er linje 2A, som betjener alle de store stoppesteder med 6 afgang i timen. Linje 16, 19 og 20 supplerer betjeningen i Holme, men hovedsagligt de mindre stoppesteder. Linje 16 er desuden eneste betjening for Holme Parkvej. Viby betjenes af A-buslinjerne 1A, 4A og 6A, som hver kører med 6-10 afgang i timen. Belastningen på linjerne er høj, særligt i myldretiden om morgenen. De suppleres af linje 14, som er eneste betjening i Grøfthøj, og linje 11 ad Ormslevvej. Belastningen på både linje 11 og 14 er lav i forhold til kapaciteten. Flere regionale ruter, herunder rute 200, betjener desuden Skanderborgvej igennem Viby. Odderbanen betjener også Viby ved standsningsstederne Viby st., Rosenhøj, Øllegårdsvej og Gunnar Clausens Vej. Her vil frekvensen blive øget, når Odderbanen konverteres til letbanen.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Det mest benyttede stoppested i Viby J er Viby Torv, som er knudepunkt for mange forskellige buslinjer. Der ses generelt en høj benyttelse af kollektiv transport i Viby. Også i Holme, særligt ved Ringvej Syd, Holme Byvej og ved Rundhøj Centeret, er der en stor brug af stoppesteder. Det er særligt A-buslinjerne, der benyttes. Den laveste brug af stoppesteder er på Holme Parkvej og forbi lokalcentret på Nygårdsvej.

Forskel til nuværende betjening: Linje 20 omlægges, så den kører direkte ad Holmevej i stedet for via Nygårdsvej. Det betyder samtidig, at linje 2A deles, så halvdelen af afgangene kører via Bjødstrupvej som i dag, og den anden halvdel kører via Nygårdsvej. Der er dog fortsat samme endestation for begge grene. Linje 14 nedsættes til 3 afgang i timen i myldretid og 2 afgang i øvrige dagtimer. Den bindes sammen med den nuværende linje 19 i nord, hvilket giver forbindelse til Tilst. Linje 11 nedsættes i frekvens til 20 minuttersdrift. Linje 4A får endestation ved Gunnar Clausens Vej på halvdelen af afgangene. Linje 1A sættes sammen med en ny A-buslinje til Vejlbj/Skejbyparken via Trøjborg. Stoppestederne ved Bygholms Allé betjenes fremadrettet også af linje 1A og 4A. Rute 200 får fra K16 lavere frekvens uden for myldretid. Rute 202 afkortes på de fleste afgang, så den som udgangspunkt ikke kører gennem området. De enkelte myldretidsafgang, som kører til centrum, kører via Chr. X's Vej i stedet for Viby Torv. Ændringer på linje 18 og nuværende linje 19 er beskrevet under Skåde – Højbjerg og Midtbyen.

Konsekvenser: Der vil være en lavere frekvens på Skanderborgvej, Ormslevvej og Grøfthøj, imens der bliver højere frekvens på banen. Linje 14 vil ikke længere køre til Skejby, og linje 1A vil ikke længere have forbindelse til Skejby. Der vil være flere busafgang ved Bygholms Allé.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	Nej	Rute 202 afkortes på de fleste afgang.	Linje 11 og 14 og rute 200 får lavere frekvens uden for myldretid.



22 ÅBYHØJ

Hovedtræk: Der bor ca. 11.000 indbyggere i Åbyhøj. Omkring Gl. Åby, som er en del af Åbyhøj, er der primært boliger. Langs Søren Frichs Vej er primært erhvervsområder, der kan blive byudviklet i de kommende år. I Åbyhøj ligger et forretningsstrøg langs Silkeborgvej. Bydelen er bestående af mange forskellige typer bebyggelse, men primært villaer og etagebyggeri. Der er også mindre offentlige og private virksomheder og servicefaciliteter.

Der findes i Åbyhøj flere områder med mulighed for byomdannelse. Særligt har et område ved den tidligere fragtmandscentral høj prioritet.

Nuværende busbetjening: Der er i området betjening med A-buslinjerne 4A og 6A, som hver kører med 6-10 afgang i timen. Derudover er området betjent af bybuslinjerne 11, 12 og 15, som hver kører med 2 afgang i timen. Der kører desuden flere regionale ruter på Silkeborgvej, herunder rute 113 med 1-2 afgang i timen.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De mest benyttede stoppesteder i området findes i det store trafikale knudepunkt i krydset imellem Silkeborgvej/Åby Ringvej og ved Åbyhøj Torv. I dele af Åbyhøj ses en forholdsvis lav benyttelse af bussystemet. Her findes flere stop med under 50 rejsende pr. dag. I området imellem Viborgvej og Silkeborgvej ses også en lav benyttelse.

Forskel til nuværende betjening: De største ændringer i Åbyhøj bliver oprettelsen af en ny lokallinje, som skal give en bedre sammenbinding af forskellige byområder og mindske gangafstande, men som vil køre med lav frekvens. Herudover nedsættes frekvensen på linje 11. Endelig udrettes linje 12, så den kører mere direkte og herunder betjener Åbyhøjgården.

Konsekvenser: Der bliver mulighed for at køre direkte mellem Gl. Åby (Anker Jensens Vej) og Åbyhøj via Chr. Winthers Vej, hvor linje 12 til gengæld fjernes. Det betyder en lavere frekvens ved linje 12's hidtidige forløb ad bl.a. Tousvej. Der bliver ligeledes en kortere rejsetid på linje 12 og en lidt lavere frekvens på Silkeborgvej.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	På Anker Jensens Vej.	Linje 12 kører via Ringvejen. Ny lokallinje.	Frekvens på linje 11 nedsættes.

