

Aarhus, 4. oktober 2013

**Baggrundsbilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. oktober 2013 kl. 9.00
Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

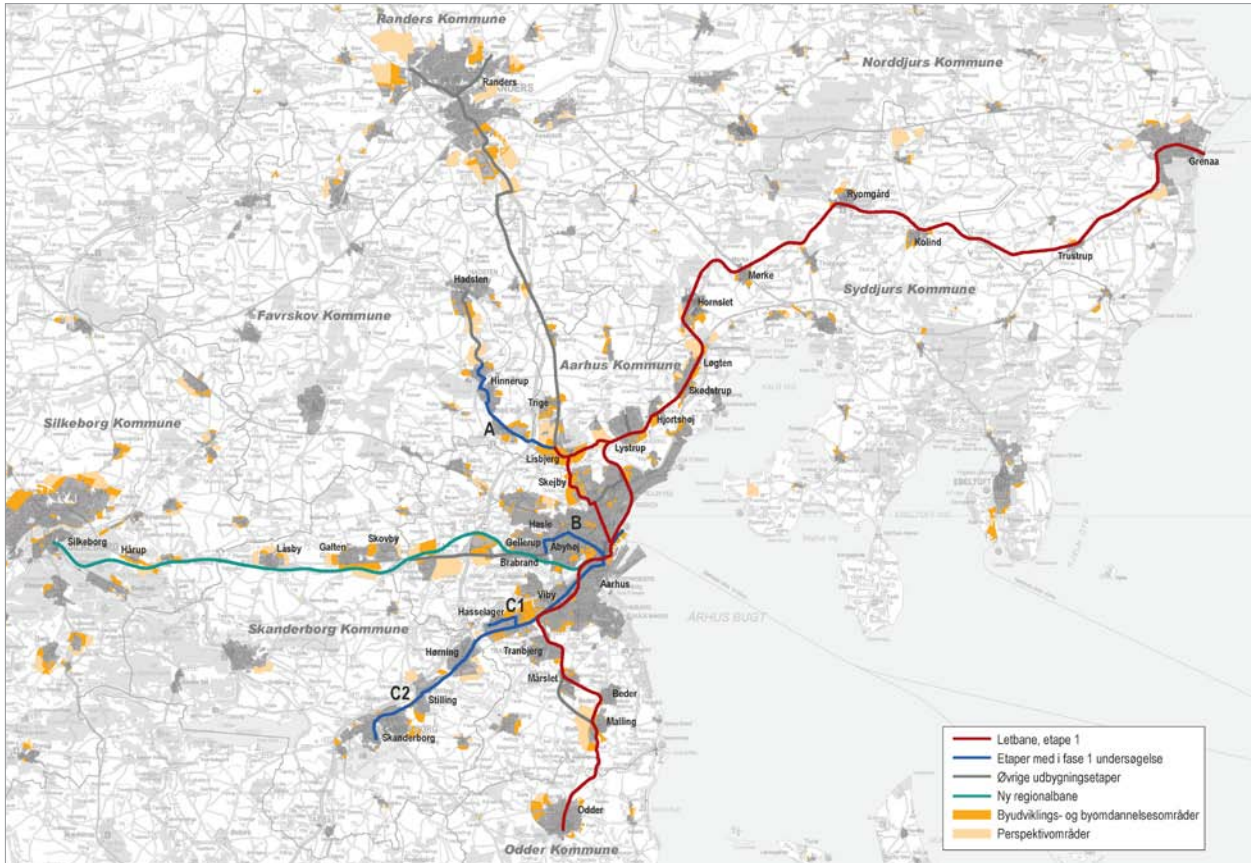
**Vedr. punkt nr. 9
Bilag nr. 1**

VURDERING AF EKSISTERENDE STATIONER PÅ ETAPE 1

INDHOLD

3	INDLEDNING	56	VIBY NORD
5	LÆSEVEJLEDNING	58	KONGSVANG STATION
7	SAMLET VURDERING	60	VIBY JYLLAND STATION
10	GRENAA	62	ROSENHØJ STATION
12	GRENAA STATION	64	VIBY SYD
14	TRUSTRUP	66	ØLLEGÅRDSVEJ STATION
16	TRUSTRUP STATION	68	GUNNAR CLAUSENS VEJ STATION
18	KOLIND	70	TRANBJERG
20	KOLIND STATION	72	TRANBJERG STATION
22	RYOMGÅRD	74	NØRREVÆNGET STATION
24	RYOMGÅRD STATION	76	MÅRSLET
26	MØRKE	78	MØLLEPARKEN STATION
28	MØRKE STATION	80	MÅRSLET STATION
30	HORNSLET	82	VILHELMSBORG STATION
32	HORNSLET STATION	84	BEDER
34	LØGTEN-SKØDSTRUP	86	BEDER STATION
36	LØGTEN STATION	88	EGELUND STATION
38	SKØDSTRUP STATION	90	MALLING
40	HJORTSHØJ	92	MALLING STATION
42	HJORTSHØJ STATION	94	ASSEDROP
44	LYSTRUP	96	ASSEDROP STATION
46	HOVMARKEN STATION	98	ODDER
48	LYSTRUP STATION	100	RUDE HAVVEJ STATION
50	VEJLBY-RISSKOV	102	PARKVEJ STATION
52	TORSØVEJ STATION	104	ODDER STATION
54	VESTRE STRANDALLÉ STATION		

Projektnr.	A021089
Dokumentnr.	A021089_3
Version	13
Udgivelsesdato	28. januar 2013
Udarbejdet	CRHO
Kontrolleret	BLDE / GRH
Godkendt	CRHO



INDLEDNING

En projektgruppe nedsat af Letbanesamarbejdet har gennemført et projektførløb med fokus på etablering af gode forhold ved letbanens standsningssteder for dens brugere med henblik på at gøre det attraktivt for borgere at anvende letbanen som en del af en kombinationsrejse.

MÅL FOR LETBANENS STANDSNINGSSTEDER

Standsningsstederne er en vigtig del af letbanen. Placeringen af standsningsstedet og arealplanlægningen for det omkringliggende byområde skal kunne fremme brugen af letbanen sammen med andre transportmidler. Ud over at byde på nemme skifteforhold mellem letbane og bus samt mellem individuel og kollektiv trafik skal standsningsstederne være trygge og attraktive lokaliteter at opholde sig.

Der skal være mulighed for afsætning og tilstrækkelig cykel- og bilparkering i tilknytning til standsningsstedet, og der skal være overskuelige og enkle adgangsforhold for biler, taxaer, cyklister og fodgængere. Standsningsstederne skal være trafiksikre, og indretningen skal være overskuelig med gode faciliteter og venteforhold. Information om rejsen skal være let tilgængelig.

Generelt skal standsningsstederne udstråle en kvalitet, der giver kunderne oplevelsen af den kollektive trafik som et højklasset produkt, som indgår i en helhed med den øvrige kollektive trafik.

Ovenstående skal ses som projektgruppens ambitioner for letbanens standsningssteder og omfatter i høj grad peronen og de tilstødende arealer til selve standsningsstedet. Der skal ved fremtidig planlægning af standsningssteder også tages højde for øvrige gældende normkrav og planer fra f.eks. andre ejere af baneinfrastruktur og tilstødende arealer.

AFRAPPORTERING

Projektgruppens arbejde har fokuseret på dels sikring af gode forhold for brugerne ved nye standsningssteder på letbanen og dels forbedring af forholdene ved eksisterende stationer på letbanens etape 1.

Projektarbejdet er derfor sammenfattet i to dele:

- › Fastlæggelse af generelle principper for nye letbanestandsningssteder, som kan bruges for både etape 1 og kommende etaper.
- › En vurdering af hver af de eksisterende etape 1-standsningsteder.

Projektet har taget udgangspunkt i det tidligere arbejde om Parker og Rejs for etape 1 i Letbanesamarbejdet, designkonceptet for Aarhus Letbane, etape 1 samt kommunernes planstrategiarbejde og konkrete byudviklingsplaner.

Nærværende dokument omfatter vurderingen af de eksisterende stationer på etape 1, mens de generelle principper for nye letbanestandsningssteder fremgår af dokumentet "Generelle principper for etablering af letbanens standsningssteder" fra december 2012.

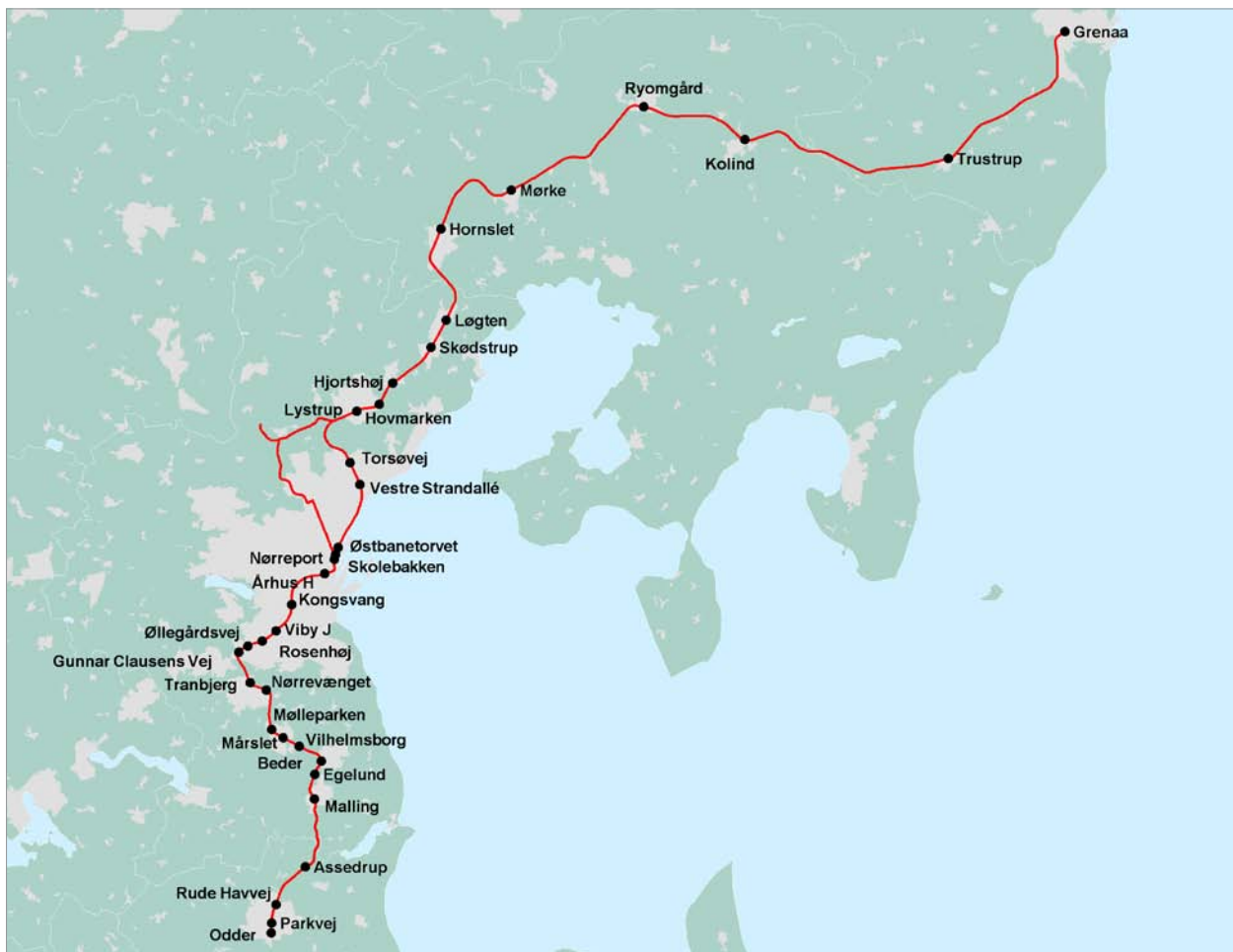
SAMARBEJDE MED INTERESSETER

De udpegede forslag til stationsforbedringer i nærværende dokument er overvejende et udspil fra Letbanesamarbejdets projektgruppe. Eventuel konkretisering, detaljering og efterfølgende implementering af forslagene skal ske i et samarbejde mellem primært de implicerede kommuner og øvrige interessenter som Aarhus Letbane I/S, Midtjyske Jernbaner, BaneDanmark, DSB samt Region Midtjylland.

Der findes flere puljer, hvor der kan søges midler til gennemførelse af stationsprojekter og projekter, der fremmer miljøvenlig transport, herunder:

- › Pulje til mere cykeltrafik: 1 mia. kr. i perioden 2009-2014.
- › Pulje til bedre adgang til stationer: 1 mia. kr. i perioden 2009-2020.
- › Fremkommelighedspuljen i perioden 2010-2013.
- › Forbedring af den kollektive trafik i yderområder i perioden 2013-2017.

Arbejdet med stationsforbedringer er en løbende proces, hvor især trafikale forhold og behov ændrer sig. Derfor vil indspil fra involverede interessenter fortsat indgå i arbejdet for den samlede forbedring af de eksisterende stationer på etape 1.



De eksisterende stationer langs med etape 1, som dette dokument omfatter, dog med undtagelse af Østbanetorvet St., Skolebakken St. og Aarhus H.

LÆSEVEJLEDNING

På de følgende sider foretages en beskrivelse og vurdering af de eksisterende stationer og områder omkring stationerne på letbanens etape 1, dog undtagen Aarhus H, Skolebakken og Østbanetorvet. Stationerne ved Skolebakken og Østbanetorvet indgår i planlægningen af omdannelsen af havnefronten og De Bynære Havnearealer, mens Aarhus H indgår i projekteringen af etape 1. Der er 30 stationer i alt. Nye standsningssteder på etape 1 behandles særskilt.

Materialet præsenteres på byniveau og omfatter et indledende afsnit om de nuværende planforhold i byen og udviklingsmuligheder omkring hver station efterfulgt af følgende afsnit for hver station:

- › Karakteristik af standsningsstedet.
- › Anbefalinger / løsningsforslag.

I det følgende gives en kort beskrivelse af indholdet i de enkelte afsnit for hver station.

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Den nuværende og planlagte arealanvendelse i stationsbyerne og stationsbydelene i Aarhus beskrives. Oplysninger om planforhold er beskrevet med udgangspunkt i de seneste kommunale planer samt input fra kommunerne i dette projektarbejde.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING STANDSNINGSSTEDET

Det vurderes, hvorvidt den nuværende arealanvendelse og den planlagte byudvikling understøtter letbanens kundegrundlag. Det vurderes ligeledes, hvorvidt der bør være mere fokus på mulig byfortætning og byudvikling i områderne omkring stationen, og om der er andre potentialer ud over den nuværende og planlagte arealanvendelse for disse områder, som kan understøtte letbanens kundegrundlag.

Sideløbende med udarbejdelsen af denne rapport har de enkelte kommuner arbejdet særskilt med nye planstrategier. De potentielle tiltag for byfortætning og byudvikling omkring stationer, der er udpeget i denne rapport, er således ikke nødvendigvis afstemt med kommunernes planarbejde.

KARAKTERISTIK AF STANDSNINGSSTEDET

Der foretages en beskrivelse og en vurdering af stationen på baggrund af dokumentet "Generelle principper for letbanens standsningssteder" fra december 2012, som omfatter følgende elementer:

- › Byfortætning omkring standsningssteder.
- › Adgangsveje til standsningssteder.
- › Omstigning mellem bus og letbane.
- › Omstigning mellem bil og letbane (Kys & Kør).
- › Bilparkering (Parker & Rejs).
- › Cykelparkering.
- › Trafiksikkerhed.
- › Tryghed.
- › Arealkrav til perroner.
- › Ventefaciliteter.
- › Information og service.
- › Samlet æstetik.

Elementerne arbejder sig fra området omkring standsningsstedet og ind mod selve perronområdet. Således omfatter de første otte elementer omgivelserne i tilknytning til en station, som er af særlig interesse for kommunerne, mens de sidste fire elementer knytter sig til perronerne og dermed selve letbaneprojektet, hvilket har været udgangspunktet for dette arbejde.

Hvert element er prioriteret og vurderet ud fra stationens omgivelser i dag med udgangspunkt i en ud af tre ønskede prioriteringsgrupper. Principperne for hvert element inden for de tre prioriteringsgrupper fremgår af tabellen på næste side. Beskrivelsen af prioriteringerne i tabellen er vejledende.

Udstyr på perron og ved stationen samt parkeringsforhold for biler og cykler, herunder belægningsgrader, er beskrevet på baggrund af registreringer gennemført i oktober 2010, oktober 2011 samt november 2012. Nøgletal om antal indbyggere og arbejdspladser inden for gang- og cykelafstand fra stationen er baseret på CPR-data fra 2008 og CVR-data fra 2007. Nøgledata om tog- og bustrafik er baseret på følgende kilder:

- › Gældende køreplaner fra Midttrafik (2011/2012).
- › DSB Vesttælling 2011.
- › Midtjyske Jernbaners tælling 2012.

Midttrafik kører sideløbende med udarbejdelsen af denne rapport et parallelt arbejde med at få tilpasset køreplanerne for de regionale buslinjer til letbanens etape 1 med fokus på krydsningsstationer.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

På baggrund af ovenstående vurderinger præsenteres muligheder for forbedringer af stationerne og de omkringliggende områder, herunder et konkret løsningsforslag, hvis der i vurderingen viser sig behov for det.

Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj		
Kommune	Byfortætning	I varierende grad udarbejdes planer for lokalisering af boliger og lokale erhverv og institutioner i nærområdet.	Udarbejdelse af planer for byfortætning målrettet ift. nærområdets samlede potentiale og struktur.	Udarbejdelse af planer for byfortætning med fokus på større transportmål som centerfunktioner, detailhandel, regionale erhvervs- og institutionsformål samt kultur- og servicetilbud.	
	Adgangsveje	Der udpeges fremkommelige og sikre adgangsveje til standsningsstedet for relevante brugergrupper (bus, bil, cykel, gang). Der tages højde for gangbesværede og svagsynede. Der sikres god skiltning til stationen.			
	Omstigning bus / letbane	Busstop forholdsvis tæt på perron.	Busstop med læskærm tæt på perron med korte og sikre gangforbindelser.	Busterminal tæt på perron med korte og sikre gangforbindelser.	
	Omstigning bil / letbane	Afsætningsmuligheder skal etableres efter behov og placeres tæt på perron med korte og sikre forbindelser til perronen.			
	Bilparkering	Ca. 10 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Lokal skiltning til anlægget. Overvågning af pladsen i begrænset omfang, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.	Mindst 25 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Placering tæt på det overordnede vejnet og skiltning til anlægget herfra. Overvågning af pladsen, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.	Mindst 50 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Placering tæt på det overordnede vejnet og skiltning til anlægget herfra. Realtidsinformation på pladsen. Overvågning af pladsen, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.	
	Cykelparkering	Minimum 10 pladser.	Minimum 25 overdækkede pladser. By- eller pendlercykler efter behov.	Minimum 50 overdækkede pladser med mulighed for aflåst cykelparkering. By- eller pendlercykler efter behov. Overvågning af cykelparkering.	
	Trafiksikkerhed	Antallet af konfliktpunkter mellem forskellige brugergrupper på stationsområdet minimeres.			
	Tryghed	Alle gang- og opholdsarealer skal være belyste og overskuelige, og der skal sikres korte, sikre og overskuelige skifteveje mellem transportmidler.			
	Letbanesekretariat	Perroner	Perroner skal følge de minimumsmål samt efterleve krav til tilgængelighed og sikkerhed, som er angivet i Designkonceptet for Aarhus Letbane og i BoStrab.		
		Ventefaciliteter	Læskærm med belysning. Bænk. (Endehviler / værn). Affaldskurv. Reklameholder.	Læskærm med belysning. Bænk. (Endehviler / værn). Affaldskurv. Reklameholder. Overvågning.	Læskærm med belysning. Bænk. (Endehviler / værn). Affaldskurv. Reklameholder. Overvågning. Kundetoilet. Varme.
Information og service		Informationsstander. Oversigtskort. Køreplantavler inkl. relevante busruter. Billetautomat. Vejledende skiltning.	Informationsstander med realtidsinformation for ankomsttider. Oversigtskort. Køreplantavler inkl. relevante busruter. Vejledende skiltning. Billetautomat. Ur.	Informationsstander med realtidsinformation for ankomsttider. Oversigtskort. Køreplantavler inkl. relevante busruter. Vejledende skiltning. Billetautomat. Ur. Elektronisk billettering. Gratisaviser. Kiosk / indkøbsmuligheder. Aflåste bokse. Infoskærm med nyheder, vejrudsigt, reklamer mv. WIFI.	
Samlet æstetik		Der skal være en samlet høj æstetisk jf. designmanualen og et højt vedligeholdelsesniveau.			

SAMLET VURDERING

I dette afsnit redegøres dels for den prioriterede indsats i forhold til kombinationsrejser på tværs af alle eksisterende stationer på letbanens etape 1 og dels for den samlede vurdering af de enkelte elementer for hver station.

Den prioriterede indsats i forhold til kombinationsrejser er på de følgende figurer på s. 7 og 8 vist i forhold til elementerne:

- › Bilparkering.
- › Cykelparkering.
- › Omstigning mellem bus og letbane.

Prioriteringen af ovenstående elementer er fastlagt ud fra en umiddelbar vurdering af efterspørgslen på kombinationsrejser ved det enkelte station ved letbanens åbning for at sikre gode og tidssvarende faciliteter, der kan opfylde efterspørgslen. Prioriteringen tager højde for stationens nære og mere perifere opland samt stationens rolle som knudepunkt i forhold til pendling.

I skemaet på s. 9 er vurderingen af hvert element for den enkelte station ud fra stationens omgivelser i dag med udgangspunkt i en ud af tre ønskede prioriteringsgrupper vist. Her følger en kort kommentar til nogle af elementerne.

Muligheden for byfortætning eller byudvikling omkring den enkelte station varierer i høj grad. Det er synliggjort, hvor

der kan sættes yderligere fokus på at øge passagerpotentialet gennem byfortætning og byudvikling.

Manglende faciliteter for lette trafikanter eller omvejskørsel er eksempler på problemer ved adgangsveje. Skiltningen til og fra stationerne er generelt mangelfuld. De trafiksikkerhedsmæssige problemer gælder især de lette trafikanters færdsel på og krydsning af befærdede veje.

Omstigningsforhold mellem bus og letbane samt bil og letbane svarer i mange tilfælde til det vurderede behov. Da nogle busruter forventes omlagt ved letbanens åbning, kan det dog være svært at vurdere behovet for omstigning mellem bus og letbane. Ved krydsningsstationer kan det overvejes at forbedre korrespondancen mellem bus og letbane.

Der er eksempler på gode parkeringsforhold for både biler og cykler, og på Grenaa-banen er der for nyligt gennemført projekter ved flere stationer med henblik på at forbedre faciliteterne. Der er dog stadig et udbredt behov for at udvide faciliteterne og øge deres kvalitet.

En række stationer er utidssvarende indrettet med vente-faciliteter og informationsudstyr, der ikke lever op til nutidens standard. Dårligt vedligeholdte stationer kan virke utrygge. Bepantning og dårlig belysning ved stationerne medvirker især også til utryghed.



Prioritering af bilparkering på de eksisterende stationer på letbanens etape 1.



Prioritering af cykelparkering på de eksisterende stationer på letbanens etape 1.

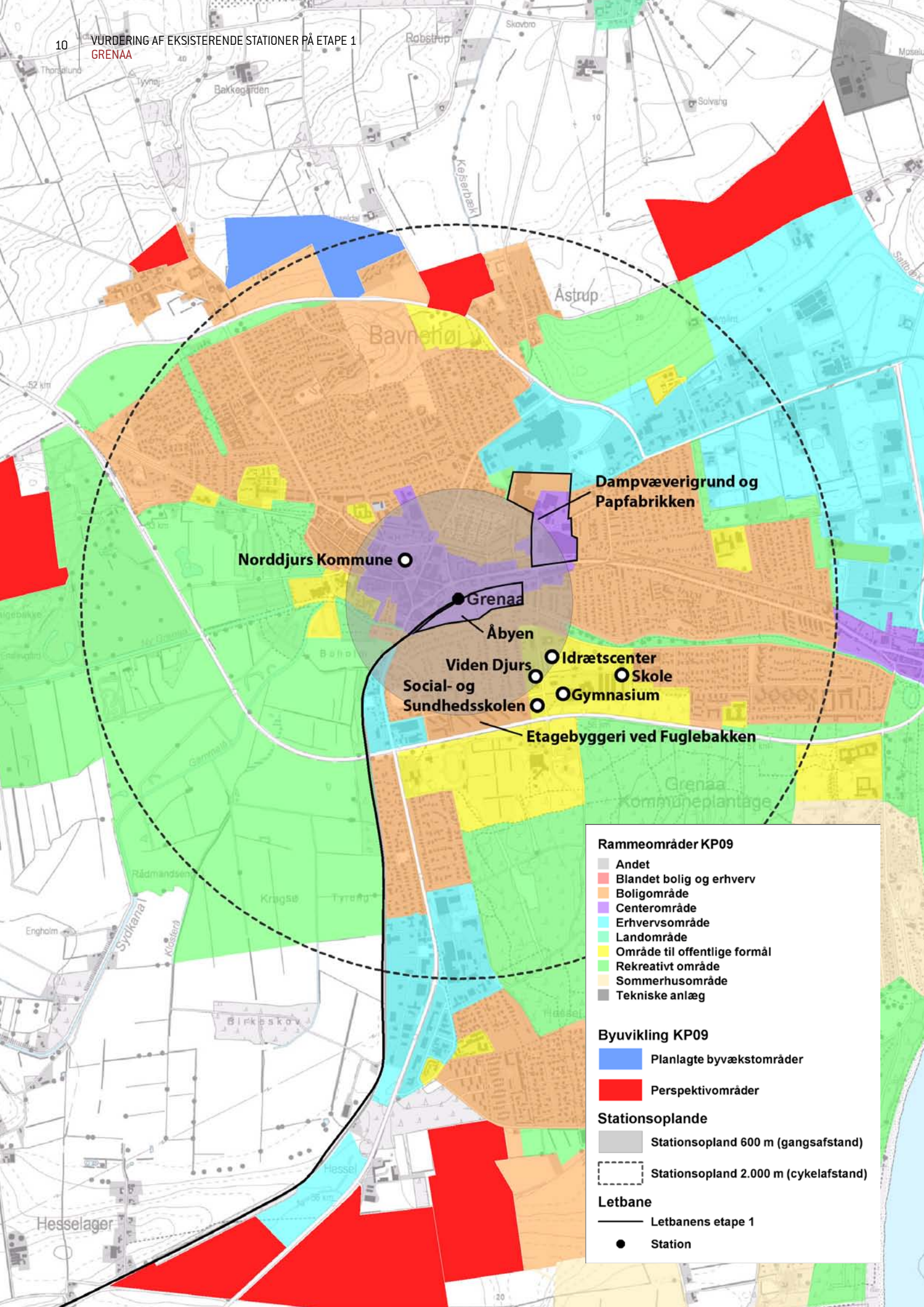


Prioritering af omstigning mellem bus og letbane på de eksisterende stationer på letbanens etape 1.

Station / Element	Kommune								Letbanesekretariat			
	Mulighed for byfortætning	Adgangsveje	Omstigning bus / letbane	Omstigning bil / letbane	Bilparkering	Cykelparkering	Trafiksikkerhed	Tryghed	Perroner	Ventefaciliteter	Information og service	Samlet æstetik
Grenaa		●	●	●	●	●			●	●	●	●
Trustrup		●			●	●		●	●	●	●	●
Kolind	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●
Ryomgård		●	●		●	●	●	●	●	●	●	●
Mørke	●	●	●		●				●	●	●	●
Hornslet	●	●	●						●	●	●	●
Løgten	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●
Skødstrup		●			●	●			●	●	●	●
Hjortshøj	●	●	●	●			●		●	●	●	●
Hovmarken	●	●				●		●	●	●	●	●
Lystrup	●	●	●	●		●	●		●	●	●	●
Torsøvej		●			●	●		●	●	●	●	●
Vestre Strandallé		●		●			●		●	●	●	●
Kongsvang		●				●		●	●	●	●	●
Viby Jylland		●			●	●	●		●	●	●	●
Rosenhøj	●	●				●		●	●	●	●	●
Øllegårdsvej	●	●				●		●	●	●	●	●
Gunnar Clausens Vej	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●
Tranbjerg		●	●		●	●	●		●	●	●	●
Nørrevænget		●				●		●	●	●	●	●
Mølleparken		●				●		●	●	●	●	●
Mårslet		●				●		●	●	●	●	●
Vilhelmsborg		●				●		●	●	●	●	●
Beder		●				●	●	●	●	●	●	●
Egelund	●	●				●		●	●	●	●	●
Malling	●	●			●	●		●	●	●	●	●
Assedrup	●	●			●	●		●	●	●	●	●
Rude Havvej	●	●			●	●		●	●	●	●	●
Parkvej	●	●				●		●	●	●	●	●
Odder		●				●		●	●	●	●	●

Den samlede vurdering af de eksisterende stationer på letbanens etape 1. I signaturforklaringen er koblingen til tabellerne for den enkelte station vist.

● = x = Bør forbedres / undersøges nærmere
● = [x] = Kan forbedres / bør overvejes



Rammeområder KP09

- Andet
- Blandet bolig og erhverv
- Boligområde
- Centerområde
- Erhvervsområde
- Landområde
- Område til offentlige formål
- Rekreativt område
- Sommerhusområde
- Tekniske anlæg

Byuvikling KP09

- Planlagte byvækstområder
- Perspektivområder

Stationsoplade

- Stationsoplade 600 m (gangsafstand)
- Stationsoplade 2.000 m (cykelafstand)

Letbane

- Letbanens etape 1
- Station

GRENAA

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Grenaa er den østligste stationsby på Grenaabanen, der har Grenaa Station som endestation i dag.

Grenaa er en gammel købstad og et centralt handelscenter for det østlige Djursland. Byen er med sine godt 14.000 indbyggere Djurslands største og har en havn med færgeforbindelse til Anholt og Sverige.

Byens centrum er opbygget omkring Grenaa Station, som ligger i byens vestlige ende knap 3 km fra havnen. Byens centerfunktioner er primært koncentreret nord for stationen, mens de øvrige områder omkring stationen fortrinsvis består af åben lav boligbebyggelse. Der er mindre områder med etagebyggeri nordvest for stationen og syd for stationen ved Fuglevænget.

Sydøst for stationen er "Uddannelsesbyen" lokaliseret, hvor byens ungdomsuddannelser er samlet. Her er ligeledes et idrætscenter.

Inden for en afstand af 600 meter fra Grenaa Station er der palceret større arbejdspladser som Norddjurs Kommune og Viden Djurs. Turistattraktionen Kattegatcentret ligger ved havnen ca. 3 km fra stationen.

Nye fremtidige byområder er i kommuneplanen for Norddjurs Kommune fra 2009 udlagt i den nordlige og sydlige periferi af Grenaa by. Byudviklingsområdet øst for

Dolmer ligger inden for cykelafstand til stationen og skal primært anvendes til boligformål i form af parcelhuse og etagebebyggelse.

Byomdannelsesområderne på den tidligere Dampværigrund og Papfabrikkens grund har en meget central og attraktiv placering i byen og ligger inden for gangafstand fra stationen. Lokalplanen for Dampværigrunden giver mulighed for etablering af 50 ungdomsboliger samt butikker i stueetagen, mens Papfabrikken ikke er lokalplanlagt endnu. I Åbyen, som ligger umiddelbart øst for stationen, etableres punkthuse og etagebyggeri. Området er delvist udbygget, men har en restrummelighed på mellem 100 og 200 boliger.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING GRENAA STATION

Der ligger et stort udviklingspotentiale i byomdannelsesområderne på Dampværigrunden og Papfabrikkens grund, som begge ligger inden for gåafstand fra Grenaa Station med god beliggenhed for boliger, arbejdspladser og institutioner. Muligheden for placering af større transportmål, som kan understøtte og fremme brugen af letbanen, bør indarbejdes i den fremtidige planlægning af omdannelsen af disse områder. Større transportmål kunne være centerfunktioner, detailhandel, regionale erhvervs- og institutionsformål samt kultur- og servicetilbud. I Åbyen er der mulighed for at etablere 100-200 boliger med stationsnærhed. Gode adgangsforhold til stationen fra disse områder skal sikres.

GRENAA STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Grenaa Station er i dag betjent med timedrift til og fra Aarhus på både hverdage og weekenddage. Denne betjening forventes opretholdt ved åbningen af letbanens etape 1. Der foretages godt 300 daglige rejser til og fra Aarhus.

Busterminalen i Grenaa ligger i tilknytning til stationen, hvilket giver gode omstigningsforhold mellem bus og letbane. Busterminalen betjenes i dag af de tre bybusser i Grenaa, regionalbuslinjerne 120 og 122 fra Aarhus, 213 og 214 fra Randers, 351 fra Ebeltoft, 352 fra Ryomgaard samt linje 888. Bybusserne giver en kollektiv trafikforbindelse mellem stationen og det øvrige Grenaa by. Nogle af bussernes køreplaner er ikke afstemt med togenes ankomst og afgang, hvilket til dels skyldes, at køreplanerne er afstemt med skolernes ringetider. Dette er især gældende for bybusser og busser, der betjener "Uddannelsesbyen". Da Grenaa Station er en krydsningsstation med meget tilbringertrafik med bus, bør der fremover sikres gode



Nærområdet ved Grenaa Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering, perronområde samt den foreløbige placering af omformerstation.



Et af områderne til cykelparkering ved Grenaa Station. Der er generelt tilstrækkelig med cykelparkering, og kvaliteten er god. Muligheden for aflåst cykelparkering bør overvejes etableret.

skifteforhold. For at opnå en bedre korrespondance mellem busser og letbane er det nødvendigt at ændre skolernes ringetider.

Stationsvej er den primære adgangsvej til stationens forplads og parkeringsområder for biler og cykler, mens busserne kører til og fra busterminalen umiddelbart øst for stationsbygningen via Stationsplads. Biler med behov for afsætning har også mulighed for ind- og udkørsel via Stationsplads. Der er desuden adgang til stations- og terminalområdet via den ubevogtede sporkrydsning, som forbinder området med Åbyen samt via en sti, som forløber langs den nordlige side af banen. Bil- og cykelparkering ligger tæt på stationen og er fornuftigt adskilte, og der er korte gangafstande og nem adgang til perronområdet for de skiftende.

Der er godt 40 offentligt tilgængelige asfalterede parkeringspladser omkring Grenaa Station, hvilket vurderes at være tilstrækkeligt. De fleste parkeringspladser er offentligt tilgængelige med varierende tidsrestriktioner, mens der også ligger nogle private parkeringspladser tættest på stationsbygningen. Pladser med tidsrestriktioner på 15 og 30 minutter fungerer som korttidsparkering med mulighed for afsætning. Disse pladser anvendes meget. De øvrige offentlige parkeringspladser har tidsrestriktion på 3 timer. Der ligger tidsubegrænset parkering ca. 300 m fra stationen, men skiltningen hertil er dårlig, og pladserne ligger for langt fra stationen.

Selvom der er god parkeringskapacitet, kan parkeringen ikke bruges til parker og rejs på grund af de gældende tidsrestriktioner. Det bør derfor overvejes at etablere tidsubegrænset parkering forbeholdt pendlere ved stationen. Den foreløbige placering af omformerstationen ved Grenaa Station er uhensigtsmæssig i forhold til bilparkeringen i området.

De knap 200 cykelparkeringspladser ved stations- og terminalområdet har en tilstrækkelig kvalitet og kapacitet. Placeringen af cykelparkeringen er god og sikrer, at cyklister har mulighed for at parkere uden at skulle færdes på tværs af selve terminalområdet. Der er etableret fodgængerovergange på terminalområdet, som fodgængere kan anvende ved krydsning af kørearealet. Det kan overvejes at etablere mulighed for aflåst cykelparkering.

Lette trafikanter kan færdes på et separat stinet øst og syd for stationen, mens lette trafikanter nord- og vestfra skal gennem rundkørslen ved Stationsvej. Cyklister fra syd skal krydse den ubevogtede sporkrydsning til og fra Åbyen, hvor der dog i dag ikke er meget togtrafik. Både stations- og terminalområdet er belyst.

Grenaa Station har to spor og to perroner. Mellem den nordlige perron og busterminalen er der overdækkede siddefaciliteter, kundetoilet samt billetautomat. Stationsbygningen

er overgået til erhvervsformål. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Grenaa Station er veludrustet og overskuelig med tids-svarende faciliteter. Faciliteterne bør ensartes med de øvrige stationer på letbanestrækningen. Informationsforholdene er dog begrænsede, og det bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 overvejes at etablere mere reeltidsinformation om bus- og letbaneafgange. Rejsekortudstyr er opstillet ved stationen. Der bør generelt sikres god skiltning til stationen.

Information- og serviceforholdene bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

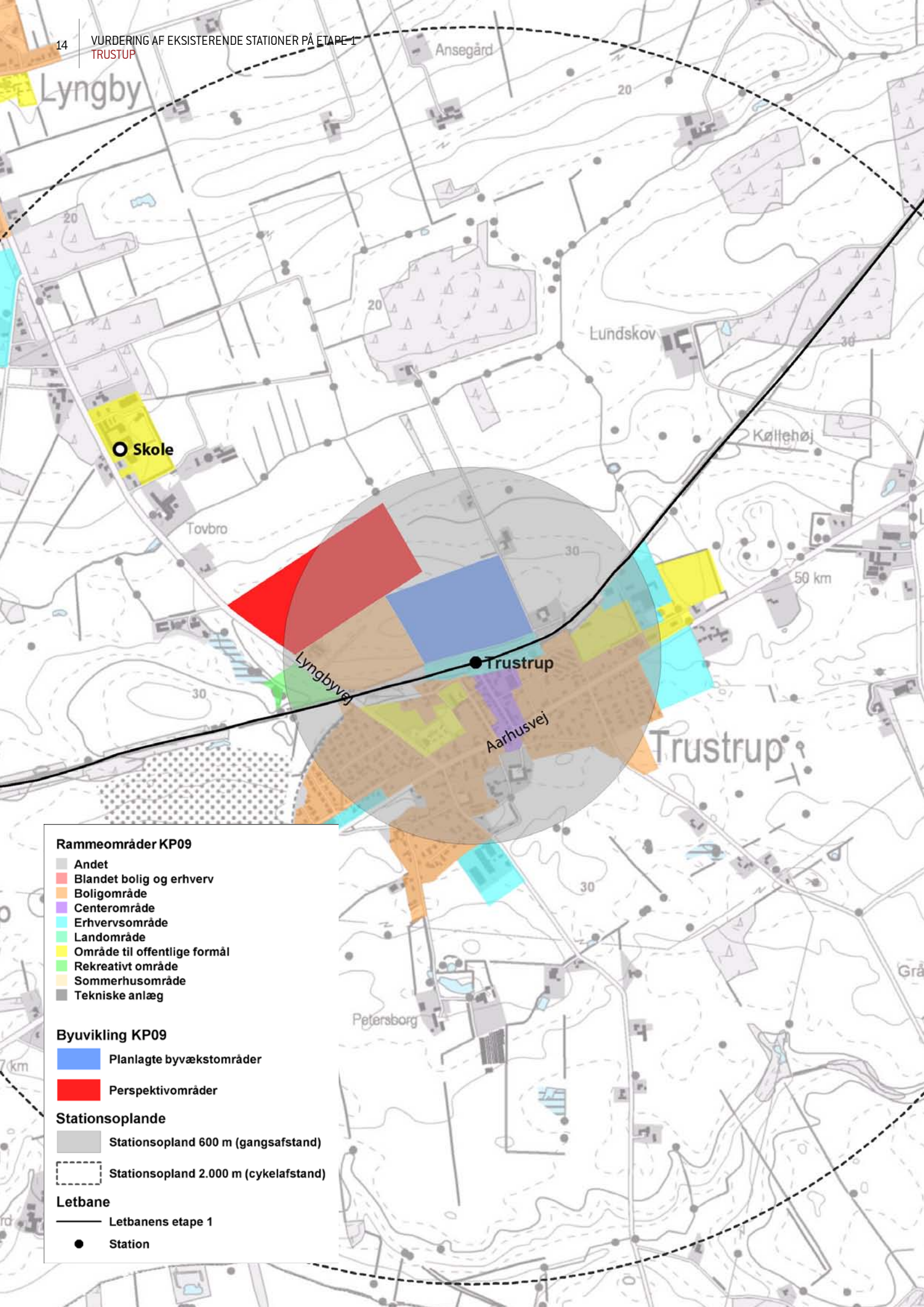
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	2.500	2.200
Cykelfafstand (2.000 m)	11.900	4.850

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	323
Afstigning fra Aarhus	291

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	1 / 1
Buslinjer	1, 2, 3, 120, 122, 213, 214, 351, 352 og 888
Bilparkering (belægningsgrad)	45 (53 %)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	193 (77 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning / anbefaling
Mulighed for byfortætning	Høj	x		Der ligger et stort udviklingspotentiale i de stationsnære byomdannelsesområderne på Damvæverigrunden og Papfabrikkens grund samt i færdigudbygning af Åbyen.
Adgangsveje	-	x	(x)	En god skiltning til stationen bør sikres.
Omstigning bus / letbane	Høj	x	(x)	Muligheden for tilpasning af bussernes køreplaner til letbanen bør overvejes.
Omstigning bil / letbane	-	x	(x)	Evt. etablering af 2 nye kys & kørpladser.
Bilparkering	Middel		x	Der bør etableres p-pladser uden tidsrestriktioner ved stationen. Bedre skiltning til langtidsparkering øst for stationen.
Cykelparkering	Høj	x	(x)	Mulighed for aflåst parkering kan overvejes.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau under hensyntagen til godstog ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Høj		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Høj		x	Bedre information om bus- og letbaneafgange bør etableres ifm. etablering af letbanen.
Samlet æstetik	-	x	(x)	

**Rammeområder KP09**

- Andet
- Blandet bolig og erhverv
- Bologområde
- Centerområde
- Erhvervsområde
- Landområde
- Område til offentlige formål
- Rekreativt område
- Sommerhusområde
- Tekniske anlæg

Byuvikling KP09

- Planlagte byvækstområder
- Perspektivområder

Stationsoplande

- Stationsopland 600 m (gangsafstand)
- Stationsopland 2.000 m (cykelafstand)

Letbane

- Letbanens etape 1
- Station

TRUSTRUP

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

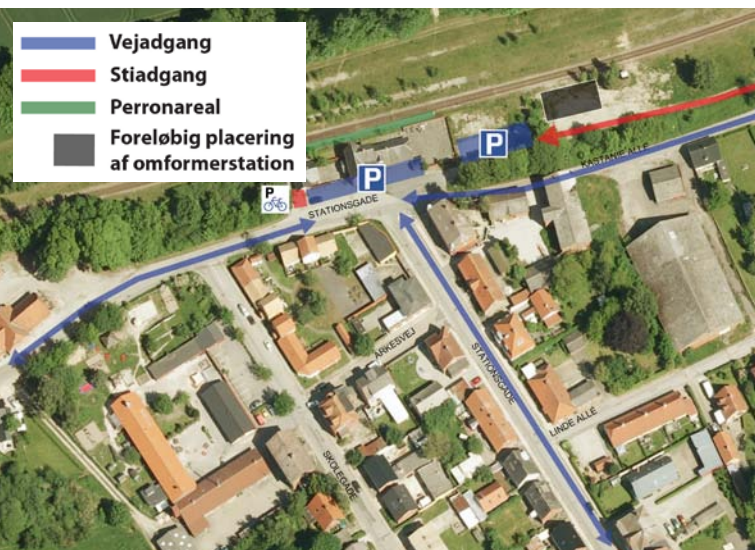
Trustrup er en stationsby, der ligger sydvest for Grenaa. Byen har knap 1.000 indbyggere og var knudepunkt, da Ebeltoftbanen eksisterede og var sluttet til Grenaabanen i Trustrup.

Trustrup Station ligger i den nordlige del af byen, der er etableret omkring Aarhusvej, som er en del af rute 15 mellem Grenaa og Aarhus. Stationsbyen består i dag af primært åben lav boligbebyggelse med et enkelt område udlagt til centerfunktioner mellem Aarhusvej og stationen. Byens skole er lukket, og skole- og daginstitutionsfunktioner er samlet i Toubro Børneby, der ligger nordvest for Trustrup. Nord for banen er der i dag åbent land.

Nye planlagte byvækst- og perspektivområder er i kommuneplanen for Norddjurs Kommune fra 2009 udlagt som en naturlig forlængelse af byen nord for jernbanen og ligger i gåafstand til stationen. I byvækstområdet er der 20 boliggrunde klar, hvoraf 3 er blevet bebygget. Der har således ikke været megen udvikling de seneste år. Øvrige byudviklingsmuligheder i Trustrup er meget begrænsede, da det konflikter med drikkevandsinteresser.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING TRUSTRUP STATION

Der ligger et udviklingspotentiale i byvækst- og perspektivområderne nord for jernbanen, som begge ligger inden for gangafstand fra Trustrup Station. Muligheden for stationsnær placering af lokale erhverv og institutioner bør overvejes. Gode adgangsforhold til stationen fra disse områder skal sikres.



Nærområdet ved Trustrup Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering, perronområde samt den foreløbige placering af omformerstation



Bilparkering og cykelparkering foran Trustrup Station. Der er tilstrækkelig parkeringspladser, som er placeret tæt på perronen. Der er dog behov for en udskiftning af cykelstativerne, og afmærkning af bilparkeringen vil tydeliggøre disse pladser.

TRUSTRUP STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Trustrup Station er i dag betjent med timedrift i begge retninger på både hverdage og weekenddage. Denne betjening forventes opretholdt ved åbningen af letbanens etape 1. Der er et beskedent passagerantal på stationen. Stationsbygningen anvendes i dag til kulturhus.

Trustrup betjenes af regionallinje 122, som kører mellem Aarhus og Grenaa. Bussen stopper tre steder på Aarhusvej, og det nærmeste stoppested ligger ca. 200 m fra stationen. Der vurderes at være et meget lille behov for omstigning, da det meste af byen ligger inden for gangafstand fra stationen.

Stationsgade fungerer som adgangsvej til stationen fra både Aarhusvej og Lyngbyvej for alle trafikanter. Kastanievej giver adgang til stationsområdet for områderne øst og nordøst for stationen. Lette trafikanter skal overvejende dele areal med biltrafikken på adgangsvejene, men trafikens beskedne omfang nødvendiggør ikke en separering af trafikken. Der er et stiforløb for lette trafikanter fra Grønlandsvej langs den nordlige side af Kastanievej.

Der er ingen deciderede afsætningspladser, men der er mulighed for afsætning foran stationen på Stationsgade, hvilket vurderes at være tilstrækkeligt.

Der er asfalterede parkeringspladser umiddelbart foran den gamle stationsbygning og en grusparkeringsplads umiddelbart øst for stationen. Tilsammen er der knap 20 parkeringspladser uden tidsbegrænsning, hvilket vurderes at være tilstrækkeligt. Det reservede areal til omformerstation ligger umiddelbart øst for parkeringspladsen. Hvis den endelige placering af omformerstationen reducerer antallet af parkeringspladser, bør det overvejes, hvorvidt der skal etableres alternativ parkering svarende til dagens kapacitet.

Begge parkeringspladser har en god placering ift. perronen, men er øde uden for dagtimerne. Bil- og cykelparkering er fornuftigt adskilte, og der er korte gangafstande for de skiftende. En afmærkning af parkeringspladserne vil tydeliggøre deres placering. Der er godt 20 cykelparkeringspladser umiddelbart vest for den tidligere stationsbygning, hvilket vurderes at være tilstrækkeligt. Cykelparkeringen har en god placering, men en dårlig kvalitet med utidssvarende stativer, som trænger til udskiftning.

Der vil være konfliktpunkter mellem lette trafikanter og biler på Stationsgade i forbindelse med parkering foran stationen, men området vurderes overskueligt for alle trafikanter. Dertil er trafikens omfang beskedent, hvorfor trafikikkerheden vurderes at være god. Det er vigtigt, at der er en sikker rute mellem stationen og skolen.

Der er ikke meget belysning ved stationen, hvilket kan være med til at nedsætte trygheden. Det bør overvejes at åbne op til perronområdet ved at fjerne noget af beplantningen.

Trustrup Station har et spor og en perron, hvor der er overdækkede bænke. Ventefaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 opgraderes og moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. Rejsekortudstyr er opstillet ved stationen. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

Trustrup Station er lille og overskuelig. Stationens udstyr fremstår dog som nedslidt og trænger til udskiftning. Stationsbygningen bør ligeledes moderniseres.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

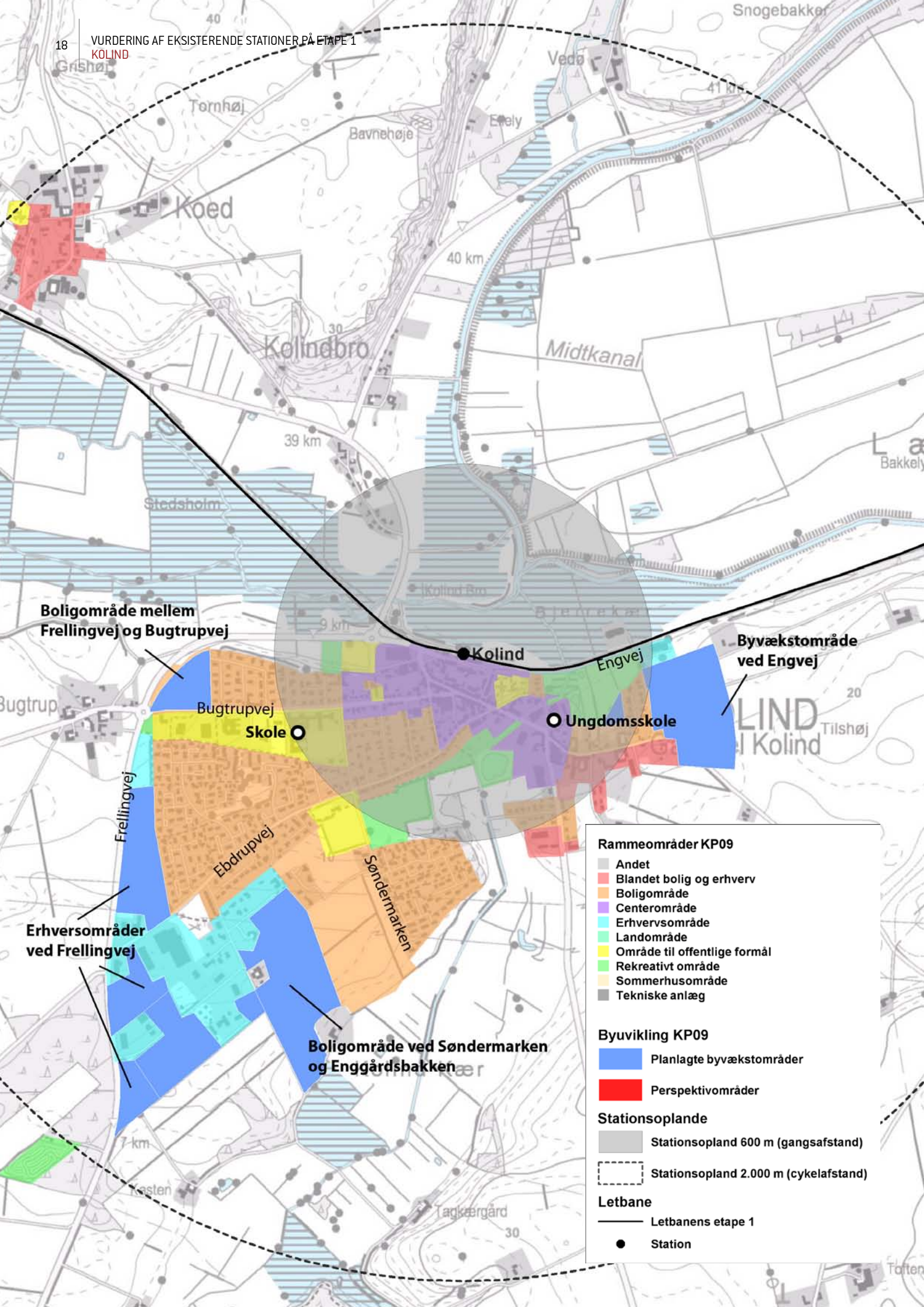
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	650	100
Cykelfafstand (2.000 m)	1.050	200

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	33
Afstigning fra Aarhus	31
Påstigning mod Grenaa	34
Afstigning fra Grenaa	32

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	1 / 1
Buslinjer	Rute 122
Bilparkering (belægningsgrad)	17 (29 %)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	22 (41 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning / anbefaling
Mulighed for byfortætning	Middel	x		Der ligger et udviklingspotentiale i de stationsnære byvækst- og perspektivområder nord for banen.
Adgangsveje	-	x	(x)	God skiltning til stationen bør sikres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x	(x)	Afmærkning af p-pladserne vil tydeliggøre disse. Hvis en omformerstation etableres på grusparkeringspladsen, bør det overvejes at sikre alternativ parkering.
Cykelparkering	Middel		x	De eksisterende cykelstativer bør udskiftes, evt. mulighed for overdækning.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-		x	God belysning ved perronområdet bør sikres, og fjernelse af beplantning ved stationen bør overvejes.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau under hensyntagen til godstog ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Lav		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Lav		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Samlet æstetik	-		x	Stationsbygning bør moderniseres.



KOLIND

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Kolind ligger mellem Trustrup og Thorsager og har ca. 1.750 indbyggere. Stationsområdet ligger i den nordlige udkant af Kolind by, og på den anden side af banelegemet starter naturgenopretningsområdet Kolind Engso, der udgør en del af det samlede Kolind Sund.

Størstedelen af boligerne i byen ligger i et større boligområde sydvest for stationen og består primært af åben-lav boligbebyggelse. Kolind Centralskole ligger midt i dette område ca. 500 m sydvest for stationen.

Umiddelbart overfor stationen lå tidligere et hotel. Det er nu nedrevet, og der bygges en treetages beboelsesejendom med erhverv i stueplan. En del af underetagen indrettes i relation til områdefornyelsen til et socialt værested og café. Ud over cafeen indeholder områdefornyelsen en forskønnelse af bymidten med nye belægninger på en del af gadeforløbet, nyt byrumsinventar og ny belysning. En omlægning af parkeringspladsen ved kirken og ved byhallen samt anlæggelse af grønne byrum er inkluderet i fornyelsen. Et aktiverende uderum ved Ungdomsskolen samt en forskønnelse af det udendørs svømmebassin er ligeledes omfattet af fornyelsen, som også omfatter et nyt kultur- og aktivitetshus i kombination med et nyt bibliotek og en udvidelse af den eksisterende idrætshal på Bugtrupvej samt en omlægning af trafikken ned forbi jernbanen og stationen.

Alle planlagte byvækstområder i Kolind ligger sydøst eller sydvest for stationen.

Boligområdet i trekanten mellem Frellingvej og Bugtrupvej, der er omfattet af Lokalplan nr. 312, giver mulighed for 11 parcelhuse og 22 tæt-lave boliger. Området er under udbygning.

Byvækstområdet mod øst ved Engvej er endnu ikke lokalplanlagt. Området er udlagt til boligformål.

Byvækstområderne mod syd-vest langs med Frellingvej er alle udlagt til erhverv. Det nordligste erhvervsområde er byggemodnet, men endnu ubebygget.

Lokalplan nr. 92 for boligområdet ved Søndermarken og Enggårdsbakken mod sydøst er endnu ikke realiseret i sin helhed. Områdets sydøstligste del er færdig udbygget, mens områdets nordligste del, der er udlagt til storparceller, fortsat er ubebygget, ligesom lokalplanområdets sydvestlige del endnu ikke er byggemodnet.

Der er ikke udlagt perspektivarealer i området omkring Kolind. Det forholdsvist store drænedede areal nord for Kolind – kaldet Sundet – der strækker sig langt ind i Norddjurs Kommune, er genstand for stor opmærksomhed som kommende naturgenopretningsprojekt og potentielt byudviklingsområde.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING KOLIND STATION

Omdannelsen af området omkring stationen med tilhørende omlægning af trafik er godt i gang. Det potentielle naturgenopretningsprojekt og byudviklingsområde nord for Kolind, Sundet, har en attraktiv placering inden for gang- og cykelafstand, hvor der i fremtiden kan etableres boliger, virksomheder og service med stationsnær placering. Gode adgangsf forhold til stationen fra dette område skal sikres.

KOLIND STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Kolind Station er i dag betjent med timedrift i begge retninger på både hverdage og weekenddage og har en overvægt af passagerer, som rejser fra og mod Aarhus. Denne betjening forventes opretholdt ved åbningen af letbanens etape 1.

Busterminalen i Kolind ligger i tilknytning til stationen, hvilket giver gode omstigningsforhold mellem bus og letbane. Bus-terminalen betjenes i dag af regionalbuslinje 120, som kører mellem Aarhus, Rønde og Grenaa, og regionalbuslinje 212, som kører mellem Randers og Ebeltoft. Hele Kolind by ligger inden for gang- og cykelafstand fra stationen, og busserne har en lav frekvens og et forholdsvist lille dækningsområde i Kolind. Der er dog fokus på omstigning mellem



Nærområdet ved Kolind Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde. Den foreløbige placering af omformerstation ligger uden for kortudsnittet.



De nyetablerede cykelparkeringspladser ved Kolind Station ligger for langt fra stationen og anvendes ikke. Cyklister parkerer i stedet ved den gamle stationsbygning.

bus og letbane, da stationen tiltrækker passagerer fra et større opland.

Der er adgang til stationsområdet fra vest ad Frellingvej, fra øst ad Drasbækgade og fra syd og den centrale del af byen ad Bredgade. Lette trafikanter skal også færdes ad disse veje og må formodes at komme fra primært Bredgade og Drasbækgade.

Området omkring stationen i Kolind er under omdannelse. Et nyt butiks- og caféområde er etableret syd for stationen. Den gennemkørende trafik ledes langs med jernbanen uden om bymidten, og vil skabe en del mere trafik, herunder tung trafik, på Mårupvej og Drasbækgade forbi stationen. Der bør derfor etableres cykelbaner eller cykelstier på Drasbækgade, og der bør sikres mulighed for, at lette trafikanter sikkert kan krydse Drasbækgade foran stationen. Der er allerede cykelstier på Frellingvej.

Der er ingen deciderede afsætningspladser til Kys & Kør. Der er mulighed for parkering på 4 p-pladser omkring stationen. Der er anlagt ca. 12 nye parkeringspladser uden tidsbegrænsning på den østlige side af den gamle stationsbygning, som er solgt og indrettet til apotek. Pladserne hører dog til apoteket. Der er ikke direkte adgang til perronen fra disse parkeringspladser, og man må således gå rundt om stationsbygningen. Da pladserne hører til apoteket, vurderes dette ikke som noget problem. De øvrige offentlige parkeringspladser i nærheden af stationen er relativt få eller ligger i tilknytning til en større udvalgswarebutik og opleves som hørende hertil. Der arbejdes på at etablere offentlige parkeringspladser til pendlere og erhvervsdrivende i byen på nyerhvervede arealer langs med omfartsvejen. Samtidig gøres de offentlige parkeringspladser i umiddelbar nærhed af stationen tidsbegrænsede.

Der er mulighed for langtidsparkering på den nordlige side af banen. Efter forlægningen af vejen fra Kolind mod Sivested, Koed og Ryomgård er disse p-pladser ikke længere attraktive at anvende for de rejsende, idet gangafstanden er uforholdsmæssig lang og behæftet med trafikal usikkerhed/ubehag. Det er stort ønske at forbedre adgangsforholdene til stationen fra de allerede anlagte parkeringspladser på den nordlige side af banen, dels så disse pladser kan blive mere attraktive og dels af hensyn til en forbindelse og fysisk kobling mellem byen og naturområdet, og de rekreative stiforløb omkring Kolind Engso.

Der er for nyligt etableret 60 nye cykelparkeringspladser, som dog ligger for langt fra stationen og derfor ikke anvendes. Der er allerede fokus på denne problemstilling. Området omkring stationen og busterminalen er åben og overskuelig. Aftenafgangene på rute 120 samt eventuel gennemkørende trafik på Drasbækgade vil være med til at holde liv i området om aftenen.

Kolind Station har et spor og en perron. Letbane- og buspassagerer deler de overdækkede ventefaciliteter, som har en

fin kvalitet. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Kolind Station er overskuelig med tidssvarende faciliteter. Faciliteterne bør ensartes med de øvrige stationer på letbanestrækningen. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. Rejsekortudstyr er opstillet ved stationen. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane og evt. udbygges med bl.a. realtidsinformation. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

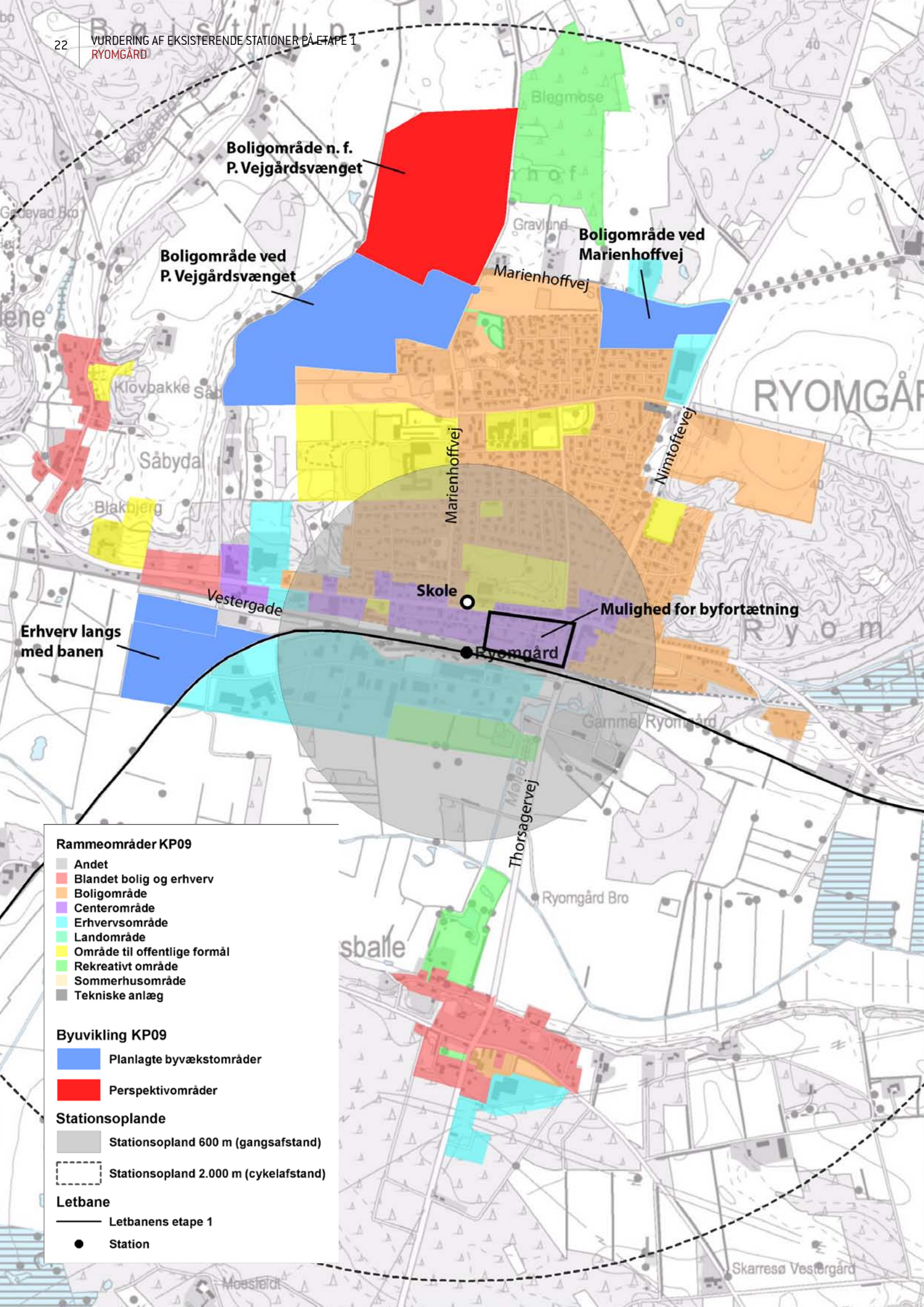
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel. Et skitseprojekt for området syd for stationen udarbejdes af Syddjurs Kommune.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	750	350
Cykelafstand (2.000 m)	1.950	600

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	92
Afstigning fra Aarhus	77
Påstigning mod Grenaa	66
Afstigning fra Grenaa	58

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	1 / 1
Buslinjer	Rute 120, 212
Bilparkering (belægningsgrad)	27 (56 %)
Mulighed for afsætning	Nej
Cykelparkering (belægningsgrad)	60 (62 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x	(x)	"Sundet" har en attraktiv placering, hvor der i fremtiden kan etableres boliger, virksomheder og service inden for gang- og cykelafstand til stationen.
Adgangsveje	-		x	Der bør etableres cykelbane eller cykelsti på Drasbækgade. Der bør etableres gode adgangsforhold til stationen fra p-pladserne nord for banen. God skiltning til stationen bør sikres.
Omstigning bus / letbane	Middel	x		
Omstigning bil / letbane	-	x	(x)	Der kan overvejes at etablere mulighed for afsætning ved stationen.
Bilparkering	Middel	x		
Cykelparkering	Middel		x	De eksisterende cykelstativer bør flyttes tættere på stationen. Det bør overvejes at etablere overdækning.
Trafiksikkerhed	-		x	Der bør sikres mulighed for, at lette trafikanter sikkert kan krydse Drasbækgade.
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau under hensyntagen til godstog ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen og evt. udvides med realtidsinformation.
Samlet æstetik	-	x	(x)	



Rammeområder KP09

- Andet
- Blandet bolig og erhverv
- Boligområde
- Centerområde
- Erhvervsområde
- Landområde
- Område til offentlige formål
- Rekreativt område
- Sommerhusområde
- Tekniske anlæg

Byuvikling KP09

- Planlagte byvækstområder
- Perspektivområder

Stationsoplande

- Stationsopland 600 m (gangsafstand)
- Stationsopland 2.000 m (cykelafstand)

Letbane

- Letbanens etape 1
- Station

RYOMGÅRD

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Ryomgård ligger ca. 6 km vest for Kolind og har knap 2.500 indbyggere. Ryomgård var tidligere Djurslands vigtigste jernbaneknudepunkt, hvorfra der foruden Aarhus og Grenaa gik tog til Randers og Gjerrild.

Ryomgård Station ligger i den sydlige del af byen. Området omkring stationen er udlagt til centerformål samt blandede bolig- og erhvervsformål. Syd for banen ligger størstedelen af byens erhverv, mens der nord for stationen er et større boligområde med åben lav boligbebyggelse. Ryomgård Realskole ligger ca. 200 m nordvest for stationen.

Ryomgård oplever en relativ stor tilvækst i tilflyttere, og efterspørgslen på byggegrunde er således relativ stor. De nyeste parcelhusområder ligger dog i den anden ende af byen, umiddelbart nord for Marienhoffskolen. Størstedelen af den planlagte byvækst i Ryomgård ligger i tilknytning til disse områder.

Der er desuden vækst i byens erhverv og således potentiale for flere arbejdspladser. Byvækstområdet, der umiddelbart grænser op til banelegemet mod vest, er udlagt til erhverv. Området er ikke fuldt udbygget og rummer således potentielle muligheder for vækst.

Byvækstområdet mod nordvest ved P. Vejgårdsvænget er snart fuldt udbygget og vil give mulighed for i alt 68 parcelhuse og 60 tæt-lave boliger.

Tilbage resterer byudviklingsområdet ved Marienhoffvej. Området er endnu ikke lokalplanlagt. Området er i kommuneplan 2009 udlagt til boligformål

Endelig ønskes der en byfornyelse af karrebebyggelsen umiddelbart nord for stationsområdet. Der er udarbejdet en Lokalplan nr. 101, der giver mulighed for en byfortætning og placering af dagligvarebutik. Endnu har ingen dagligvarebutik dog fundet det rentabelt at etablere sig i området. Umiddelbart øst for stationsområdet ligger p.t. en Kiwi.

Området umiddelbart nord for P. Vejgårdsvænget er udlagt som perspektivområde til en fortsættelse af boligudbygningen i Ryomgård.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING RYOMGAARD STATION

Den ønskede byfornyelse af karrebebyggelsen umiddelbart nord for stationsområdet indeholder muligheder for byfortætning og placering af en dagligvarebutik eller lignende større transportmål. Der ligger desuden et mindre potentiale i det udlagte erhvervsområde, der umiddelbart grænser op til banelegemet mod vest, som endnu er ikke fuldt udbygget. Gode adgangsforhold til stationen fra disse områder skal sikres.

RYOMGÅRD STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Ryomgård Station er i dag betjent med timedrift i begge retninger på både hverdage og weekenddage. Denne betjening forventes opretholdt ved åbningen af letbanens etape 1. Der er en overvægt af passagerer, som rejser fra og mod Aarhus.



Nærområdet ved Ryomgård Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering, perronområde samt den foreløbige placering af omformerstation.



De eksisterende cykelparkeringspladser ved Ryomgård Station opfylder ikke behovet for cykelparkering og er utidssvarende.



Bilparkering langs med Jernbanegade ved Ryomgård Station.

Der er etableret et stoppested på samme side af Jernbanegade som stationen, hvilket giver gode omstigningsforhold mellem bus og letbane. Her er der mulighed for omstigning til regionalbuslinje 121 mod Rønde og Aarhus, regionalbuslinje 212, som kører mellem Randers og Ebeltoft, regionalbuslinje 214, som kører mellem Randers og Grenaa, samt regionalbuslinje 352 mod Grenaa. Da Ryomgård Station er en krydsningsstation med meget tilbringertrafik med bus, bør der fremover sikres gode skifteforhold. Bussernes køreplaner er kun delvist afstemt med togenes ankomst og afgang i dag, hvilket til dels skyldes, at køreplanerne er afstemt med skolernes ringetider. For at opnå en bedre korrespondance mellem busser og letbane er det nødvendigt at ændre skolernes ringetider.

Hele Ryomgård by ligger inden for gang- og cykelafstand fra stationen. Der er adgang til stationsområdet fra øst ad Jernbanegade, fra vest ad Skolegade og fra nord ad Markedsgade for biltrafik og lette trafikanter. Jernbanegade har mange funktioner; vejen giver adgang til den eksisterende Kiwi forretning og anvendes af busserne, der betjener stoppestedet foran station. Der er desuden parkeringsmuligheder langs med vejen. Som cyklist skal man således være agtpågivende overfor den omgivende trafik. Behovet for etablering af cykelbaner og en støttehelle foran stationen på Jernbanegade bør overvejes med henblik på at forbedre sikkerheden for cyklister.

Der er to parkeringspladser på Jernbanegade umiddelbart foran stationen med 15 minutters tidsrestriktion, der kan bruges til kys & kør.

De øvrige bilparkeringspladser ligger langs med Jernbanegade og umiddelbart vest for Kiwi og grillbaren. Der er i alt ca. 25 parkeringspladser, hvoraf kun de to parkeringspladser har tidsbegrænsning. Parkeringspladserne ved Kiwi og grillbaren har en høj belægningsprocent, og det bør overvejes enten at udvide parkeringsmulighederne eller at reservere et antal p-pladser til letbanerejsende. Mulighed for etablering af parkering umiddelbart syd for hovedsporet bør undersøges.

Der er 10 cykelparkeringspladser umiddelbart øst for den gamle stationsbygning. Parkeringen ligger meget tæt på perronen, men svarer ikke til det eksisterende behov for cykelparkering. Der bør etableres mere tidssvarende cykelparkering.

Ryomgård Station har to spor og to perroner. På den nordlige perron er der en overdækket bænk. Ventefaciliteterne bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 opgraderes og moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau. Perronen kan godt virke afgrænset fra Jernbanegade, og en større åbenhed i rummet vil kunne øge trygheden. Overvågning kan indføres, hvis der er tryghedsproblemer.

Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. Rejsekortudstyr er opstillet ved stationen. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane og evt. udvides med bl.a. realtidsinformation. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret. Der bør generelt sikres god skiltning til stationen.

Perronområdet på Ryomgård Station er lukket af fra omgivelserne, og faciliteterne kunne generelt godt trænge til et kvalitetsløft.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

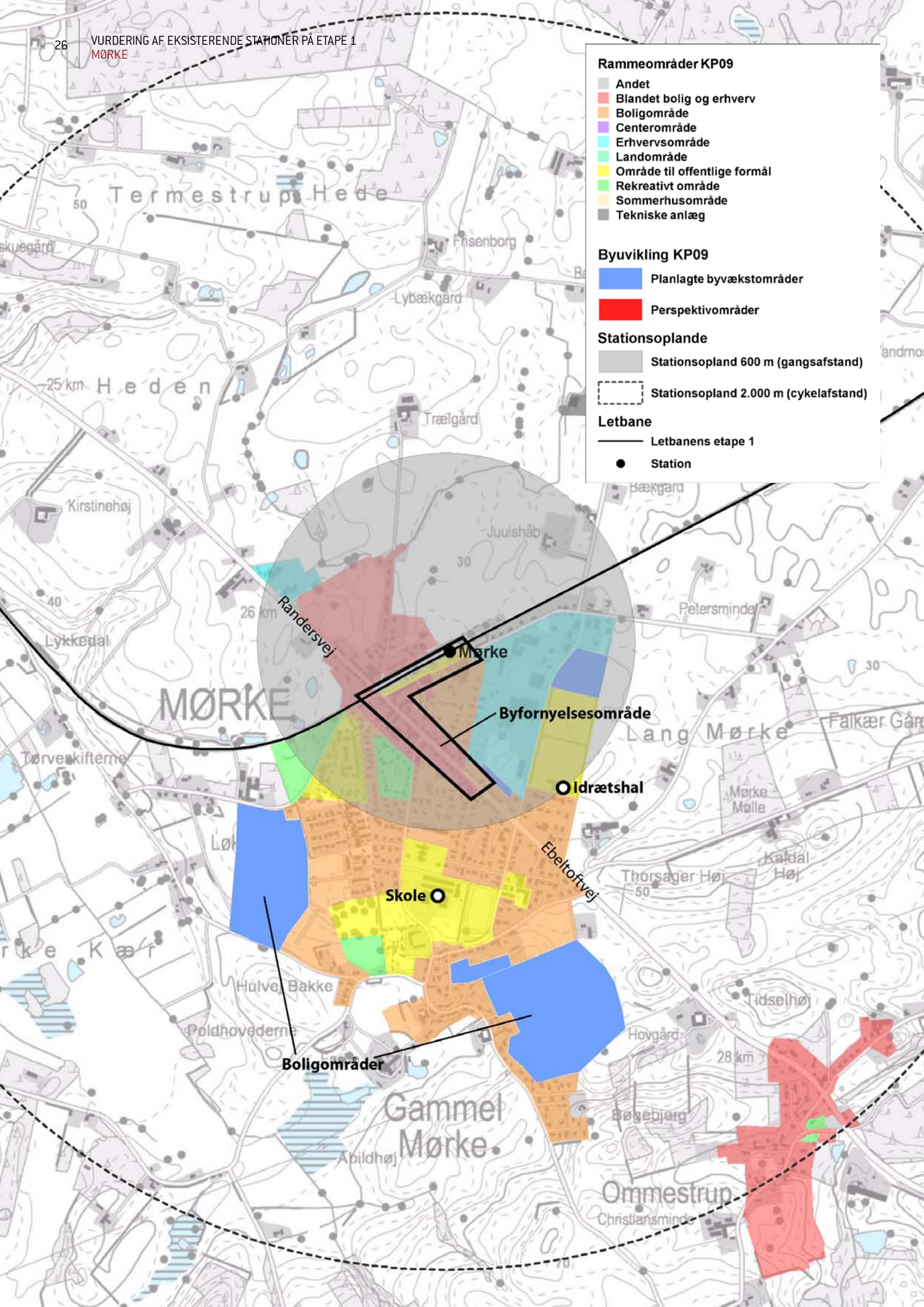
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel. En idéskitse for fremtidig bil- og cykelparkering udarbejdes af Syddjurs Kommune.

Afstand fra stationen.	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	1.000	400
Cykelaftand (2.000 m)	2.400	1.100

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	202
Afstigning fra Aarhus	162
Påstigning mod Grenaa	68
Afstigning fra Grenaa	51

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	1 / 1
Buslinjer	Rute 121, 212, 214, 352
Bilparkering (belægningsgrad)	25 (68 %)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	10 (270 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Høj	x		Der er mulighed for byfortætning og placering af en dagligvarebutik eller lignende transportmål ifm. byfornyelse af karrébebyggelsen nord for stationen.
Adgangsveje	-	x	(x)	Det bør overvejes at etablere cykelbaner på Jernbanegade. God skiltning til stationen bør sikres.
Omstigning bus / letbane	Middel	x	(x)	Muligheden for tilpasning af bussernes køreplaner til letbanen bør overvejes.
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Middel		x	Der bør etableres flere p-pladser eller reserveres et antal p-pladser til parker og rejs.
Cykelparkering	Middel		x	Cykelparkeringen bør udvides til mindst 30 pladser, som bør overdækkes.
Trafiksikkerhed	-	x	(x)	Det bør overvejes at etablere en støttehelle ved stationen på Jernbanegade.
Tryghed	-	x	(x)	Overvågning kan indføres, hvis der er tryghedsproblemer.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau under hensyntagen til godstog ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen. Realtidsinformation bør overvejes indført.
Samlet æstetik	-		x	Der bør gennemføres en forskønnelse af perronområdet.



MØRKE

Randersvej

Mørke

Skole

Boligområder

Gammel Mørke

Byfornyelsesområde

Idrætshal

Ebeltoftvej

Ommestrup

Christiansminde

Thørsager Høj

Kaldal Høj

Tidselhøj

Hovgård

Bøgebjerg

Hulve Bakke

Poldhovederne

Abildhøj

Lykkedal

40

26 km

25 km Heden

Lybækgård

Frisenborg

50

Termestrup Hede

skuegård

Kirstinehøj

Juulshøj

30

Trælgård

Bækgård

Lykkedal

30

Lang Mørke

Falkær Gård

Mørke Mølle

rke Kær

28 km

70

MØRKE

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Mørke ligger mellem Hornslet og Thorsager og har ca. 1.500 indbyggere.

Mørke Station ligger i den nordlige del af byen. Området over for stationen er udlagt til offentlige formål og rummer en dagligvarebutik, hvis hovedindgang tidligere var vendt mod stationen, men som nu har flyttet indgangspartiet om mod parkeringsarealet på bagsiden af bygningen. Nordøst for stationen ligger et område til blandede bolig- og erhvervsformål. Syd for banen ligger størstedelen af byens boliger, som primært består af åben-lav bebyggelse. Mørke Skole ligger i den sydlige del af byen.

Der har været flere ønsker om at omdanne en del af erhvervsområdet beliggende sydøst for stationen til boligområde. Hensynet til de eksisterende erhvervsvirksomheder samt mangel på investorer har indtil videre hindret denne udvikling.

Bebyggelsen langs hovedgaden (Ebeltoftvej-Randersvej) fremstår meget forfalden og flere af boligerne står tomme, hvilket efterlader et indtryk af stagnation og forfald.

I virkeligheden sker der en udbygning af Mørke mod sydvest, som man ikke umiddelbart får øje på ved mødet med byen, ligesom det aktive idræts- og foreningsliv, der udspilles omkring hallen og kulturhuset, ikke umiddelbart er til at få øje på.

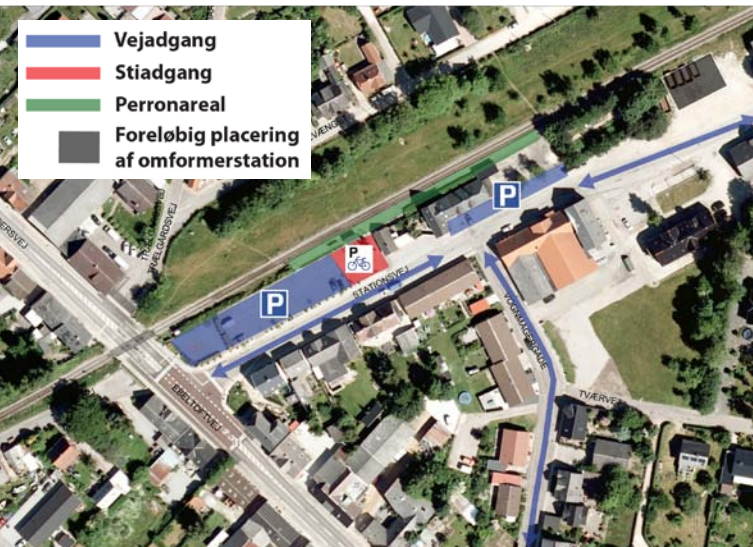
I Mørke er der to større byvækstområder mod syd. Det vestligste er lokalplanlagt (Lokalplan nr. 48) og under udbygning. Det østligste er endnu ikke lokalplanlagt. Begge områder er udlagt til åben-lav og tæt-lav boligbebyggelse. Inden for lokalplan nr. 48 kan der opføres i alt 32 parcelhuse. Der er ikke udlagt perspektivområder omkring Mørke.

Ud over ovennævnte restrummelighed til boliger er der i den modsatte ende af byen et uudnyttet område udlagt til erhvervsformål i form af et fjernvarmeværk.

Der er afsat 1,5 mio. kr. til byfornyelse af Mørke i 2015. Området omkring stationen er udpeget som det primære indsatsområde.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING MØRKE STATION

De afsatte midler til byomdannelse af stationsområdet i 2015 udgør et stort potentiale for etablering af et attraktivt nærområde ved stationen. Området nord for banen bør indtænkes i denne omdannelse. Muligheden for byfortætning og placering af væsentlige transportmål som centerfunktioner, detailhandel samt institutioner og anden service bør indtænkes i denne byomdannelse. Gode adgangsforhold til stationen fra disse funktioner bør sikres.



Nærområdet ved Mørke Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering, perronområde samt den foreløbige placering af omformerstation.



Ovedækket cykelparkering i fin kvalitet og med en placering tæt på perronen ved Mørke Station.



Nyrenoveret bilparkering umiddelbart vest for Mørke Station.

MØRKE STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Mørke Station er i dag betjent med timedrift i begge retninger på både hverdage og weekenddage og har en overvægt af passagerer, som rejser fra Grenaa og mod Aarhus. Denne betjening forventes opretholdt ved åbningen af letbanens etape 1. Der er en overvægt af passagerer, som rejser fra og mod Aarhus.

Mørke betjenes af regionalbuslinje 217, der kører mellem Randers og Rønde, og regionalbuslinje 319, der kører mellem Hornslet og Allingåbro. De to regionalbuslinjerbetjener kun den sydlige del af Mørke, og nærmeste stoppested ligger 300 m fra stationen. Der vurderes i dag at være et meget lille behov for omstigning, da en stor del af Mørke ligger inden for gang og cykelafstand til stationen. Mørke vil dog efter letbanens etablering måske kunne tiltrække passagerer fra Thorsager. Det bør derfor overvejes at lave en busforbindelse til Mørke Station fra Thorsager.

Der er adgang til stationsområdet fra vest og øst ad Stationsvej og fra syd ad Vognmagergade. Cyklister skal dele areal med biltrafikken på adgangsvejene, men trafikken beskedne omfang nødvendiggør ikke en separering af trafikken. Eventuelle passagerer fra det mindre boligområde nord for banen skal krydse banen på Ebeltoftvej for at få adgang til stationen. Passagertallet fra dette område må dog være beskedent.

Der er ingen deciderede afsætningspladser, men der er mulighed for afsætning foran den gamle stationsbygning på Stationsvej.

Der er en nyrenoveret asfalteret parkeringsplads til biler umiddelbart vest for stationen med adgang fra Stationsvej. Derudover er det muligt at parkere foran den gamle stationsbygning. Der er i alt 29 asfalterede parkeringspladser uden tidsbegrænsning, hvilket vurderes at være tilstrækkelig. En afmærkning af parkeringspladserne foran den gamle stationsbygning vil tydeliggøre deres placering.

Mellem parkeringspladsen og den gamle stationsbygning er der 65 overdækkede cykelparkeringspladser af fin kvalitet. Dette område er for nyligt blevet renoveret, og antallet af pladser opfylder behovet for cykelparkering.

Der vil være konfliktpunkter mellem lette trafikanter og bilister på Stationsvej i forbindelse med parkering foran stationen, men området vurderes overskuelig for alle trafikanter. Da trafikken omfang desuden er beskedent, vurderes trafikikkerheden at være god. Der er fodgængerovergange i krydset ved Stationsvej / Ebeltoftvej.

Stationsområdet er åbent og overskueligt med fin belysning.

Mørke Station har et spor og en perron, hvor der er overdækkede bænke. Ventefaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. Rejsekortudstyr er opstillet ved stationen. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret. Der bør generelt sikres god skiltning til stationen.

Mørke Station er veldisponeret og overskuelig med tidsvarende parkeringsfaciliteter.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	725	350
Cykelfafstand (2.000 m)	1.750	500

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	93
Afstigning fra Aarhus	66
Påstigning mod Grenaa	12
Afstigning fra Grenaa	22

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	1 / 1
Buslinjer	Rute 217, 319
Bilparkering (belægningsgrad)	29 (48 %)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	65 (38 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x	{x}	Mulighederne for byfortætning og placering af væsentlige transportmål bør indtænkes i byomdannelse af stationsområdet i 2015. Området nord for banen bør indarbejdes i omdannelsen.
Adgangsveje	-	x	{x}	God skiltning til stationen bør sikres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x	{x}	En fremtidig busforbindelse mellem Mørke St. og Thorsager bør overvejes.
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Middel	x	{x}	Afmærkning af p-pladserne foran stationen vil tydeliggøre disse.
Cykelparkering	Middel	x		
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau under hensyntagen til godstog ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Samlet æstetik	Lav	x	{x}	

Rammeområder KP09

- Andet
- Blandet bolig og erhverv
- Boligområde
- Centerområde
- Erhvervsområde
- Landområde
- Område til offentlige formål
- Rekreativt område
- Sommerhusområde
- Tekniske anlæg

Byvikling KP09

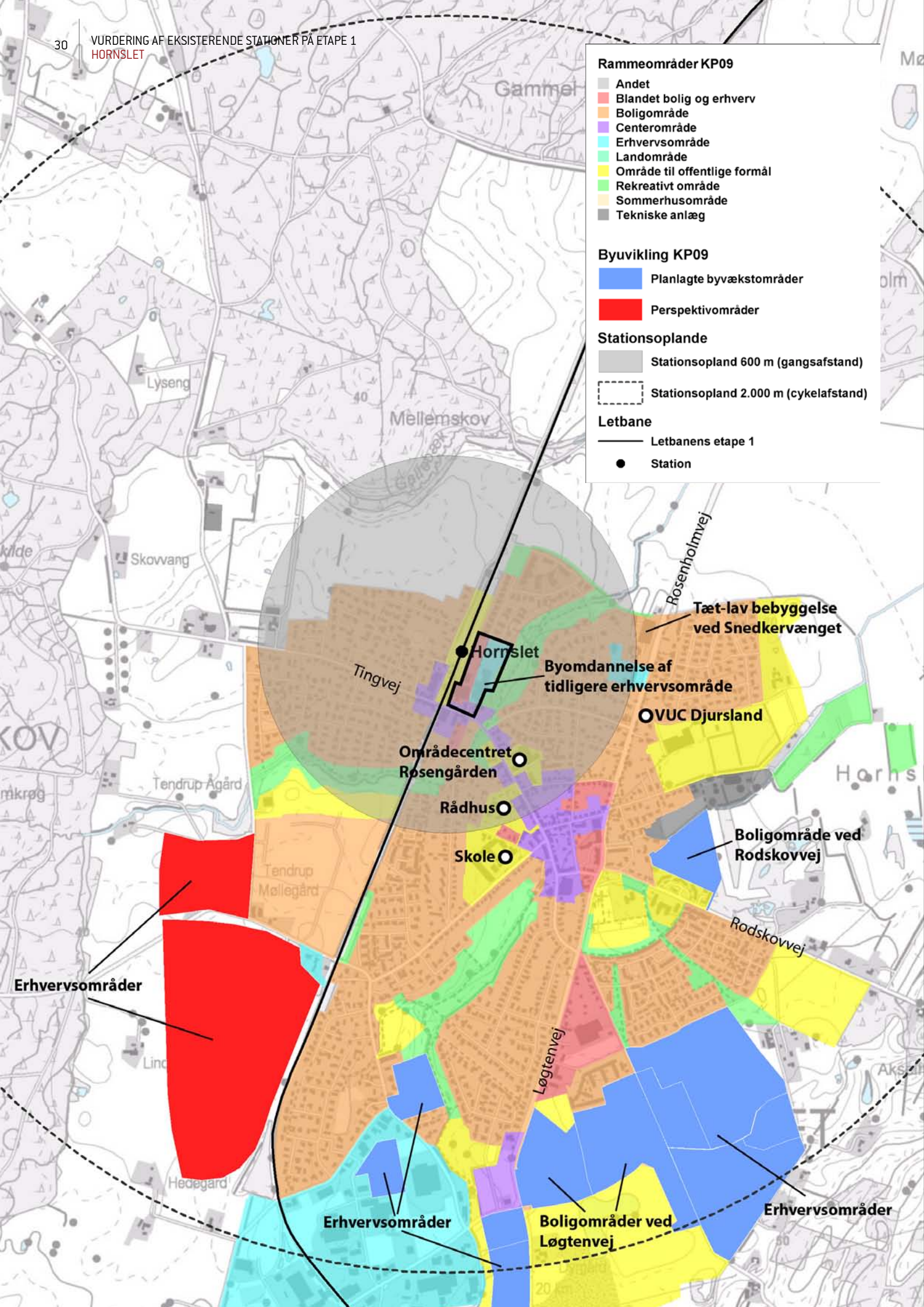
- Planlagte byvækstområder
- Perspektivområder

Stationsoplande

- Stationsopland 600 m (gangsafstand)
- Stationsopland 2.000 m (cykelafstand)

Letbane

- Letbanens etape 1
- Station



HORNSLET

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Hornslet ligger mellem Mørke og Skødstrup og er med knap 5.400 indbyggere Djurslands tredjestørste by.

Hornslet Station ligger i den nordvestlige del af byen i ud-kanten af byens centrum. Stationen ligger i et område, som er udlagt til offentlig serviceformål. Lokalplan nr. 46 for bymidten medtager også stationsområdet. Lokalplanen indeholder dog alene bestemmelser om højden af det omkringliggende byggeri, og fastligger ikke i øvrigt udformningen af stationsområdet.

Området nord for stationen er et eksisterende parcelhusområde i sædvanlig et plan med udnyttet tagetage. Der er ikke planer om at ændre området. Området langs Tingvej er udlagt til centerformål, dvs. blandet boliger, butikker og erhverv. På den sydlige side af Tingvej overfor stationen findes et mindre centerområde med en dagligvarebutik.

Størstedelen af byens boliger ligger syd og vest for stationen og består af åben-lav bebyggelse. Der er dog et mindre område med tæt-lav bebyggelse ved Snedkervænget godt 600 m vest for stationen. Der ligger et større erhvervsområde i den allersydligste del af byen. Rådhuset og Hornslet Skole har en central placering i byen sammen med Områdecetret Rosengården, som er en af byens største arbejdspladser, mens VUC Djursland ligger i den nordøstlige del af Hornslet.

Stationsområdet er bearbejdet i den bymidteplan, som Gruppen for By- og Landskabsplanlægning GBL vandt 1. præmie for. 1. etape, der omfatter det centrale butiksområde i Hornslet af bymidteplanen, er realiseret. 2. etape der omfatter området mod syd, er ikke realiseret. 3. etape omfatter den resterende del mod nord til og med stationsområdet. Der er ikke truffet politisk beslutning om tidspunktet for en færdiggørelse af bymidteplanen i Hornslet.

Øst for stationsområdet foreslås et tidligere erhvervsområde, Stark og Varo, omdannet til primært boligformål, og der planlægges opført 37 kædeboliger i 2 etager og etageboligbebyggelse i 3 etager med i alt 68 boliger, foruden butikker og erhverv. Nærheden til stationen indgår som et væsentligt aktiv for bebyggelsen. En lokalplan for området er under udarbejdelse.

De planlagte byvækstområder i Hornslet ligger alle i den sydlige del af Hornslet. Lokalplanen for byvækstområdet for Møllestedet ved Rodskovvej giver mulighed for 7 parcelhuse i 2 etager og 28 tæt-lave boliger i maks. to etager. Området er realiseret.

Nuværende planrammer samt de planlagte byvækst- og perspektivområder omkring Hornslet Station.

Lokalplanen for byvækstområdet ved Løgtenvej giver mulighed for 77 tæt-lave boliger, ca. 25 åben-lave boliger og ca. 27 etageboliger i maks. 3 etager. Desuden er der mulighed for etablering af offentlige formål, hvis nærmere anvendelse og udformning skal fastlægges gennem en ny lokalplan. Byudviklingsområdet, der grænser umiddelbart op til lokalplanområdet mod øst, er udlagt til boligformål, men er endnu ikke lokalplanlagt.

Der er restrummelighed i alle øvrige byvækstområder. Der er ikke udarbejdet lokalplan for områderne, der alle er udlagt til erhvervsformål. Der er igangsat en planlægning for et kraftvarmeværk og erhvervsområde i rammeområde 2.1.E7.

Perspektivområderne er alle ligeledes tiltænkt erhvervsformål.

Det sydligste perspektivområde ved motortrafikvejens ud-fletning (uden for kortudsnittet) indgår i byudviklingsområde Kalø Bugt, der strækker sig fra Eskerod og Rodskov via Ugelbølle mod Rønde. Der er udarbejdet et charter for en helhedsplan, der sikrer en etapeopdelt byudvikling, bestående af boliger, erhverv og offentlige formål. 1. etape udgør området ved Eskerod, og første byudviklingsområde vil sandsynligvis blive placeret syd for Aarhusvej. Det udlagte perspektivområde nord for Aarhusvej fastholdes ikke nødvendigvis i den nuværende udformning, men perspektivområdet vil fortsat indgå i byudviklingsområdet.

I de første faser af byudviklingen vil det være nødvendigt at trække på den offentlige og private service, der allerede findes i Hornslet. Nærheden til Hornslet vil have en væsentlig betydning for valget af institution, fritidstilbud, handel mv. Afstanden til Løgten / Skødstrup vurderes at være af en sammenlignelig størrelse, og området udgør muligvis allerede i dag det foretrukne servicested for beboerne i Eskerod og til dels Rodskov.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING HORNSLET STATION

Omdannelsen af det tidligere erhvervsområde, Stark og Varo, er med til at sikre en fortætning omkring stationen. Der er mulighed for at opnå en bedre sammenhæng mellem stationsområdet og centerområdet ved Tingvej i 3. etape af bymidteplanen ved at arbejde med mulighederne for placering af nye centerfunktioner, detailhandel eller regionale kultur- og servicetilbud med stationsnær placering i sydvest for stationen og med gode adgangsforhold til og fra stationen.

HORNSLET STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Hornslet Station er i dag betjent med halvtimesdrift mod Aarhus og timedrift mod Grenaa i dagtimer og med timedrift i begge retninger i aften timer på alle ugens dage. Ved åbningen af letbanens etape 1 øges betjeningen mod Aarhus til kvartersdrift, hvilket vil gøre Hornslet Station meget



Nærområdet ved Hornslet Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde. Den foreløbige placering af omformerstation ligger uden for kortudsnittet.



Overdækket cykelparkering med en god placering tæt på perronen på Hornslet Station.

attraktivt for kombinationsrejser mod Aarhus. Halv-delen af afgangene forløber via Lisbjerg og Skejby, mens den anden halvdel forløber ad Grenaa-banen. Der er i dag en overvægt af passagerer, som rejser fra og mod Aarhus.

Der kører fire regionalbuslinjer på Tingvej, hvor der er stoppested godt 100 m fra stationen. Den højfrekvente linje 100 har kvartersdrift i dagtimer på hverdage og betjener bydelene Egå, Skæring og Risskov på vej mod Aarhus. Passagerer med turmål i disse områder har således mulighed for omstigning til denne højfrekvente linje. Linje 217 kører mellem Randers og Rønde, linje 221 kører mod Voldum og Randers, og linje 319 kører mod Mørke og Allingåbro. Regionalbuslinjerne betjener den syd- og østlige del af Hornslet, som ligger uden for gangafstand fra stationen. Det meste af Hornslet by ligger dog inden for cykelafstand fra stationen. Da Hornslet Station er en krydsningsstation med meget tilbringertrafik med bus, bør der fremover sikres gode skifteforhold. Nogle af bussernes køreplaner er i dag ikke afstemt med togenes ankomst og afgang, hvilket til dels skyldes, at køreplanerne er afstemt med skolernes ringetider. For at opnå en bedre korrespondance mellem busser og letbane er det nødvendigt at ændre skolernes ringetider.

Banevej er den primære adgangsvej til parkeringspladserne for biler og cykler i tilknytning til stationen og skaber forbindelse mellem stationen og midtbyen via Tingvej. Der er også adgang til stationsområdet fra Slaenvej fra vest og Skovvej fra nord, som passagerer fra det mindre boligområde vest for stationen kan anvende. Cyklistere skal dele areal med biltrafikken på adgangsvejene, men trafikens omfang på disse veje virker beskeden, selvom der også udvikles trafik til og fra en dagligvarebutik på Banevej. Gaderum og udkørsler på Banevej vurderes overskuelige for alle trafikanter. Der vil i fremtiden være behov for gode adgangsforhold til stationen fra området øst for stationen, som er under omdannelse.

Der er i alt godt 80 parkeringspladser til biler, hvoraf de 30 pladser ligger på en asfalteret parkeringsplads uden tidsbegrænsning syd for den gamle stationsbygning, og de resterende ca. 50 pladser ligger på to asfalterede parkeringspladser nord for den gamle stationsbygning. Den nordligste parkeringsplads har tidsrestriktion på 30 minutter, hvilket hindrer brugen af pladsen til parker og rejs. Der er ikke brug for yderligere bilparkering. Der er ikke afmærket deciderede afsætningspladser, men der er mulighed for afsætning på Banevej eller på en af parkeringspladserne i tilknytning til stationen.

Der er 150 overdækkede cykelparkingspladser af fin kvalitet med en god placering ved perronen syd for stationsbygningen. Dette område er for nyligt blevet renoveret, og antallet af pladser opfylder behovet for cykelparkering.

Hornslet Station har i dag to spor og to perroner. Der planlægges etableret et tredje spor og en tredje perron samt en

sporkrydsning i forbindelse med letbanens etape 1, som vil kunne videreføres mod øst. På den østlige perron er der et læskur med bænke. Ventefaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau. Stationsområdet er åbent og overskueligt med fin belysning.

Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. Rejsekortudstyr er opstillet ved stationen. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane og evt. udvides med bl.a. realtidsinformation. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret. Der bør generelt sikres en god skiltning til stationen.

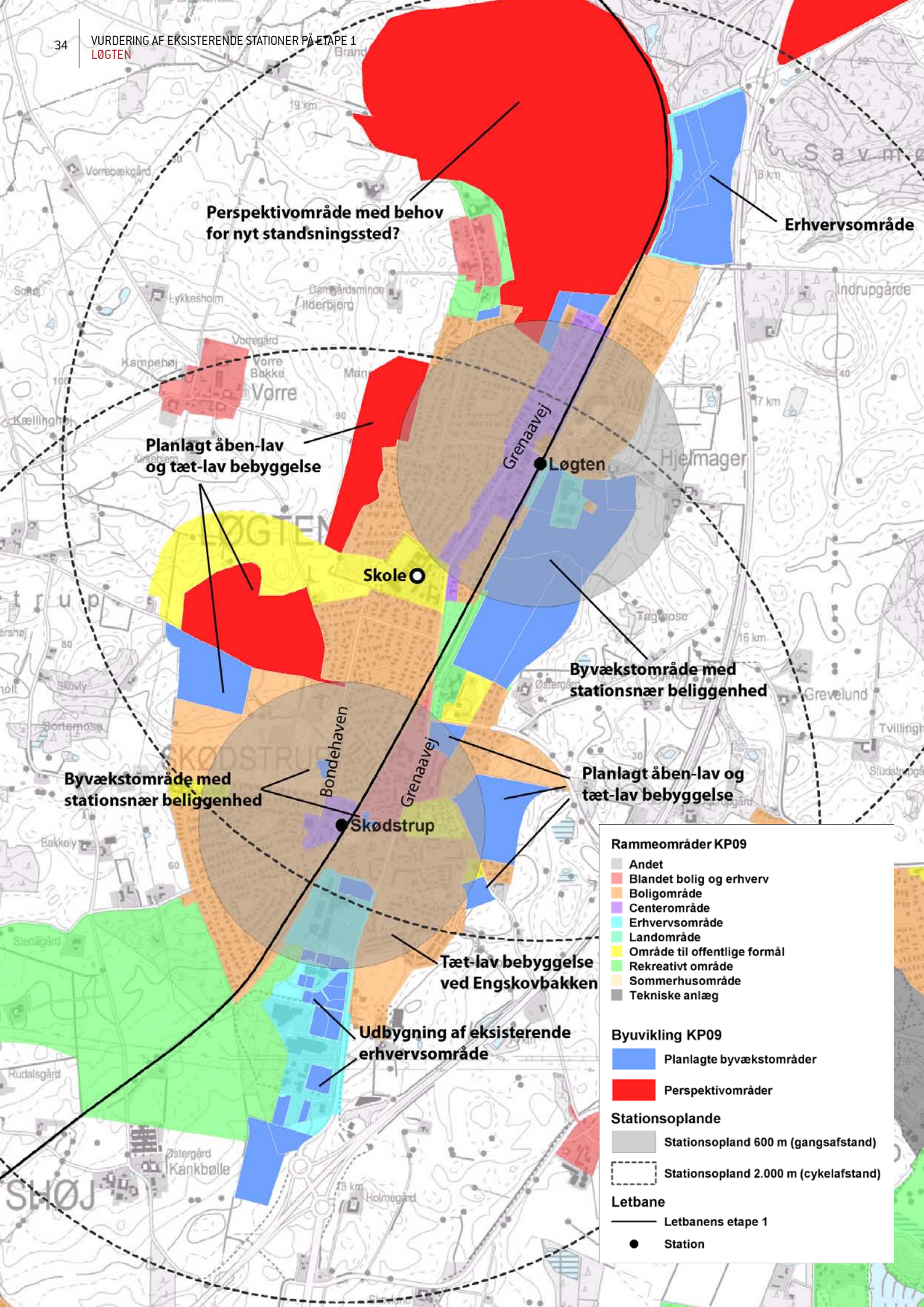
Hornslet Station er generelt veldisponeret og overskuelig.
ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel. En idéskitse for adgangsforhold fra øst udarbejdes af Syddjurs Kommune..

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	1.700	600
Cykelfafstand (2.000 m)	5.200	1.400

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	340
Afstigning fra Aarhus	297
Påstigning mod Grenaa	70
Afstigning fra Grenaa	93

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	4 / 2
Buslinjer	Rute 100, 217, 221, 319
Bilparkering (belægningsgrad)	82 (50 %)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	150 (57 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Høj	x	(x)	Bedre sammenhæng mellem stationsområdet og centerområdet ved Tingvej vil kunne opnås ved at placere nye funktioner med stationsær placering sydvest for stationen.
Adgangsveje	-		x	Der vil i fremtiden være behov for at sikre gode adgangsforhold til stationen fra området øst for stationen. God skiltning til stationen bør sikres.
Omstigning bus / letbane	Middel	x	(x)	Muligheden for tilpasning af bussernes køreplaner til letbanen kan overvejes.
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Høj	x		
Cykelparkering	Høj	x		
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau under hensyntagen til godstog ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Høj		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Høj		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen. Realtidsinformation bør overvejes indført.
Samlet æstetik	-	x	(x)	



LØGTEN-SKØDSTRUP

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Løgten og Skødstrup, som oprindeligt var bebyggelsesmæssigt adskilt fra hinanden, ligger ca. 5 km syd for Hornslet. Der er i dag knap 7.000 indbyggere i Løgten-Skødstrup, og byen har funktion som satellitby til Aarhus.

Løgten Station ligger sammen med banen på den østlige side af Grenaavej, mens det meste af Løgten by er etableret på den vestlige side af denne vej.

Både det stationsnære område og stationsoplandet er præget af åben-lav og tæt-lav bebyggelse. På den østlige side af Grenaavej er der et nyere parcelhusområde øst for stationen, mens der findes enkelte erhvervsvirksomheder i området umiddelbart omkring stationen. Sydøst for stationen er der et større ubebygget område. Resten af byen vest for Grenaavej er præget af parcelhusbebyggelse.

Aarhus Kommune planlægger at udvide Løgten by primært i den nordlige del af byen uden for det stationsnære område og sekundært i den sydlige del af byen, som har en beliggenhed tættere på stationen.

Der er planlagt byvækst i et større område sydøst for Løgten Station. I dette område ønskes samme bebyggelsesprincip som i den øvrige by. I den nordøstlige del af byen er der udlagt et større erhvervsområde ud til motorvejen.

Der er et stort perspektivområde nordvest for Løgten by, hvis anvendelse endnu ikke er fastlagt. Vest og sydvest for byen er der udlagt to mindre perspektivområder, hvor der forventes etableret åben-lav eller tæt-lav bebyggelse.

Skødstrup Station ligger knap 2 km syd for Løgten Station. Stationen har en mere central placering i forhold til det

omkringliggende byområde, der ligesom i Løgten primært består af åben-lav og tæt-lav bebyggelse. Vest for stationen findes et mindre centerområde. Syd for stationsområdet ligger få, men arealmæssigt store erhvervsvirksomheder mellem Grenaabanen og Grenaavej. Ca. 500 m sydøst for station ligger et boligområde med tæt-lav bebyggelse ved Engskovbakken.

I Skødstrup har Aarhus Kommune udlagt flere mindre områder til byvækst, som forventes udlagt til primært åben-lav og tæt-lav bebyggelse i stil med det eksisterende byområde. Syd for stationen er der udlagt mindre områder til fortætning af det erhverv, der allerede eksisterer i dag. De fleste af byvækstområderne ligger uden for det stationsnære område.

Der er udlagt to perspektivområder i den nordvestlige del af Skødstrup, som i tråd med den øvrige bebyggelse forventes at blive etableret med åben-lav og tæt-lav bebyggelse. Områdernes nærmere anvendelse er ikke fastlagt endnu.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING LØGTEN STATION

"Siloetten", som er et omdannelsesprojekt for den gamle silo til et 11-etage højt boligbyggeri med 21 boliger, er for nylig blevet færdiggjort ved Løgten Station. Det kan overvejes at udnytte muligheden for at etablere stationsnære funktioner med en højere bebyggelsesprocent end i den øvrige del af byen i stil med "Siloetten" i det store byvækstområde, der grænser op til stationen fra sydøst.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING SKØDSTRUP STATION

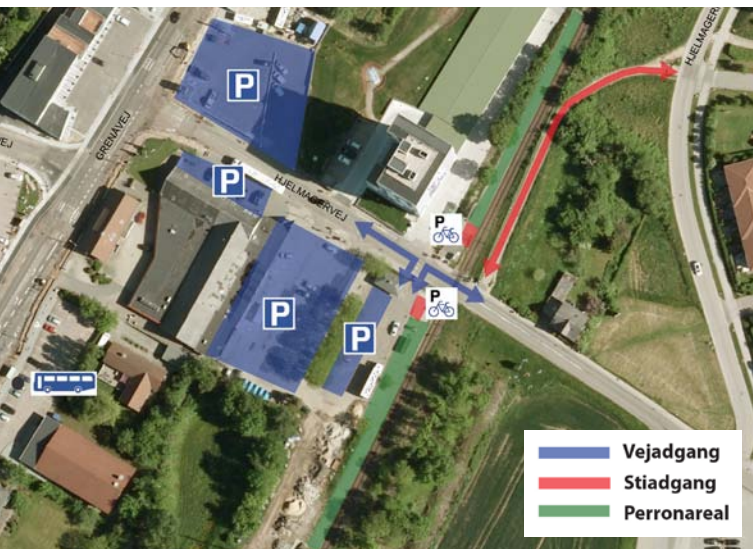
Dele af de udlagte byvækstområder til erhverv syd for stationen ligger i stationsnær afstand, hvor der vil være mulighed for at placere større transportmål med kort gangafstand til letbanen.

LØGTEN STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Løgten Station ligger ved Hjelmagervej øst for Grenaavej. Byudvikling i Løgten-området har givet en passagerforøgelse i den kollektive trafik, og togdriften til og fra Aarhus blev derfor først i 2011 øget til halvtimesdrift i dagtimer på hverdage. Der er ligeledes halvtimesdrift mod Hornslet i dagtimer på hverdage, mens der er timedrift i begge retninger i aftentimer på hverdage samt i weekenden. Ved åbningen af letbanens etape 1 øges betjeningen mellem Aarhus og Hornslet yderligere til kvartersdrift i dagtimer på hverdage og halvtimesdrift på øvrige tidspunkter, hvilket vil gøre Løgten Station meget attraktivt for kombinationsrejser mod Aarhus. Halvdelen af afgangene forløber via Lisbjerg og Skejby, mens den anden halvdel forløber ad Grenaabanen.

Der er i dag en overvægt af passagerer, som rejser fra og mod Aarhus. Passagertallet på stationen er væsentligt mindre end på Hornslet Station, selvom de to stationer har et



Nærområdet ved Løgten Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



Den nordlige perron på Løgten St., hvor den eksisterende cykelparkering er placeret.

sammenligneligt passagergrundlag inden for gang- og cykelafstand.

Fem regionalbuslinjer betjener Løgten. Den højfrekvente linje 100, som har kvartersdrift i dagtimer på hverdage, standser på Grenaavej ca. 100 m fra stationen. Størstedelen af afgangene i dagtimer på hverdage på linjerne 120, 121, 122 og 123 kører udenom Løgten, mens afgangene i aftentimer og weekend standser på Grenaavej. Linje 100 betjener bydelene Egå, Skæring og Risskov, og passagerer med turmål i disse områder har således mulighed for omstigning til denne højfrekvente rute. Gangforbindelsen mellem stationen og busstoppestedet bør synliggøres enten ved skiltning eller anden markering.

Hvis det bliver aktuelt at afkorte nogle af regionalbusruterne i forbindelse med letbanens etape 1, vil en afslutning af disse ruter ved Løgten Station give buspassagerer fra dele af de oplande på disse ruter, som ikke er letbanebetjent, mulighed for omstigning til både letbanen for passagerer, der skal til det nordlige Aarhus, og til linje 100 for passagerer, der har turmål i bydelene Egå, Skæring og Risskov.

Hjelmagervej er den primære adgangsvej til parkeringspladserne for biler og cykler i tilknytning til stationen og skaber forbindelse mellem stationen og boligområdet ved Hjelmagerparken samt det øvrige byområde vest for Grenaavej. En separat stiforbindelse forløber mellem Hjelmagerparken og Hjelmagervej. Lette trafikanter skal krydse jernbanen sammen med den øvrige trafik for at komme hen til parkerings- og perronarealerne. Trafikkens omfang på Hjelmagervej virker beskeden, og krydsning af vejen for lette trafikanter virker overskuelig.

Der er 10 parkeringspladser til biler, som er i tilknytning til stationen. Parkeringspladserne er asfalterede og ligger meget tæt på perronområdet. Der er yderligere parkering i nærområdet, som hører til supermarkedet. Der er ingen tidsrestriktioner på parkeringspladserne. Den nuværende og fremtidige passagerforøgelse som følge af byudviklingen og den øgede betjening vurderes at øge behovet for bilparkering. Det bør overvejes, om de eksisterende parkeringspladser i nærområdet kan opfylde det øgede parkeringsbehov. Alternativt bør arealet syd for den eksisterende parkering stationen reserveres til en mulig udvidelse af parkering.

Der er ikke afmærket deciderede afsætningspladser, men der er mulighed for afsætning på parkeringspladsen nærmest stationen. Såfremt det ønskes at sikre mulighed for afsætning, kan der indføres tidsrestriktion på 15 minutter på enkelte af parkeringspladserne.

Der er 15 cykelparkeringspladser, hvoraf 10 ligger ved perronen syd for Hjelmagervej og 5 ved perronen nord for Hjelmagervej. Det vurderes, at behovet for cykelparkering vil stige i takt med byudviklingen og den øgede betjening, og det bør derfor overvejes at etablere mere cykelparkering af højere kvalitet.

Løgten Station har i dag et spor og en perron på begge sider af Hjelmagervej. På begge perroner er der et læskur med bænk. Ventefaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. Rejsekortudstyr er opstillet ved stationen. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane og evt. udvides med bl.a. realtidsinformation. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

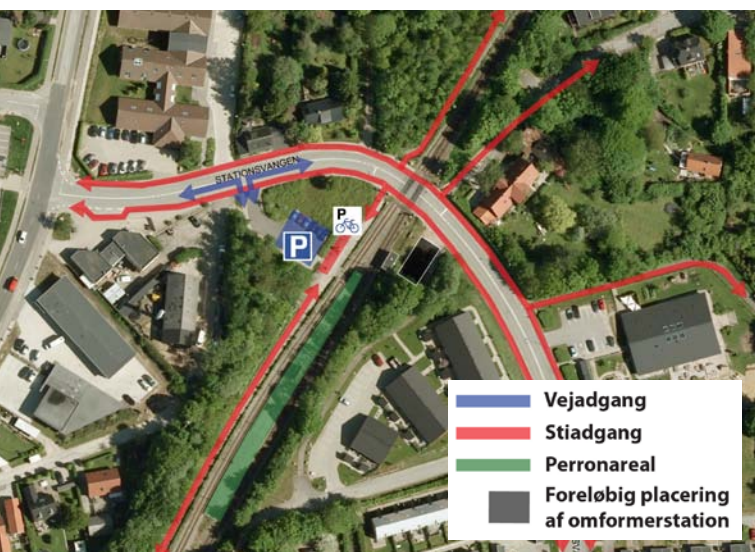
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	1.650	250
Cykelfafstand (2.000 m)	4.875	650

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	105
Afstigning fra Aarhus	97
Påstigning mod Grenaa	13
Afstigning fra Grenaa	17

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	4 / 2
Buslinjer	Rute 100, 120, 121, 122, 123
Bilparkering (belægningsgrad)	10 (30 %)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	15 (47 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x	(x)	Det kan overvejes at etablere funktioner med en højere tæthed i det store byvækstområde, der grænser op til stationen fra sydøst.
Adgangsveje	-	x	(x)	Skiltning til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Middel	x	(x)	Gangforbindelsen mellem bus og letbane kan synliggøres. Hvis nogle af regionalbusruterne afkortes ved Løgten St., bør det overvejes at etablere et terminalområde ved stationen.
Omstigning bil / letbane	-	x	(x)	Evt. indførelse af 15-min tidsrestriktion.
Bilparkering	Middel	x	(x)	Hvis nærliggende p-anlæg ikke kan opfylde det forventede øgede p-behov, bør der reserveres areal syd for den nuværende parkering ved stationen.
Cykelparkering	Høj		x	Der bør etableres 35 nye overdækkede p-pladser ved den sydlige perron.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau under hensyntagen til godstog ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen og evt. udvides med realtidsinformation.
Samlet æstetik	Middel	x	(x)	



Nærområdet ved Skødstrup Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



Perronområde på Skødstrup Station og stiforbindelsen mellem stationen og det sydlige byområde.

SKØDSTRUP STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Skødstrup Station ligger ved Stationsvangen mellem Grenaavej og Bondehaven. Stationen er i dag betjent med halvtimesdrift mod Aarhus og Hornslet i dagtimer på hverdage og timedrift mod Aarhus og Hornslet i aftentimer på hverdage samt i weekenden. Ved åbningen af letbanens etape 1 øges betjeningen mellem Aarhus og Hornslet til kvartersdrift i dagtimer på hverdage og halvtimesdrift på øvrige tidspunkter, hvilket vil gøre Skødstrup Station meget attraktivt for kombinationsrejser mod Aarhus. Halvdelen af afgangene forløber via Lisbjerg og Skejby, mens den anden halvdel forløber ad Grenaabanen. Der er i dag en klar overvægt af passagerer, som rejser fra og mod Aarhus.

Fem regionalbuslinjer betjener Skødstrup. Den højfrekvente linje 100, som har kvartersdrift i dagtimer på hverdage, standser på Grenaavej ca. 400 m fra stationen.

Størstedelen af afgangene i dagtimer på hverdage på linjerne 120, 121, 122 og 123 kører udenom Skødstrup, mens afgangene i aftentimer og weekend standser på Grenaavej. En afstand på 400 m mellem stationen og nærmeste busstoppested opfordrer ikke til skift mellem bus og letbane. Da passagerer samtidig har bedre mulighed for omstigning i Hornslet og Løgten, vurderes behovet for omstigning mellem bus og letbane i Skødstrup at være lille.

Stationsvangen er den primære adgangsvej til parkeringspladserne for biler i tilknytning til stationen. Vejen er udstyret med cykelsti i begge retninger, og der er en separat sti, som forbinder Stationsvangen med Grenaavej og det omkringliggende byområde. Der er også en separat sti, som følger banen mod nord og syd og giver adgang til stationsområdet fra boligområderne nord og syd for stationen. Der er således gode stiforbindelser til og fra stationsområdet. Selvom Stationsvangen er forholdsvis trafikeret, er der gode oversigtsforhold for lette trafikanter ved krydsning af vejen. Det vurderes således ikke nødvendigt at etablere sikre krydsningsmuligheder for lette trafikanter.

Der er 6 parkeringspladser til biler, som er i tilknytning til stationen. Parkeringspladserne er asfalterede og ligger meget tæt på perronområdet. Selvom den gennemførte parkeringstælling viste en forholdsvis lav belægning på disse pladser, er det opfattelsen, at de eksisterende parkeringspladser er eftertragtede i dag. En øgning af frekvensen ved letbanens åbning forventes at øge parkeringsbehovet. Det bør derfor overvejes at udvide den eksisterende parkeringsplads. For trafikanter kørende i østlig retning er der mulighed for afsætning ved en parkeringslomme på Stationsvangen ved krydset med Bondehaven.

Der er knap 50 cykelparkeringspladser, som har en god beliggenhed umiddelbart vest for sporene ved stationen. Der bør etableres cykelparkering med overdækning.

Skødstrup Station har i dag to spor og en ø-perron, som ligger syd for Stationsvungen. På perronen er der et læskur med bænk. Ventefaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltning til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. Rejsekortudstyr er opstillet ved stationen. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane og evt. udvides med bl.a. realtidsinformation. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

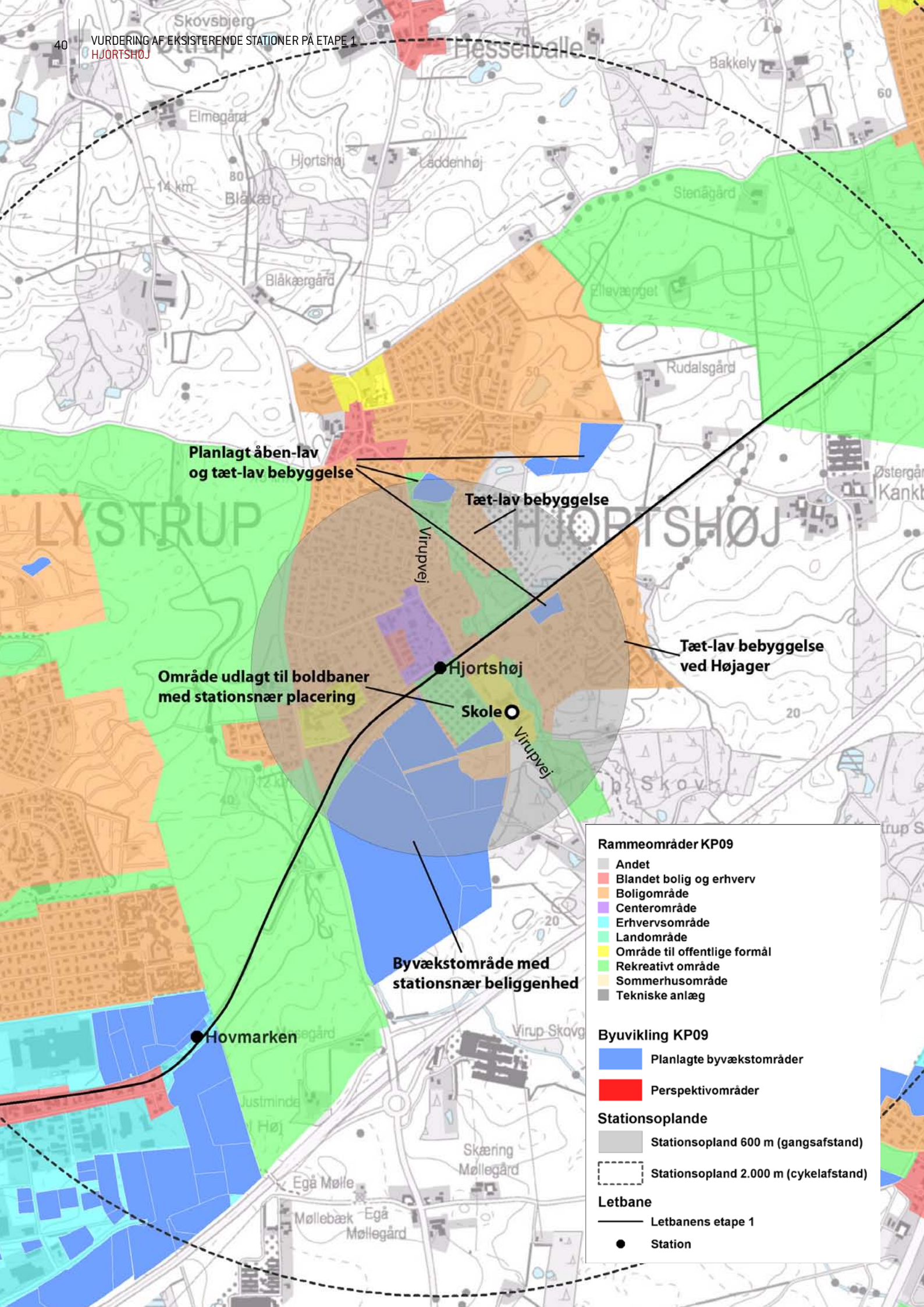
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	2.175	300
Cykelfafstand (2.000 m)	5.125	1.000

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	268
Afstigning fra Aarhus	211
Påstigning mod Grenaa	36
Afstigning fra Grenaa	18

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	4 / 2
Buslinjer	Rute 100, 120, 121, 122, 123
Bilparkering (belægningsgrad)	6 (33 %)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	48 (31 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x		Dele af byvækstområderne syd for stationen ligger i stationsnær afstand fra letbanen, som giver en attraktiv placering for erhvervsfunktioner.
Adgangsveje	-	x	(x)	Skiltning til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Middel		x	Det eksisterende p-anlæg bør udvides.
Cykelparkering	Høj		x	Det bør etableres overdækket cykelparkering og på sigt flere p-pladser.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau under hensyntagen til godstog ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen og evt. udvides med realtidsinformation.
Samlet æstetik	-	x	(x)	



Planlagt åben-lav og tæt-lav bebyggelse

Tæt-lav bebyggelse

Tæt-lav bebyggelse ved Højager

Område udlagt til boldbaner med stationsnær placering

Byvækstområde med stationsnær beliggenhed

Rammeområder KP09

- Andet
- Blandet bolig og erhverv
- Boligområde
- Centerområde
- Erhvervsområde
- Landområde
- Område til offentlige formål
- Rekreativt område
- Sommerhusområde
- Tekniske anlæg

Byuvikling KP09

- Planlagte byvækstområder
- Perspektivområder

Stationsoplade

- Stationsoplade 600 m (gangsafstand)
- Stationsoplade 2.000 m (cykelafstand)

Letbane

- Letbanens etape 1
- Station

HJORTSHØJ

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Hjortshøj ligger ca. 3 km sydvest for Løgten-Skødstrup og har knap 3.000 indbyggere.

Hjortshøj Station ligger umiddelbart vest for Virupvej, som er en af hovedtrafikvejene gennem byen. Størstedelen af byens indbyggere bor nord for stationen i blandet åben-lav og tæt-lav bebyggelse, men der er også et boligområde med primært tæt-lav bebyggelse øst for stationen. Centerfunktionerne ligger umiddelbart nord for stationen, mens byens skole og idrætsfunktioner ligger ca. 300 m syd for stationen. Sydvest for stationen er et større ubebygget område, som delvist er udlagt til rekreativt areal.

Aarhus Kommune planlægger at udvide Hjortshøj by mod syd. I dette område er et stort byvækstareal udlagt

til primært åben-lav og tæt-lav bebyggelse i tråd med det øvrige bebyggelsesmønster i byen. Der er ligeledes udlagt mindre byvækstområder nord for stationen til åben-lav og tæt-lav bebyggelse.

Der er ingen perspektivområder omkring Hjortshøj by.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING HJORTSHØJ STATION

Det bør overvejes at fortætte det stationsnære byvækstområde syd for stationen, da området har en attraktiv placering for bolig-, erhverv- og servicefunktioner inden for gangafstand af letbanen.

Arealet udlagt til boldbaner er et af de mest stationsnære arealer i byen. Hvis der kan findes en alternativ placering til boldbaner, vil dette areal være oplagt til boliger.



Nærområdet ved Hjortshøj Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



Bilparkering syd for Hjortshøj Stationsvej foran Hjortshøj Station.



Overdækket cykelparkering ved Hjortshøj Station.

HJORTSHØJ STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Hjortshøj Station er i dag betjent med halvtimesdrift mod Aarhus og Hornslet i dagtimer på hverdage og timedrift mod Aarhus og Hornslet i aftentimer på hverdage samt i weekenden. Ved åbningen af letbanens etape 1 øges betjeningen mellem Aarhus og Hornslet til kvartersdrift i dagtimer på hverdage og halvtimesdrift på øvrige tidspunkter, hvilket vil gøre Hjortshøj Station meget attraktivt for kombinationsrejser mod Aarhus. Halvdelen af afgangene forløber via Lisbjerg og Skejby, mens den anden halvdel forløber ad Grenaabanen. Der er i dag mellem 300 og 400 passagerer, som dagligt rejser fra og mod Aarhus.

Der er gode omstigningsforhold til bybuslinje 12 og 32 ved stationen. Linje 12 kører til og fra Aarhus og betjener den nordlige del af Hjortshøj med timedrift, mens linje 32 kun har én morgen- og eftermiddagsafgang. Bussernes køreplaner er ikke fuldt ud afstemt med togenes ankomst og afgang. Denne korrespondance kan overvejes forbedret.

Virupvej og Hjortshøj Stationsvej er de to primære adgangsveje til bil- og cykelparkering ved stationsområdet. Virupvej er udstyret med cykelsti i begge retninger syd for Hjortshøj Stationsvej, mens cyklister må færdes sammen med den øvrige trafik på de andre adgangsveje. Der er to fodgængerovergange i krydset mellem Virupvej og Hjortshøj Stationsvej, mens lette trafikanter, der færdes syd for banen, kan krydse Virupvej ved et fodgængerfelt tæt på skolen. Aarhus Kommune tilkendegiver, at krydsningsmulighederne på Virupvej ikke kan forbedres.

Der er i dag 25 parkeringspladser til biler, som ligger dels foran stationen og dels sydvest for stationen på Hjortshøj Stationsvej. Parkeringspladserne sydvest for stationen er forbeholdt togrejsende. Antallet og kvaliteten af parkeringspladserne vurderes at være tilstrækkelig. Der er ingen deciderede afsætningspladser i tilknytning til stationen.

Der er ca. 75 cykelparkeringspladser, som har en god beliggenhed mellem perron og Hjortshøj Stationsvej. Noget af cykelparkeringen er overdækket. Antallet og kvaliteten af cykelparkeringen vurderes at være tilstrækkelig.

Der kan godt forekomme megen trafik i området omkring stationen pga. trafikanter, der skal til og fra skolen på Virupvej syd for stationen. Der er adskillige konfliktpunkter mellem lette trafikanter og biler på Hjortshøj Stationsvej i forbindelse med parkering og afsætning af bil- og buspassagerer. Det kan overvejes at tydeliggøre eller reducere antallet af konfliktpunkter mellem disse trafikantgrupper.

Hjortshøj Station er åben og overskuelig. Stationen har i dag et spor og en perron på begge sider af Virupvej. På perronen vest for Virupvej er der et læskur med bænk. Ventefaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1

moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. Rejskortudstyr er opstillet ved stationen. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane og evt. udvides med bl.a. realtidsinformation. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

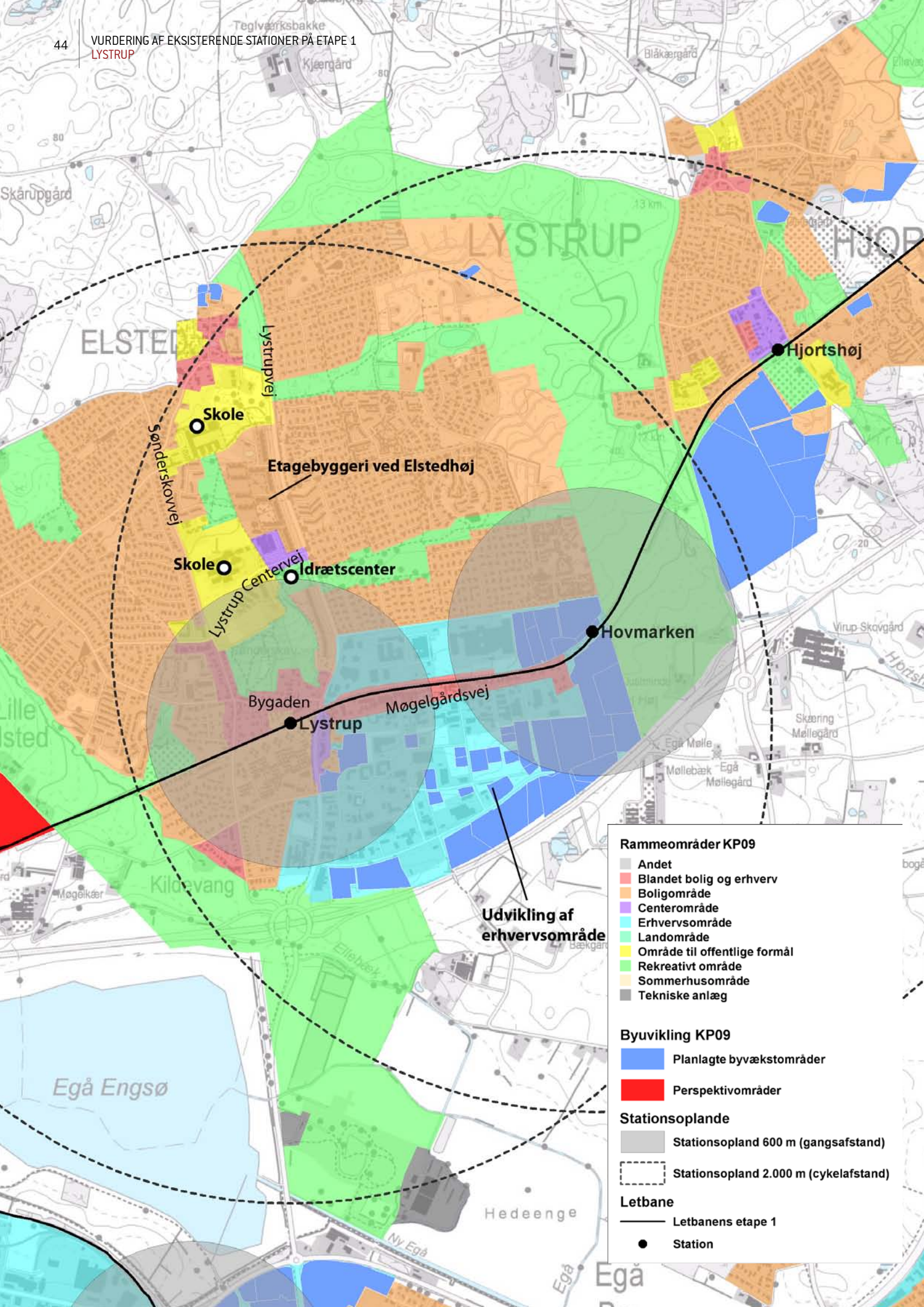
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	1.725	250
Cykelf afstand (2.000 m)	6.725	800

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	338
Afstigning fra Aarhus	414
Påstigning mod Grenaa	30
Afstigning fra Grenaa	60

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	4 / 2
Buslinjer	Rute 12, 32
Bilparkering (belægningsgrad)	25 (56 %)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	76 (53 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x	(x)	Det bør overvejes at fortætte det stationsnære byudviklingsområde syd for stationen. Arealet udlagt til boldbaner ligger meget stationsnært og kan overvejes udnyttet til funktioner, som genererer passagerer til letbanen.
Adgangsveje	-	x	(x)	Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Middel	x	(x)	Korrespondance mellem bus og letbane kan overvejes forbedret.
Omstigning bil / letbane	-	x	(x)	Etablering af en p-lomme på Hjortshøj Stationsvej bør overvejes.
Bilparkering	Middel	x		
Cykelparkering	Høj	x		
Trafiksikkerhed	-	x	(x)	Det kan overvejes at tydeliggøre og eventuelt at reducere konfliktpunkter mellem cyklister, biler og busser på Hjortshøj Stationsvej.
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau under hensyntagen til godstog ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen og evt. udvides med realtidsinformation.
Samlet æstetik	-	x	(x)	

**Rammeområder KP09**

- Andet
- Blandet bolig og erhverv
- Boligområde
- Centerområde
- Erhvervsområde
- Landområde
- Område til offentlige formål
- Rekreativt område
- Sommerhusområde
- Tekniske anlæg

Byuikling KP09

- Planlagte byvækstområder
- Perspektivområder

Stationsoplande

- Stationsopland 600 m (gangsafstand)
- Stationsopland 2.000 m (cykelafstand)

Letbane

- Letbanens etape 1
- Station

LYSTRUP

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Lystrup er med sine godt 10.000 indbyggere den største by uden for Aarhus i Aarhus Kommune. Lystrup ligger mellem Hjortshøj og det store byudviklingsområde ved Elev. Disse tre byområder ligger meget tæt på hinanden, og den nordøstlige del af Lystrup er i dag næsten vokset sammen med Hjortshøj.

Grenaabanen, to øst-vestgående grønne kiler og de nord-syd gående trafikveje Lystrupvej og Sønderskovvej deler Lystrup by ind i flere mindre kvarterer. Byen fremstår uden et egentligt tyngdemæssigt knudepunkt.

De fleste boliger og centerfunktioner i Lystrup ligger nord for Grenaabanen, mens størstedelen af byens erhverv ligger i området mellem Grenaabanen og Djurslandmotorvejen. Byens center ligger i området mellem Lystrupvej og Sønderskovvej i den nordlige del af byen. Elsted Skole og Lystrup Skole ligger også i dette område, mens Lystrup Hallen ligger på den sydlige side af Lystrup Centervej.

Der er to stationer i Lystrup, som ligger i den sydlige del af byen. Det stationsnære område omkring Lystrup Station er en blanding af boliger og erhverv med åben-lav og tæt-lav bebyggelse og er umiddelbart uden stor tyngde set i forhold til andre dele af byen som f.eks. etagebyggeriet ved Elstedhøj. Lystrup Station ligger henholdsvis ca. 1,5 km syd for Elstedhøj og ca. 1 km syd for Lystrup Skole og funktionerne omkring Lystrup Centervej.

Hovmarken Station er i dag et trinbræt, der har en perifer placering øst for erhvervsområdet i den sydlige del af byen. Det stationsnære område består primært af små erhvervs-virksomheder, som ikke forventes at skabe en større mængde passagerer til letbanen, mens der også er forbindelse til et boligområde med tæt-lav bebyggelse ca. 500 m nord for stationen.

Den planlagte byvækst i Lystrup fokuserer på udviklingen af erhvervsområdet mellem Grenaabanen og Djurslandmotorvejen, som virker nedslidt. Aarhus Kommune vurderer, at området omkring Lystrup Station er fuldt udbygget.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING HOVMARKEN STATION

Muligheden for at udnytte de allerede udlagte byvækstområder i stationsnær afstand fra Hovmarken Station bør overvejes. Dette vil give mulighed for etablering af boliger og erhverv, der kan skabe et kundegrundlag til stationen, da dette vil være altafgørende for at kunne øge stationens anvendelse.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING LYSTRUP STATION

Mulighederne for fortætning eller omdannelse af de eksisterende områder omkring Lystrup Station kan overvejes, herunder muligheden for at placere væsentlige transportmål, som kan generere et øget kundegrundlag til letbanen, i de erhvervsområder mod sydøst, som ligger inden for gangafstand fra stationen og på sigt skal omdannes.

HOVMARKEN STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Hovmarken Station er i dag betjent med halvtimesdrift mod Aarhus og Hornslet i dagtimer på hverdage og timedrift mod Aarhus og Hornslet i aftentimer på hverdage samt i weekenden. Ved åbningen af letbanens etape 1 øges betjeningen mellem Aarhus og Hornslet til kvartersdrift i dagtimer på hverdage og halvtimesdrift på øvrige tidspunkter. Halvdelen af afgangene forløber via Lisbjerg og Skejby, mens den anden halvdel forløber ad Grenaabanen.



Nærområdet ved Hovmarken Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronarede.



Perronområdet på Hovmarken Station set fra cykelparkeringen i den nordlige perronende og ned mod stibroen.

Hovmarken Station ligger afsides i forhold til størstedelen af Lystrup by, hvilket de meget beskedne passagertal vidner om. Set i forhold til Lystrup Station betjener stationen væsentligt færre beboere og arbejdspladser inden for gangafstand. Der er dog flere beboere og arbejdspladser, der ligger inden for cykelafstand af Hovmarken Station.

Den primære adgangsvej for trafik fra sydvest til stationen er ad Møgelgårdsvej, som forløber mellem Sønderkovvej og vendepladsen umiddelbart sydvest for stationen, hvor der er mulighed for afsætning. Vejen har to kørebaner til biler og cyklister, og trafikmængden vurderes at være lav. En sti forløber fra vendepladsen hen til gangbroen over baneløbet. Vendepladsen ligger dog 100 m fra gangbroen. Fra nord giver en sti adgang til perronområdet for cyklister og fodgængere fra boligområdet nord for Hovmarken.

Adgang til perronområdet for handicappede og gangbesværede er kun mulig fra nord, da gangbroen udgør en barriere for disse personer. Ved en øget anvendelse af stationen, bør der etableres mulighed for at krydse banen for handicappede og gangbesværede.

Bybuslinje 18 betjener Møgelgårdsvej og Hovmarken. Bybuslinjen er forholdsvis højfrekvent med 3-4 afgang i timen. Stoppestederne ligger dog godt 600 m fra selve stationsområdet. Manglen på infrastruktur omkring stationen vanskeliggør en forbedring af omstigningsforholdene mellem bus og letbane, og det er sandsynligvis passagerer med turstart eller turmål i lokalområdet, der anvender stationen.

Der er ikke mulighed for bilparkering i dag. Stationen ligger dog tæt på motorvejsnettet og har dermed en god beliggenhed i forhold til etablering af et parker og rejs anlæg, hvilket vil skabe mulighed for kombinationsrejser og dermed bidrage til en øget anvendelse af stationen.

Der er i dag knap 30 cykelparkeringspladser ved stationen. Pladserne er fordelt på to områder, som ligger henholdsvis nord for perronen og umiddelbart syd for stibroen på den sydlige side af banen. Antallet af cykelparkeringspladser vurderes at være tilstrækkelig, og der er kort gangafstand til perronområdet. Hvis stationen får en højere anvendelse end i dag, bør det dog overvejes at etablere overdækket cykelparkering.

Stationsområdet er omgivet af beplantning, hvilket kan medvirke til, at området fremstår som indelukket. På grund af stationens perifere placering i byen, vil der være ret mørkt i nærområdet i aftentimerne. Dette kan være med til at nedsætte den oplevede tryghed, selvom der allerede i dag er belysning på adgangsveje og perron.

Stationen har i dag et spor og en perron på den nordlige side af banen, hvor der er et læskur med bænk. Vente-faciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1

moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. Rejsekortudstyr er opstillet ved stationen. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	700	300
Cykelfafstand (2.000 m)	10.350	2.875

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	56
Afstigning fra Aarhus	31
Påstigning mod Grenaa	10
Afstigning fra Grenaa	3

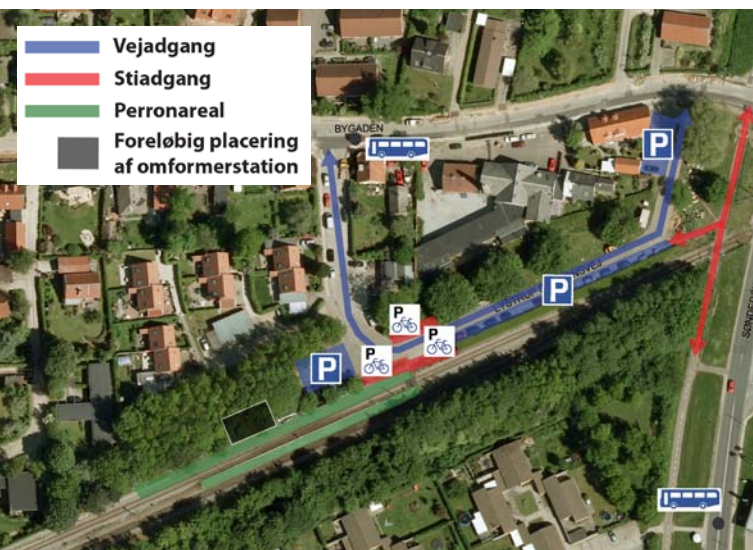
Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	4 / 2
Buslinjer	Rute 18
Bilparkering (belægningsgrad)	0 (-)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	28 (0%)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel		x	Etablering af bolig- og erhvervsfunktioner omkring stationen er altafgørende for at sikre en øget anvendelse af stationen.
Adgangsveje	-	x	(x)	Ved en øget anvendelse af stationen bør vejnettet udbygges omkring stationen, og tilgængeligheden for handicappede og gangbesværede bør forbedres. Skiltning til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x		
Cykelparkering	Lav	x	(x)	Ved en højere anvendelse af stationen, bør der etableres overdækket cykelparkering.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-		x	God belysning ved perronområdet bør sikres, og fjernelse af beplantning omkring stationen bør overvejes.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau under hensyntagen til godstog ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Lav		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Lav		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Samlet æstetik	-	x	(x)	

LYSTRUP STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Lystrup Station er i dag betjent med halvtimesdrift mod Aarhus og Hornslet i dagtimer på hverdage og timedrift mod Aarhus og Hornslet i aftentimer på hverdage samt i weekenden. Ved åbningen af letbanens etape 1 øges betjeningen mellem Aarhus og Hornslet til kvartersdrift i dagtimer på hverdage og halvtimesdrift på øvrige tidspunkter. Halvdelen af afgangene forløber via Lisbjerg og Skejby, mens den anden halvdel forløber ad Grenaabanen. Den øgede betjening kombineret med en placering tæt på det overordnede vejnet vil gøre Lystrup Station meget attraktivt for kombinationsrejser mod Aarhus – noget som stationen allerede anvendes til i dag. Der er i dag over 400 passagerer, som dagligt rejser fra og mod Aarhus.



Nærområdet ved Lystrup Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



Eksisterende cykel- og bilparkering umiddelbart nord for perronområdet på Lystrup Station. Der er ikke nok cykelparkeringspladser i dag.

Der er mulighed for omstigning til bybuslinje 18, som har stoppested godt 200 m fra stationen på Sønderskovvej. Linje 18 har en frekvens på 3-4 afgang i timen i dagtimer og betjener den sydlige del af Lystrup by på vej mod Aarhus samt noget af den nordlige del af Lystrup by, som potentielt kunne være rejsemål for en væsentlig del af passagererne. Linje 18 betjener ikke den nordøstlige del af Lystrup by, som har mange beboere. Dette gør den højfrekvente linje 1A, hvis nærmeste stoppested dog ligger ca. 600 m fra stationen. Linje 32 stopper på Bygaden ved stationen, men har kun én morgen- og eftermiddagsafgang. Bussernes køreplaner er ikke afstemt med togenes ankomst og afgang.

Muligheden for en bedre busforbindelse mellem stationen og den nordøstlige del af Lystrup bør overvejes. Linje 1A forventes nedlagt i forbindelse med letbanens etape 1. Det bør tilstræbes, at den fremtidige busrute til og fra den nordøstlige del af Lystrup har en bedre betjening af stationen, f.eks. ved at føre ruten ad Bygaden.

Den primære adgangsvej for biltrafik til og fra stationen er ad Lystrup Stationsvej. Denne vej er forbundet til Bygaden, som forløber mellem Sønderskovvej og Lystrupvej. Cyklister og fodgængere fra det østlige opland har mulighed for at anvende et stisystem i eget tracé, som er forbundet med Lystrup Stationsvej. Der er ikke en sikker krydsning for cyklister og fodgængere på Sønderskovvej i umiddelbar nærhed af stationen.

Der er knap 20 parkeringspladser fordelt på et parkeringsanlæg umiddelbart nord for perronområdet samt længdeparkering på Lystrup Stationsvej. Der er kort gangafstand til perronområdet. DSB har udtrykt ønske om udvidelse af parkeringspladserne i forbindelse med arbejdet vedrørende placering af omformerstationer. Der er yderligere parkering ved den nordøstligste del af vejen. Såfremt disse pladser kan anvendes af rejsende, vurderes der ikke at være behov for flere parkeringspladser.

Der er ikke er deciderede afsætningspladser, men det kan overvejes at indføre 15-minutters tidsrestriktion på enkelte af længdeparkeringspladserne.

Der er 130 cykelparkeringspladser med en placering helt tæt på perronområdet. Pladserne består af cykelstativer, som ikke er overdækkede. Der bør etableres overdækket cykelparkering for at øge kvaliteten.

Stationsområdet fremstår åbent og kan ses fra alle adgangsveje. Dette er med til at sikre en tryghed for passagerer, som opholder sig på perronen.

Stationen har i dag to spor og to perroner på henholdsvis den nordlige side af sporene og mellem sporene. På den nordligste perron er der et læskur med bænk. Ventesfaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens

etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. Rejsekortudstyr er opstillet ved stationen. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane og evt. udvides med bl.a. realtidsinformation. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

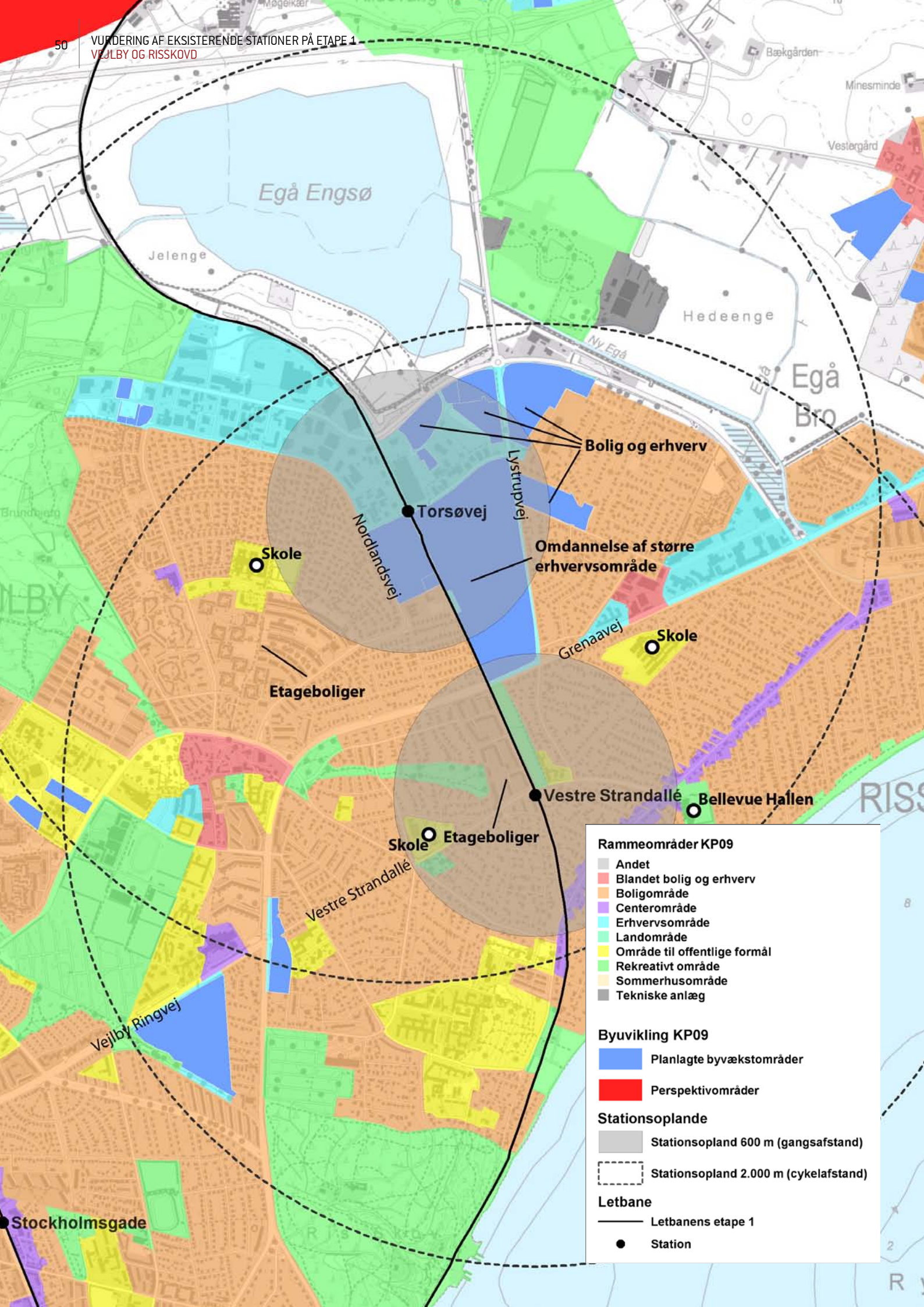
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	1.825	1.325
Cykelfafstand (2.000 m)	9.725	2.575

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	430
Afstigning fra Aarhus	457
Påstigning mod Grenaa	57
Afstigning fra Grenaa	65

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	4 / 2
Buslinjer	Rute 18, 32
Bilparkering (belægningsgrad)	19 (63 %)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	130 (70 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x	(x)	Det kan overvejes at placere væsentlige transportmål i de erhvervsområder mod sydøst, som ligger inden for gangafstand og på sigt skal omdannes.
Adgangsveje	-	x	(x)	Skiltning til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Middel		x	Forbindelsen mellem stationen og busser til og fra den nordøstlige del af Lystrup bør forbedres.
Omstigning bil / letbane	-	x	(x)	Evt. indførelse af 15-min tidsrestriktion.
Bilparkering	Middel	x		
Cykelparkering	Høj		x	Der bør etableres overdækket cykelparkering.
Trafiksikkerhed	-	x	(x)	Det bør overvejes at etablere en sikker krydsningsmulighed for lette trafikanter på Sønderskovvej i tilknytning til stationsområdet.
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau under hensyntagen til godstog ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Høj		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Høj		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen og evt. udvides med realtidsinformation.
Samlet æstetik	-	x	(x)	



Rammeområder KP09

- Andet
- Blandet bolig og erhverv
- Boligområde
- Centerområde
- Erhvervsområde
- Landområde
- Område til offentlige formål
- Rekreativt område
- Sommerhusområde
- Tekniske anlæg

Byuvikling KP09

- Planlagte byvækstområder
- Perspektivområder

Stationsoplande

- Stationsopland 600 m (gangsafstand)
- Stationsopland 2.000 m (cykelafstand)

Letbane

- Letbanens etape 1
- Station

VEJLBY-RISSKOV

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Grenaabanen forløber gennem bydelen Vejlbj-Risskov i det nordlige Aarhus og standser ved Torsøvej Station og Vestre Strandallé Station.

Torsøvej Station ligger centralt i et større erhvervsområde, som ligger mellem Lystrupvej mod øst og Nordlandsvej mod vest. Både øst og vest for erhvervsområdet ligger et større boligområde, som primært består af åben-lav og tæt-lav boligbebyggelse. Jellebakkeskolen ligger på kanten af det stationsnære område vest for Torsøvej Station.

Det stationsnære område omkring Vestre Strandallé Station består hovedsageligt af parcelhusbebyggelse, men nordvest for stationen ligger et mindre område med etageboliger mellem Vestre Strandallé og Grenaavej. Risskov Skole ligger ca. 500 m vest for stationen, mens Strandskolen ligger lige uden for det stationsnære område mod nordøst. Bellevue Hallen ligger på kanten af det stationsnære område mod øst.

Aarhus Kommune planlægger at omdanne et større stationsnært erhvervsområde omkring Torsøvej Station fra småerhverv til bolig- og kontorformål med en betydelig større tæthed end i dag. Omdannelsen forventes at ske

over en længere årrække. Øvrige mindre planlagte byomdannelsesområder forventes omdannet til blandede bolig- og erhvervsformål.

Aarhus Kommune har tilkendegivet, at området omkring Vestre Strandallé Station er fuldt bebygget. Det kan dog overvejes, om det stationsnære rekreative område vil have en større værdi, hvis det omdannes til boliger.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING TORSØVEJ STATION

Aarhus Kommunes planer om omdannelse af et større stationsnært område omkring Torsøvej Station fra småerhverv til bolig- og kontorformål med en betydelig større tæthed giver gode muligheder for at tiltrække et større passagergrundlag til letbanen. Et mindre område ved Arretsøvej er ved at blive lokalplanlagt.

Stationen bør i forbindelse med omdannelsen gøres mere synlig og tilgængelig og indarbejdes som et knudepunkt i området.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING VESTRE STRANDALLÉ STATION

Aarhus Kommune har tilkendegivet, at området omkring Vestre Strandallé Station er fuldt bebygget.

TORSØVEJ STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Torsøvej Station er i dag betjent med halvtimesdrift mod Aarhus / Tranbjerg og Hornslet i dagtimer på hverdage og tilmiddeltid mod Aarhus / Tranbjerg og Hornslet i aften-timer på hverdage samt i weekenden. Denne betjening forventes opretholdt ved åbningen af letbanens etape 1.

På trods af de mange arbejdspladser inden for gangafstand af stationen, er anvendelsen af stationen ikke høj. Det nærliggende boligområde øst for stationen har en fin bybusbetjening. En større omdannelse af nærområdet omkring stationen vil kunne øge passagergrundlaget. I denne forbindelse bør det overvejes at øge letbanebetjeningen til kvartersdrift.

Vest for Torsøvej Station stopper bybuslinje 13 på Nordlandsvej ca. 200 m fra stationen. Denne linje kører fra

Vejlby mod centrum med 20-minutters drift i dagtimer. Øst for Torsøvej Station stopper bybuslinje 18 på Lystrupvej ca. 600 m fra stationen. Denne linje kører ligeledes mod centrum med 3-4 afgang i timen. Der vurderes ikke at være et væsentligt behov for omstigning mellem bus og letbane.

De primære adgangsveje til Torsøvej Station er ad Torsøvej og Arresøvej. Torsøvej ender ved stationen, hvor der er bil- og cykelparkering, mens Arresøvej forløber gennem erhvervsområdet ca. 100 m øst for stationen. Fra Arresøvej er der adgang til bil- og cykelparkering tæt på stationen, hvor lette trafikanter kan færdes ad en sti i eget tracé. Da nærområdet omkring stationen hovedsageligt består af lokalveje, er området generelt ikke præget af megen trafik. Det bør overvejes at gøre stationen mere synlig, f.eks. ved bedre skiltning, da dette kan medvirke til en større anvendelse af stationen.



Nærområdet ved Torsøvej Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



Cykelparkeringen ved Torsøvej Station har en god beliggenhed, men en dårlig kvalitet. Der er heller ikke nok pladser.

Der er 12 bilparkeringspladser med stationsnær placering, hvoraf størstedelen ligger på et græsareal umiddelbart øst for stationen. Det reserverede areal til omformerstation ligger umiddelbart vest for parkeringspladsen. Hvis den endelige placering af omformerstationen reducerer antallet af parkeringspladser, bør det overvejes, hvorvidt der skal etableres alternativ parkering svarende til dagens kapacitet. Der er ikke besludte afsætningspladser i tilknytning til stationen, men afsætning er mulig omkring begge p-pladser, hvor den øvrige trafik er begrænset. Et fremtidigt øget rejsebehov til og fra stationen som følge af byudvikling vurderes ikke at give behov for mere bilparkering, da passagerer vurderes hovedsageligt at have turstart eller turmål tæt på stationen.

Der er i dag godt 30 cykelparkeringspladser fordelt henholdsvis vest og øst for stationen. Pladserne har en god beliggenhed, men har en dårlig kvalitet. Antallet af cykelparkeringspladser opfylder ikke det nuværende behov, og i takt med en eventuel byomdannelse, vil behovet formentlig stige. Det bør derfor overvejes at udvide til 50 parkeringspladser, som overdækkes.

Stationsområdet er delvis afskærmet visuelt af beplantning, hvilket kan medvirke til, at området fremstår som indelukket. På grund af stationens placering i et erhvervsområde, kan der være ret mørkt og stille i nærområdet i aften-timerne. Dette kan være med til at nedsætte den oplevede tryghed, selvom der allerede i dag er belysning på adgangsveje og perron. Skiltningen til stationen bør forbedres.

Stationen har i dag to spor og to perroner på henholdsvis den østlige og vestlige side af sporene. Gangbroen er eneste forbindelse mellem de to perroner, hvilket giver gener for handicappede og gangbesværede. Ved en øget anvendelse af stationen, bør der etableres bedre mulighed for at krydse banen for handicappede og gangbesværede.

Der er læskure med bæk på begge perroner. Vente-faciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med design-konceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort, billetautomat samt informationsskærm om ankomster og afgang. Rejsekort-udstyr er opstillet ved stationen. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

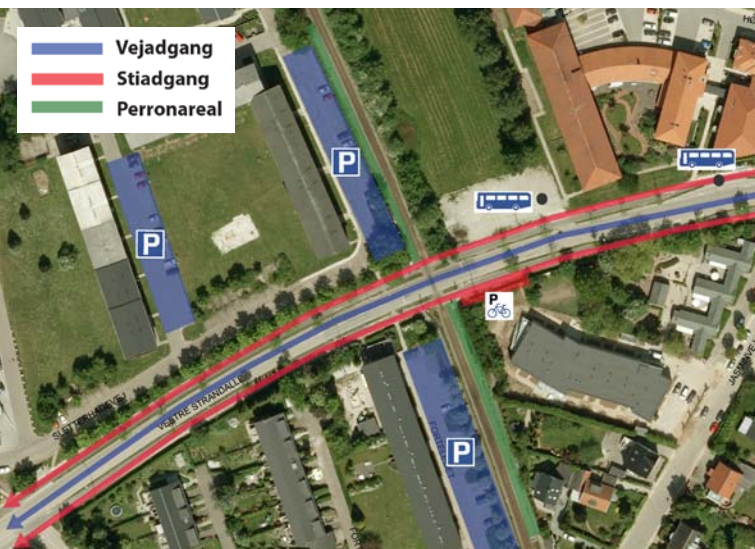
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	1.075	2.475
Cykelfafstand (2.000 m)	18.325	6.925

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	126
Afstigning fra Aarhus	95
Påstigning mod Grenaa	55
Afstigning fra Grenaa	32

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	2 / 1
Buslinjer	Rute 13, 18
Bilparkering (belægningsgrad)	12 (50 %)
Mulighed for afsætning	Nej
Cykelparkering (belægningsgrad)	31 (132 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Høj	x		Kommunens planer om at omdanne området omkring stationen til bolig- og kontorformål vil kunne generere et større passagergrundlag til end i dag.
Adgangsveje	-		x	Stationen bør gøres mere synlig og indarbejdes som et knudepunkt i omdannelsen af byområdet. Gangforbindelsen mellem de to perroner bør forbedres for handicappede og gangbesværede. Skiltning til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x	(x)	Såfremt der etableres en omformerstation på p-pladsen øst for stationen, skal der sikres alternativ parkering.
Cykelparkering	Høj		x	Der bør etableres overdækket cykelparkering, og antallet af pladser bør overvejes udbygget til minimum 50.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-		x	God belysning ved perronområdet bør sikres, og fjernelse af beplantning ved stationen bør overvejes.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau under hensyntagen til godstog ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Samlet æstetik	-	x	(x)	



Nærområdet ved Vestre Strandallé Station med angivelse af vej- og sti- adgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



Der var tidligere mangel på cykelparkering ved Vestre Strandallé Station.

V. STRANDALLÉ STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Vestre Strandallé Station er i dag betjent med halvtimesdrift mod Aarhus / Tranbjerg og Hornslet i dagtimer på hverdage og timedrift mod Aarhus / Tranbjerg og Hornslet i aften-timer på hverdage samt i weekenden. Denne betjening forventes opretholdt ved åbningen af letbanens etape 1. Der er i dag mellem 100 og 200 passagerer, som dagligt rejser i retningen til og fra Aarhus. Der er i kraft af de mange beboere inden for gangafstand fra stationen et potentiale for flere passagerer. På trods af de mange arbejdspladser inden for gangafstand af stationen, er anvendelsen af stationen ikke høj. Det bør overvejes at gøre stationen mere synlig, f.eks. ved en bedre skiltning til stationen.

Det nærliggende boligområde øst for stationen har en fin bybusbetjening. Der er gode omstigningsforhold mellem bus og letbane, idet den højfrekvente A-buslinje 6A har endestation umiddelbart vest for Vestre Strandallé Station. Denne forbindelse muliggør omstigning for de letbanepassagerer fra Djurslandskommunerne, som skal videre til Vejlbymrådet og korridoren langs med Ringvejen. Desuden kører bybuslinje 17 på Vestre Strandallé med halvtimesdrift.

Den primære adgang til stationen sker fra Vestre Strandallé, som er en tosporet vej med cykelsti i begge retninger. Der er ingen sikker overgang for fodgængere og cyklister i nærheden af stationen, hvilket bør overvejes etableret.

Der er i dag knap 40 cykelparkeringspladser, som er samlet langs den sydlige side af vejen og ligger umiddelbart øst for stationen. Som det fremgår af billedet til venstre, er behovet for cykelparkering langt større, hvilket resulterer i, at cyklister parkerer på det grønne areal på den nordlige side af Vestre Strandallé. Kvaliteten af den eksisterende cykelparkering er også dårlig. Aarhus Kommune har derfor netop etableret 60 nye overdækkede cykelparkeringspladser på den nordlige side af Vestre Strandallé ved stationen.

Der er ingen afsætningspladser eller bilparkeringspladser, som er i tilknytning til stationen. Der er dog en del bilparkering i de omkringliggende boligområder, hvor der ikke er restriktioner. Det bør overvejes at etablere en lomme til afsætning på Vestre Strandallé.

Stationsområdet er delvis afskærmet visuelt af beplantning, men har en fin synlighed fra Vestre Strandallé. Stationen har i dag et spor og to perroner på henholdsvis den nordlige og sydlige side af Vestre Strandallé. Der er læskure med bænk på begge perroner. Ventefaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1

moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort, billetautomat samt informationsskærm om ankomster og afgang. Rejsekortudstyr er opstillet ved stationen. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane og evt. udvides med bl.a. realtidsinformation. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

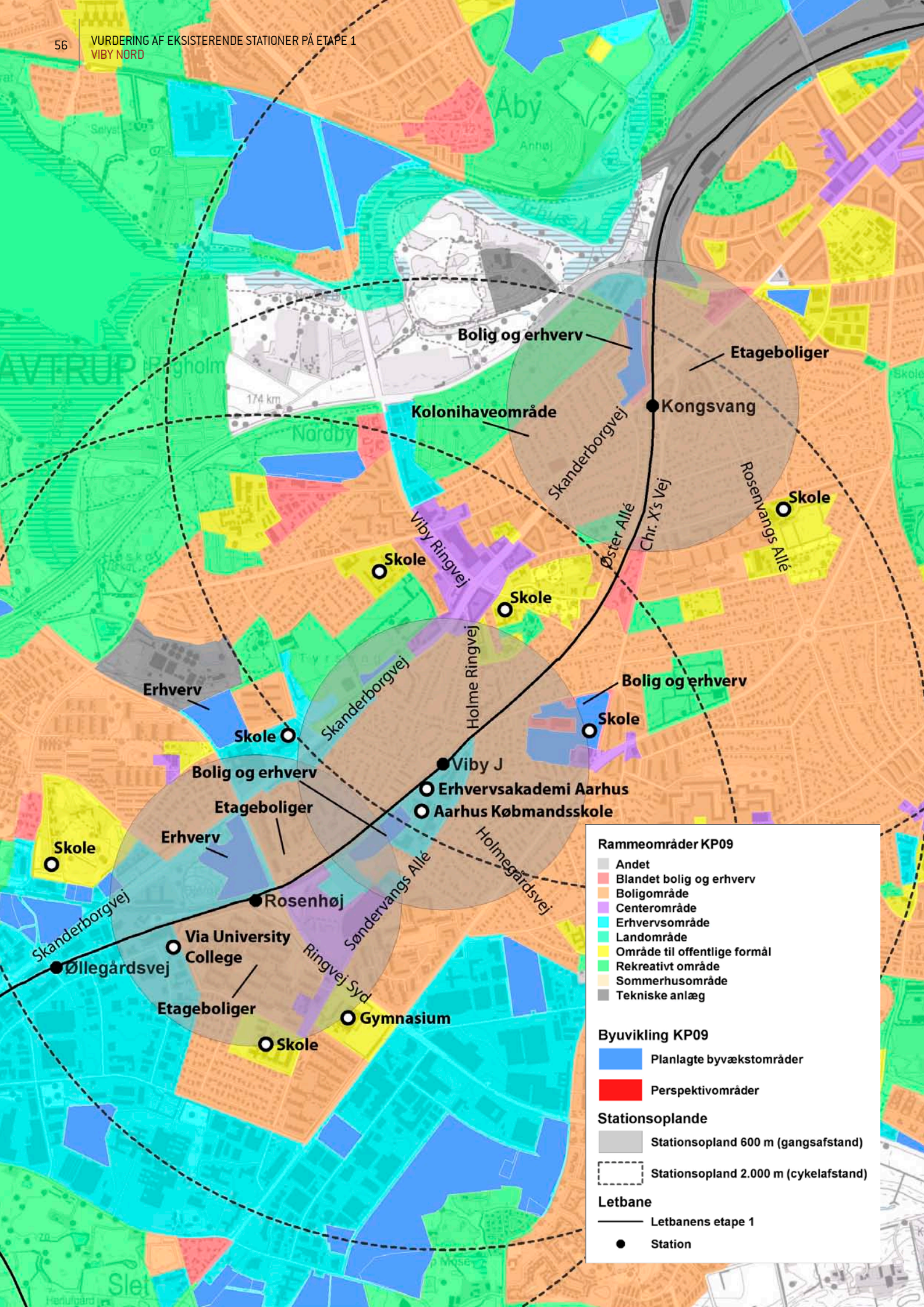
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	2.900	625
Cykelfafstand (2.000 m)	20.050	10.025

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	248
Afstigning fra Aarhus	106
Påstigning mod Grenaa	38
Afstigning fra Grenaa	43

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	2 / 1
Buslinjer	Rute 6A, 17
Bilparkering (belægningsgrad)	0 (-)
Mulighed for afsætning	Nej
Cykelparkering (belægningsgrad)	97 (77 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Lav	x		
Adgangsveje	-	x	(x)	Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Middel	x		
Omstigning bil / letbane	-	x	(x)	Etablering af en afsætningslomme på Vestre Strandallé bør overvejes.
Bilparkering	Lav	x		
Cykelparkering	Høj	x		
Trafiksikkerhed	-	x	(x)	Det kan overvejes at etablere en fodgængerovergang på Vestre Strandallé tæt på stationen.
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau under hensyntagen til godstog ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen og evt. udvides med realtidsinformation.
Samlet æstetik	-	x	(x)	



VIBY NORD

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Odderbanen forløber gennem bydelen Viby i det sydlige Aarhus og standser ved Kongsvang Station, Viby Jylland Station og Rosenhøj Station.

Kongsvang Station ligger godt 2 km sydvest for Aarhus H i den nordlige del af Viby-området. Området omkring stationen er præget af villabebyggelse med en forholdsvis lav bebyggelsestæthed i forhold til hvor tæt, området er på centrum. Vest for stationen ligger desuden et større kolonihaveområde. Øst for stationen er dog et mindre område med etageboliger. Umiddelbart øst for det stationsnære område ligger Rosenvangsskolen.

Området omkring Viby Jylland Station består af kontorerhverv og flere uddannelsesinstitutioner, mens det øvrige stationsnære område er præget af åben-lav villabebyggelse. Både Erhvervsakademi Aarhus og Aarhus Købmands-skole ligger inden for 400 m fra stationen. Både mod øst og vest ligger en privatskole umiddelbart uden for det stationsnære område. Viby Skole og Vestergårdsskolen ligger desuden umiddelbart nord for det stationsnære område.

Rosenhøj Station ligger tæt på Ringvej Syd og Skanderborgvej. En stor del af området omkring nord for stationen er ubebygget. Der er dog et større område med etageboliger sydvest for stationen, og der er ligeledes etageboliger i nærområdet på den nordlige side af Ringvej Syd. Øst for stationen og Ringvej Syd ligger et stort centerområde. Viby Gymnasium, Via University College og Søndervangsskolen ligger også i stationens nærområde. Der er således flere funktioner i nærområdet, som genererer meget trafik.

Aarhus Kommune planlægger at omdanne flere mindre områder inden for gang- eller cykelafstand fra ovenstående stationer.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING KONGSVANG STATION

Der er et mindre område nær stationen, der er under omdannelse fra industri til bolig- og erhvervsfunktioner med en høj bebyggelsesprocent på 60.

Der er begrænsede muligheder for at øge tætheden i området. En af de få muligheder for udvikling vil være at udvikle kolonihaveområdet.

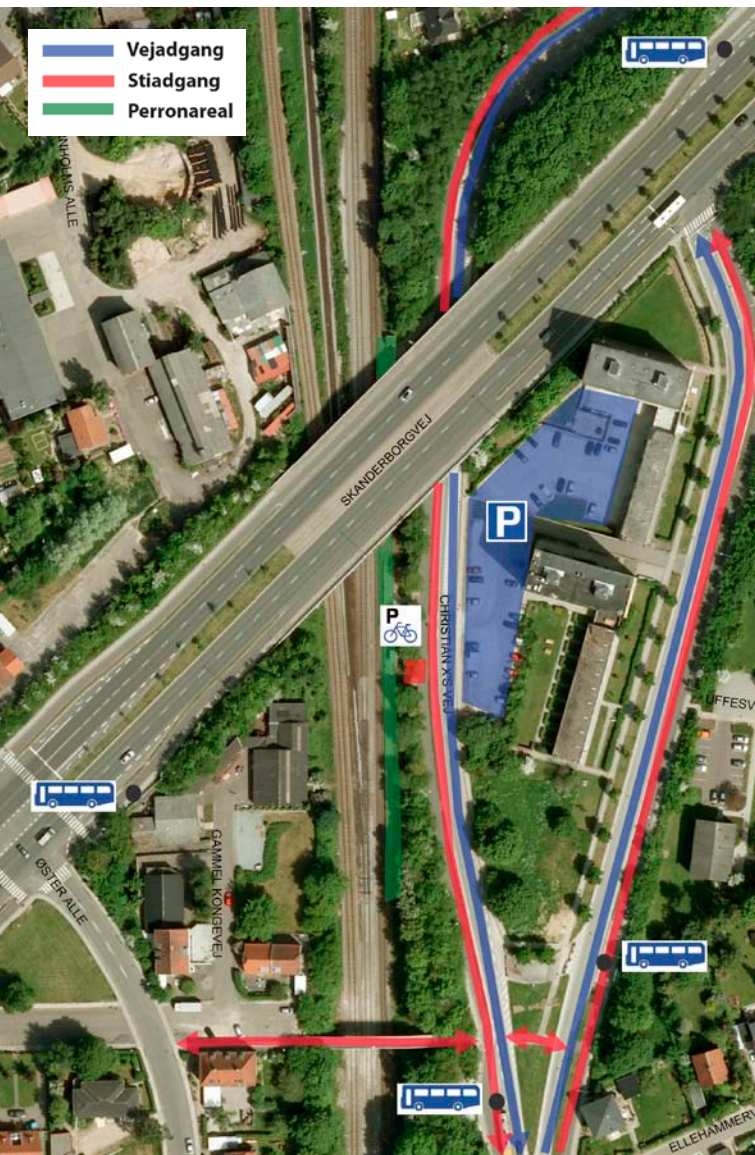
UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING VIBY J. STATION

Der er de senere år sket en fortætning ved stationen. Inden for det stationsnære opland planlægges et industriområde omdannet til boliger og primært erhverv med en høj bebyggelsesprocent. Umiddelbart syd for stationen er der også et område, der planlægges omdannet til etagebyggeri med boliger og erhverv. De øvrige stationsnære arealer er allerede planlagt fortættet på de tilgængelige områder.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING ROSENHØJ STATION

Det forholdsvis store ubebyggede areal nord for stationen er udlagt til erhvervsfunktioner. Der bør sikres en god forbindelse mellem stationen og dette område. Det bør generelt overvejes, hvorvidt stationen kan gøres mere tilgængelig fra de omkringliggende funktioner.

På sigt bør det overvejes, hvorvidt industriområdet sydvest for stationen skal omdannes til et tæt bolig- eller kontorerhvervsområde. Muligheden for at udnytte det stationsnære areal mellem stationen og Ringvej Syd til placering af funktioner, der kan øge letbanens passagergrundlag, bør også overvejes.



Nærområdet ved Kongsvang Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronareal.



Den eksisterende cykelparkering ved Kongsvang Station består af et elementært cykelstativ med plads til 10 cykler og uden overdækning.

KONGSVANG STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Kongsvang Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er driftsomfanget mindre, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 øges betjeningen mellem Aarhus og Tranbjerg til kvartersdrift i dagtimer på hverdage og halvtimesdrift på øvrige tidspunkter. Nord for Aarhus H forløber halvdelen af afgangene via Lisbjerg og Skejby, mens den anden halvdel forløber ad Grenaa-banen.

Passagertallene på Kongsvang Station i dag vidner om en meget lav anvendelse af stationen. Det til trods for, at der er knap 3.000 beboere inden for gangafstand af stationen. De interne kollektivture inden for Aarhus, som disse beboere foretager, foretages sandsynligvis med de højfrekvente A-buslinjer, som giver en direkte kollektiv forbindelse til bydele nord og vest for centrum. Letbanens etape 1 vil i fremtiden give beboerne en direkte letbaneforbindelse til den nordvestlige del af Aarhus, hvilket vil kunne øge passagertallet.

Der er mulighed for omstigning til bybuslinje 20 på Chr. X's Vej, hvor der er stoppested i begge retninger tæt på stationen. Derudover ligger Kongsvang Station tæt på Skanderborgvej, hvor der er mulighed for omstigning til de højfrekvente A-buslinjer 1A og 4A samt den højfrekvente rute 200. Linje 14 samt rute 109 og 202 standser ligeledes på Skanderborgvej. Nærmeste stoppested på Skanderborgvej ligger ca. 300 m fra stationen og kan nås til fods ved at følge Chr. X's Vej. Behovet for omstigning mellem bus og letbane vurderes dog generelt at være lille.

Chr. X's Vej er den primære adgangsvej til stationen. Vejen forbinder Skanderborgvej med stationen og er udstyret med cykelsti og fortov i begge retninger. Den nordlige og sydlige kørebane er adskilt fra hinanden og ligger på hver sin side af et lille erhvervsområde umiddelbart øst for stationen. Der er en separat sti i eget tracé, som via en bro over jernbanen skaber adgang til stationen for cyklister og fodgængere fra Øster Allé. Stisystemet forbindes øst for stibroen, hvor cyklister og fodgængere må krydse Chr. X's Vej. Da disse trafikanter dog kun skal holde øje med trafik fra én retning ad gangen, vurderes det ikke nødvendigt at etablere en sikker krydsningsmulighed på Chr. X's Vej. Det bør overvejes at etablere en direkte stiforbindelse til stationen fra byomdannelsesområdet mod nord.

Der er ingen bilparkering, som er tilknyttet stationen i dag, og der er heller ikke afsætningspladser på Chr. X's Vej. Der vurderes dog ikke umiddelbart behov for disse funktioner.

Cykelparkeringen ved stationen består i dag af et cykelstativ uden overdækning med plads til 10 cykler. Hvis stationen får en højere anvendelse, bør det overvejes at etablere mere cykelparkering, som er overdækket.

Stationsområdet er delvist afskærmet visuelt af beplantning, hvilket kan medvirke til, at området fremstår som

indelukket. Der kan ligeledes være ret mørkt og stille i nær-området i aftentimerne. Dette kan være med til at nedsætte den oplevede tryghed.

Stationen har i dag to spor, men kun én perron øst for sporene. Der er læskur med bænk på perronen. Ventefaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	2.900	800
Cykelaftand (2.000 m)	37.450	13.300

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	12
Afstigning fra Aarhus	9
Påstigning mod Odder	22
Afstigning fra Odder	31

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	4 / 2
Buslinjer	Rute 1A, 4A, 14, 20, 109, 200 og 202
Bilparkering (belægningsgrad)	0 (-)
Mulighed for afsætning	Nej
Cykelparkering (belægningsgrad)	10 (50 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x		Et mindre område ved stationen er under omdannelse til bolig og erhverv med høj tæthed. Udvikling af kolonihaveområdet er en af de få muligheder i nærområdet.
Adgangsveje	-	x	(x)	Etablering af en stiforbindelse til stationen fra byomdannelsesområdet mod nord bør overvejes. Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x		
Cykelparkering	Middel	x	(x)	Ved en højere anvendelse af stationen, bør der etableres mere cykelparkering, som er overdækket.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-		x	Fjernelse af beplantning ved stationen bør overvejes, hvis dette ikke giver støjgener.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Samlet æstetik	-	x	(x)	

VIBY JYLLAND STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Viby Jylland Station er i dag betjent af tog mellem Aarhus og Odder med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er driftsomfanget mindre, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Desuden betjenes Viby Jylland Station af Arrivas tog mellem Aarhus og Silkeborg. Ved åbningen af letbanens etape 1 øges betjeningen på Odderbanen mellem Aarhus og Tranbjerg til kvartersdrift i dagtimer på hverdage og halvtimesdrift på øvrige tidspunkter. Nord for Aarhus H forløber halvdelen af afgangene via Lisbjerg og Skejby, mens den anden halvdel forløber ad Grenaabanen.

Der er i dag knap 200 daglige passagerer på Odderbanen fra begge retninger, der anvender Viby Jylland Station. Der er en overvægt af afstigere om morgenen og påstigere om eftermiddagen. Det vurderes derfor, at størstedelen af stationens brugere er tilknyttet erhvervs- og uddannelsesinstitutionerne i området. Letbanens etape 1 vil i fremtiden give de knap 3.000 beboere, der bor inden for gangafstand

af stationen, en direkte letbaneforbindelse til den nordvestlige del af Aarhus, hvilket vil kunne øge passagertallet.

Der er god mulighed for omstigning til de højfrekvente A-buslinjer 4A og 6A. Linje 6A stopper på Sønderhøj umiddelbart ved stationen, mens linje 4A stopper på Holme Ringvej knap 200 m fra stationen. Viby Jylland Station kan således anvendes af pendlere, der har turmål i Holmeområdet eller langs med Ringvejen.

Sønderhøj er den primære adgangsvej til både stationen og de forskellige erhvervs- og uddannelsesfunktioner syd for stationen. Vejen har forbindelse til både Enghavevej og Holme Ringvej, og et stort opland har således gode adgangsforhold til stationsområdet. Området umiddelbart nordvest for stationen må dog ud på en forholdsvis stor omvej, da der ikke er en direkte forbindelse over banen.

Cyklister må færdes sammen med biltrafikken på vejnettet i området omkring stationen, mens der er fortove på alle veje. Sønderhøj er i dag spærret for gennemkørende biltrafik, men der er et væsentligt omfang af parkeringssøgende lokaltrafik, der bruger vejen. Holme Ringvej er også trafikret. De lette trafikanter bør derfor i højere grad adskilles fra biltrafikken på vejnettet omkring stationen.

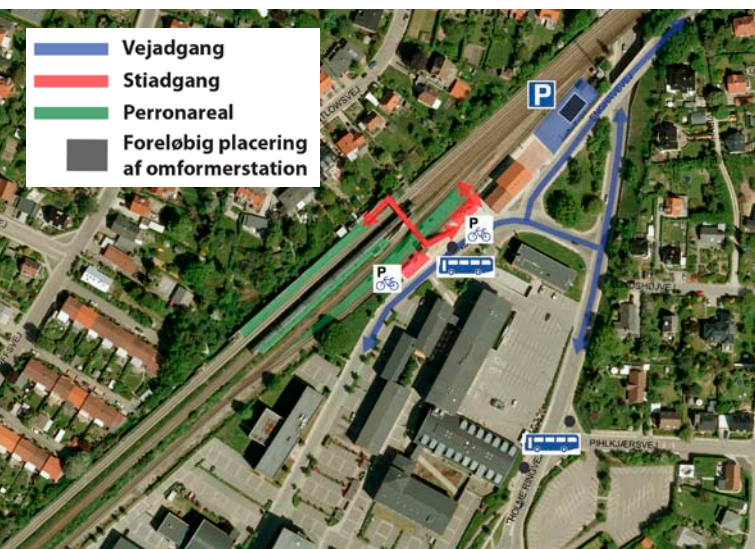
Der er ikke afsætningspladser ved stationen i dag, og da Sønderhøj er spærret for gennemkørende trafik, kan afsætning med fordel ske på en af de mange parkeringspladser tæt på stationen, hvor bilerne har vendemulighed.

Der er i dag en parkeringsplads med plads til biler, som er i tilknytning til stationen. Parkeringspladserne ligger ved Enghavevej nord for stationen og har en høj udnyttelsesgrad. Parkeringspladsen bruges dog formentligt at bilister uden tilknytning til stationen, da parkeringspladserne er uregulerede. En del af parkeringspladsen er i øjeblikket reserveret som areal til en omformerstation. Der bør derfor sikres alternativ parkering med en anden lokalisering. Det kan undersøges, hvorvidt nogle af de mange parkeringspladser i nærområdet, som i dag er private og administreres af Q-Park, kan reserveres til rejsende med letbanen.

Der er i dag 42 cykelparkeringspladser, som har en god placering tæt på perronerne. Noget af cykelparkeringen er overdækket. Cykelparkeringen kan i dag ikke opfylde parkeringsbehovet, og der bør derfor etableres 40 nye overdækkede parkeringspladser til cykler.

Stationen har i dag fire spor og tre perroner. Adgangen til perronerne er sikret via en gangbro, hvor der også er elevator til og fra perronen for Arrivas tog. Det er muligt at krydse sporet i niveau til perronen for Odderbanen.

Det bør overvejes at etablere en stiforbindelse fra boligområdet vest for stationen til den vestligste perron, så passagerer herfra kan komme hen til stationen via gangbroen.



Nærområdet ved Viby Jylland Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



Parkeringspladsen til biler ligger ved Enghavevej umiddelbart nord for stationen. Pladsen har for lidt kapacitet og bruges formentlig af bilister uden tilknytning til stationen

Hvis denne stiforbindelse etableres, bør en del af den ekstra cykelparkering placeres vest for stationen.

Der er læskur med bænke på perronen. Ventefaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort, billetautomat samt informationsskærm om ankomster og afgang. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	2.850	1.725
Cykelfafstand (2.000 m)	28.850	14.525

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	117
Afstigning fra Aarhus	141
Påstigning mod Odder	172
Afstigning fra Odder	137

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	4 / 2
Buslinjer	Rute 4A og 6A
Bilparkering (belægningsgrad)	12 (133 %)
Mulighed for afsætning	Nej
Cykelparkering (belægningsgrad)	42 (171 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x		Der er de senere år sket en fortætning omkring stationen. Et industriområde tæt på stationen planlægges omdannet til boliger og erhverv med en høj tæthed.
Adgangsveje	-		x	Der bør etableres en stiforbindelse fra området vest for stationen til stationens vestligste perron. Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Middel	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x	(x)	Det kan undersøges, hvorvidt parkering i nærområdet kan reserveres til rejsende med letbanen.
Cykelparkering	Høj		x	Der er behov for 40 nye p-pladser med overdækning.
Trafiksikkerhed	-		x	De lette trafikanter bør i højere grad adskilles fra biltrafikken på vejnettet omkring stationen. Der bør udarbejdes en stiplan.
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen
Samlet æstetik	-	x	(x)	

ROSENHØJ STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Rosenhøj Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er driftsomfanget mindre, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 øges betjeningen mellem Aarhus og Tranbjerg til kvartersdrift i dagtimer på hverdage og halvtimesdrift på øvrige tidspunkter. Nord for Aarhus H forløber halvdelen af afgangene via Lisbjerg og Skejby, mens den anden halvdel forløber ad Grenaa-banen.



Nærområdet ved Rosenhøj Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde. Med stiplede er angivet en uofficiel adgang til stationen fra Ringvej Syd.



Cykelstativet ved Rosenhøj Station er af ringe kvalitet og vanskelig at se.

Der er i dag godt 100 passagerer, der dagligt mod Aarhus. I retningerne fra Aarhus samt fra og mod Odder er passager-tallet lidt mindre. Størstedelen af stationens brugere er sandsynligvis beboere fra de nærliggende etageboliger eller passagerer med ærinde i industriområdet mod sydvest.

Der er mulighed for omstigning til de højfrekvente A-buslinjer 4A og 6A samt regionalbuslinje 202, men linjerne standser ikke tæt på stationen. Pendlere, der har turmål i Holme-området, vil kunne stige om til linje 6A på Viby Jylland Station.

Der er en forholdsvis høj koncentration af beboere inden for gangafstand af stationen, som om få år vil have en direkte højklasset letbaneforbindelse til store dele af Aarhus by. Der skal derfor være gode adgangsveje til stationen for fodgængere og cyklister.

Rosenhøj er den primære adgangsvej fra boligområdet og industriområdet sydvest for stationen. Her må cyklister færdes med bilister, hvilket ikke vurderes at udgøre et problem, da de eksisterende vejbump sikrer, at bilerne kører med lav hastighed. På grund af de eksisterende niveauforskelle sker adgang til perronområdet fra Rosenhøj ad en trappe, hvilket kan være besværligt for svagtseende, bevægelseshæmmede og folk med barnevogne.

En stiforbindelse giver adgang fra Ringvej Syd til stationen for lette trafikanter. Der er også en uofficiel adgang til stationen via en trappe tæt ved jernbanebroen. Ringvej Syd udgør en barriere for passagerer fra området øst for vejen, der skal til stationen. Her ligger bl.a. Ravnsbjerg Kollegiet, hvorfra det bør overvejes at forbedre adgangsforholdene. På sigt bør der sikres en god stiforbindelse mellem stationen og det fremtidige erhvervsområde på den nordlige side af banen.

Der er ingen bilparkering i tilknytning til stationen, og behovet herfor vurderes at være lille. Det er muligt at parkere ved etageboligerne på den modsatte side af Rosenhøj. Der er heller ikke afsætningspladser ved stationen, men i praksis er det muligt at foretage afsætning på Rosenhøj eller køre ind på nærmeste parkeringsplads.

Der er i dag 7 cykelparkeringspladser, som har en god placering tæt på perronen. Cykelparkeringen består dog af et stativ, som er svært at få øje på. Det bør derfor overvejes at etablere ny cykelparkering i en bedre kvalitet. Overdækket cykelparkering vil samtidig være med til at synliggøre dens placering.

Perronområdet er afskærmet visuelt af dels de eksisterende niveauforskelle og dels beplantning, hvilket kan medvirke til, at området fremstår som indelukket. Der kan ligeledes være ret mørkt og stille i nærområdet i aftentimerne. Dette kan være med til at nedsætte den oplevede tryghed.

Stationen har i dag et spor og en perron. Der er læskur med bænke på perronen. Ventefaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort, billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

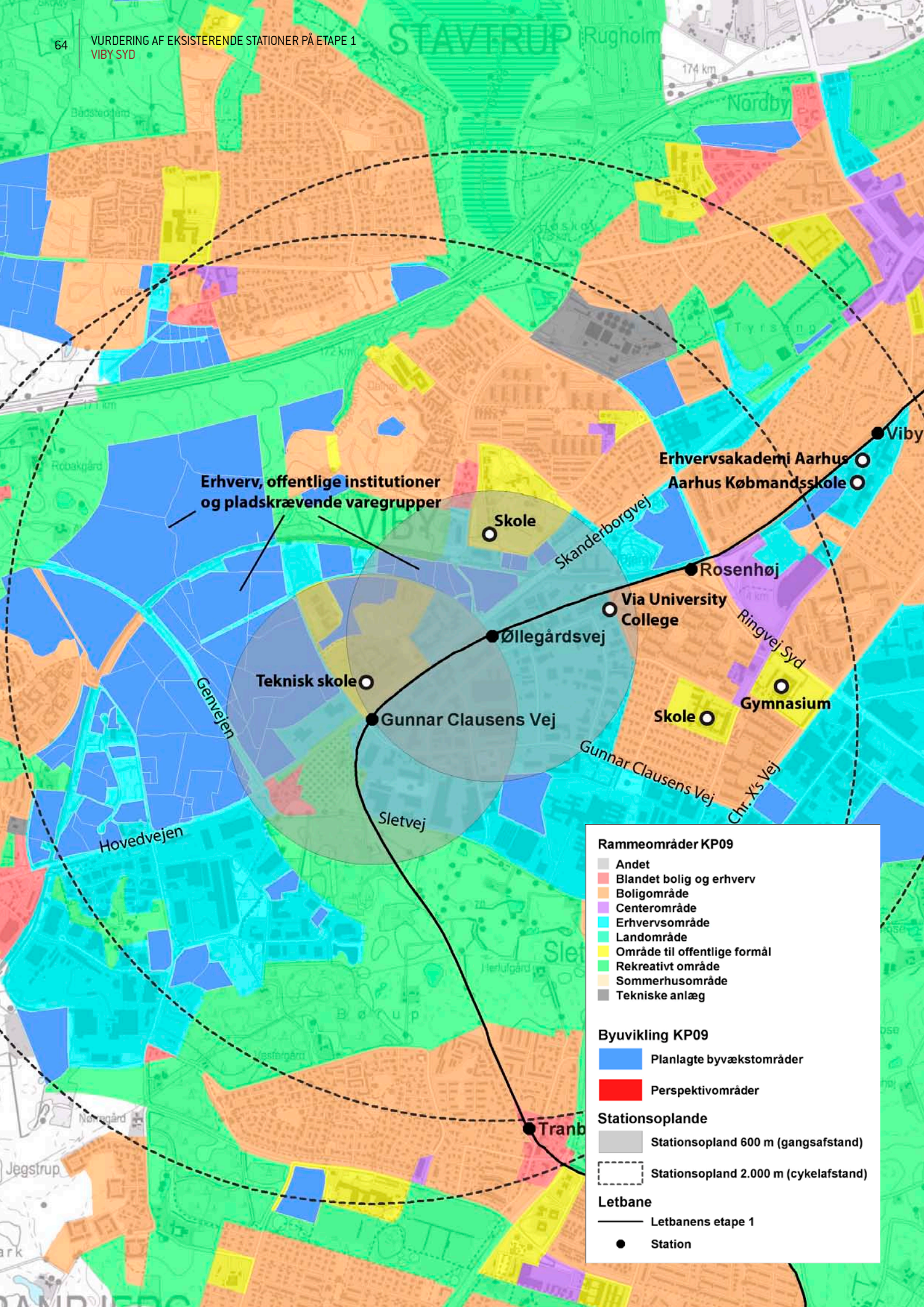
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	4.025	1.075
Cykelfafstand (2.000 m)	21.350	19.525

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	121
Afstigning fra Aarhus	35
Påstigning mod Odder	77
Afstigning fra Odder	58

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	4 / 2
Buslinjer	Rute 4A, 6A og 202
Bilparkering (belægningsgrad)	0 (-)
Mulighed for afsætning	Nej
Cykelparkering (belægningsgrad)	7 (29%)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x	(x)	Der bør etableres funktioner med en høj tæthed i det planlagte erhvervsområde nord for stationen. Muligheden for at placere funktioner på arealet mellem stationen og Ringvej Syd bør overvejes.
Adgangsveje	-		x	Der bør etableres en bedre forbindelse mellem stationen og Ringvej Syd. Bedre forbindelser mellem stationen og hhv. det fremtidige erhvervsområde nord for stationen og Ravnsbjerg kollegiet nordøst for Ringvej Syd bør etableres. Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x		
Cykelparkering	Middel		x	Den eksisterende cykelparkering bør erstattes af 20 nye overdækkede cykelparkeringspladser.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-		x	Fjernelse af beplantning ved stationen bør overvejes.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen og evt. udvides med realtidsinformation.
Samlet æstetik	-	x	(x)	



Rammeområder KP09

- Andet
- Blandet bolig og erhverv
- Boligområde
- Centerområde
- Erhvervsområde
- Landområde
- Område til offentlige formål
- Rekreativt område
- Sommerhusområde
- Tekniske anlæg

Byuvikling KP09

- Planlagte byvækstområder
- Perspektivområder

Stationsoplande

- Stationsopland 600 m (gangsafstand)
- Stationsopland 2.000 m (cykelafstand)

Letbane

- Letbanens etape 1
- Station

VIBY SYD

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Odderbanen forløber gennem den sydlige del af Viby i det sydlige Aarhus og standser ved Øllegårdsvej Station og Gunnar Clausens Vej Station.

Øllegårdsvej Station ligger ca. 1 km sydvest for Rosenhøj Station. Området omkring stationen er præget af primært industri- og erhvervsfunktioner og sekundært uddannelsesinstitutioner med Via University College og Langargerskolen inden for gangafstand.

Det stationsnære område omkring Gunnar Clausensvej Station består primært af uddannelsesinstitutioner, herunder en teknisk skole, nord for Skanderborgvej samt industri- og erhvervsområdet øst for stationen. Uddannelsesinstitutionerne skaber mange kollektive rejser til og fra området.

Aarhus Kommune planlægger at byudvikle et større område til erhverv, offentlige institutioner og pladskrævende varegrupper nord for Skanderborgvej. Der er desuden en række erhvervsområder i nærhed af stationerne, som kan omdannes og fortættes.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING ØLLEGÅRDSVEJ ST.

Omdannelse og fortætning af erhvervsområder ved Øllegårdsvej Station kan øge passagergrundlaget ved stationen.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING GUNNAR CLAUSENS VEJ STATION

Omdannelse og fortætning af erhvervsområder ved Gunnar Clausens Vej Station kan øge passagergrundlaget ved stationen.



Nærområdet ved Øllegårdsvej Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronareal.



Perronområdet ved Øllegårdsvej Station

ØLLEGÅRDSVEJ STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Øllegårdsvej Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er driftsomfanget mindre, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 øges betjeningen mellem Aarhus og Tranbjerg til kvartersdrift i dagtimer på hverdage og halvtimesdrift på øvrige tidspunkter. Nord for Aarhus H forløber halvdelen af afgangene via Lisbjerg og Skejby, mens den anden halvdel forløber ad Grenaabane.

Passagertallene på Øllegårdsvej Station i dag vidner om en meget lav anvendelse af stationen, selvom der er knap 3.000 arbejdspladser inden for gangafstand af stationen.

De højfrequente bybuslinje 1A og regionalbuslinje 200 samt regionalbuslinje 109 har stoppested under 100 m fra stationen. Alle tre linjer betjener korridoren ad Skanderborgvej og har således megen parallelkørsel med letbanen. Behovet for omstigning mellem bus og letbane vurderes således at være lille. Kollektivt rejsende anvender i dag formentlig de højfrequente ruter 1A og 200, som giver en direkte forbindelse til området for flere mennesker. Letbanens etape 1 vil i fremtiden give flere ansatte i området en direkte letbaneforbindelse fra deres bopæl i f.eks. den nordvestlige del af Aarhus, hvilket vil kunne øge passagertallet på stationen. Etablering af flere arbejdspladser inden for gangafstand af letbanen vil ligeledes øge potentialet for anvendelsen af stationen.

Øllegårdsvej er den primære adgangsvej til stationen og forbinder stationsområdet med indfaldsvejen Skanderborgvej, som er en del af det overordnede vejnet. Der er ingen cykelbane eller cykelsti på Øllegårdsvej i dag, og cyklister på vejen må således færdes med biltrafikken, hvilket vurderes acceptabelt.

Der er ingen bilparkering i tilknytning til stationen, og behovet for parkering vurderes at være lille. Der er flere parkeringspladser omkring stationen, som tilhører virksomheder. Der er mulighed for afsætning ved disse parkeringspladser, men der er ikke en decideret afsætningsplads.

Der er ingen cykelparkering ved stationen, og der er ikke umiddelbart et stort behov for cykelparkering i dag. Der blev dog registreret én parkeret cykel på registreringstidspunktet. I forbindelse med udviklingen af nærområdet kan der godt blive et øget behov for cykelparkering i området, og derfor bør der på sigt etableres overdækket cykelparkering. Det kunne overvejes at tilbyde erhvervs-cykler ved stationen for de mange arbejdende, hvis arbejdsplads ligger inden for cykelafstand af stationen.

Området er ret åbent, men sandsynligvis øde uden for almindelig arbejdstid. Det bør derfor sikres, at der er god belysning på stationsområdet.

Stationen har i dag et spor og en perron på hver side af Øllegårdsvej. Der er læskur med bænk på begge perroner. Ventefaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	125	2.850
Cykelfafstand (2.000 m)	13.950	16.125

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	28
Afstigning fra Aarhus	30
Påstigning mod Odder	22
Afstigning fra Odder	18

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	4 / 2
Buslinjer	Rute 1A, 109 og 200
Bilparkering (belægningsgrad)	0 (-)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	0 (-)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x	(x)	Der er potentiale for at øge passagergrundlaget ved omdannelse af erhvervsområder omkring stationen.
Adgangsveje	-	x	(x)	Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x		
Cykelparkering	Lav / Middel	x	(x)	I forbindelse med udviklingen af nærområdet bør der etableres overdækket cykelparkering. Erhvervsdykler ved stationen bør overvejes.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-		x	God belysning ved perronområdet bør sikres.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Samlet æstetik	-	x	(x)	

G. CLAUSENS VEJ STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Gunnar Clausens Vej Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er driftsomfanget mindre, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 øges betjeningen mellem Aarhus og Tranbjerg til kvartersdrift i dagtimer på hverdage og halvtimesdrift på øvrige tidspunkter. Nord for Aarhus H forløber halvdelen af afgangene via Lisbjerg og Skejby, mens den anden halvdel forløber ad Grenaaabanen.

Der er i dag omkring 100 daglige passagerer fra begge retninger, der anvender Gunnar Clausens Vej Station. Der er en overvægt af afstigere om morgenen og påstigere om eftermiddagen. Det vurderes derfor, at størstedelen af stationens brugere arbejder eller studerer i nærområdet. Letbanens etape 1 vil i fremtiden give flere af de godt 2.000 ansatte og de mange studerende i området en direkte letbaneforbindelse fra deres bopæl i f.eks. den nordvestlige del af Aarhus, hvilket vil kunne øge passagertallet på stationen. Etablering af flere arbejdspladser inden for gangafstand af letbanen vil ligeledes øge potentialet for anvendelsen af stationen.

De højfrekvente bybuslinje 1A og regionalbuslinje 200 samt regionalbuslinje 109 har stoppested under 100 m fra stationen. Alle tre ruter betjener korridoren ad Skanderborgvej og har således megen parallelkørsel med letbanen. Behovet for omstigning mellem bus og letbane vurderes således at være lille.

Gunnar Clausens Vej er den primære adgangsvej til stationen og forbinder stationsområdet med indfaldsvejen Skanderborgvej, som er den del af det overordnede vejnet. Der er ingen cykelbane eller cykelsti på Gunnar Clausens Vej i dag, og cyklister på vejen må således færdes med biltrafikken. Strækningen opleves som utryk for lette trafikanter i dag.

Der er ingen bilparkering eller mulighed for afsætning i tilknytning til stationen. Der er dog flere parkeringspladser omkring stationen, som tilhører virksomheder. Stationen har en god beliggenhed for pendlere fra syd til at skifte fra bil til letbane eller bus, og der bør derfor undersøges mulighed for parker og rejs. Mulighed for afsætning bør inkluderes i denne undersøgelse.

Der er ingen cykelparkering ved stationen, og der er ikke umiddelbart et stort behov for cykelparkering i dag. Der blev dog registreret én parkeret cykel på registreringstidspunktet. I forbindelse med udviklingen af nærområdet kan der godt blive et øget behov for cykelparkering i området, og derfor bør der på sigt etableres overdækket cykelparkering. Det kunne overvejes at tilbyde erhvervscykler ved stationen for de mange arbejdende, hvis arbejdsplads ligger inden for cykelafstand af stationen.



Nærområdet ved Gunnar Clausens Vej Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronareale.



Parkeringsplads nord for stationen ved Gunnar Clausens Vej Station.

Området er ret åbent, men sandsynligvis øde uden for almindelig arbejdstid. Det bør derfor sikres, at der er god belysning på stationsområdet.

Stationen har i dag et spor og en perron på hver side af Gunnar Clausens Vej. Der er læskur med bænke på begge perroner. Ventefaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

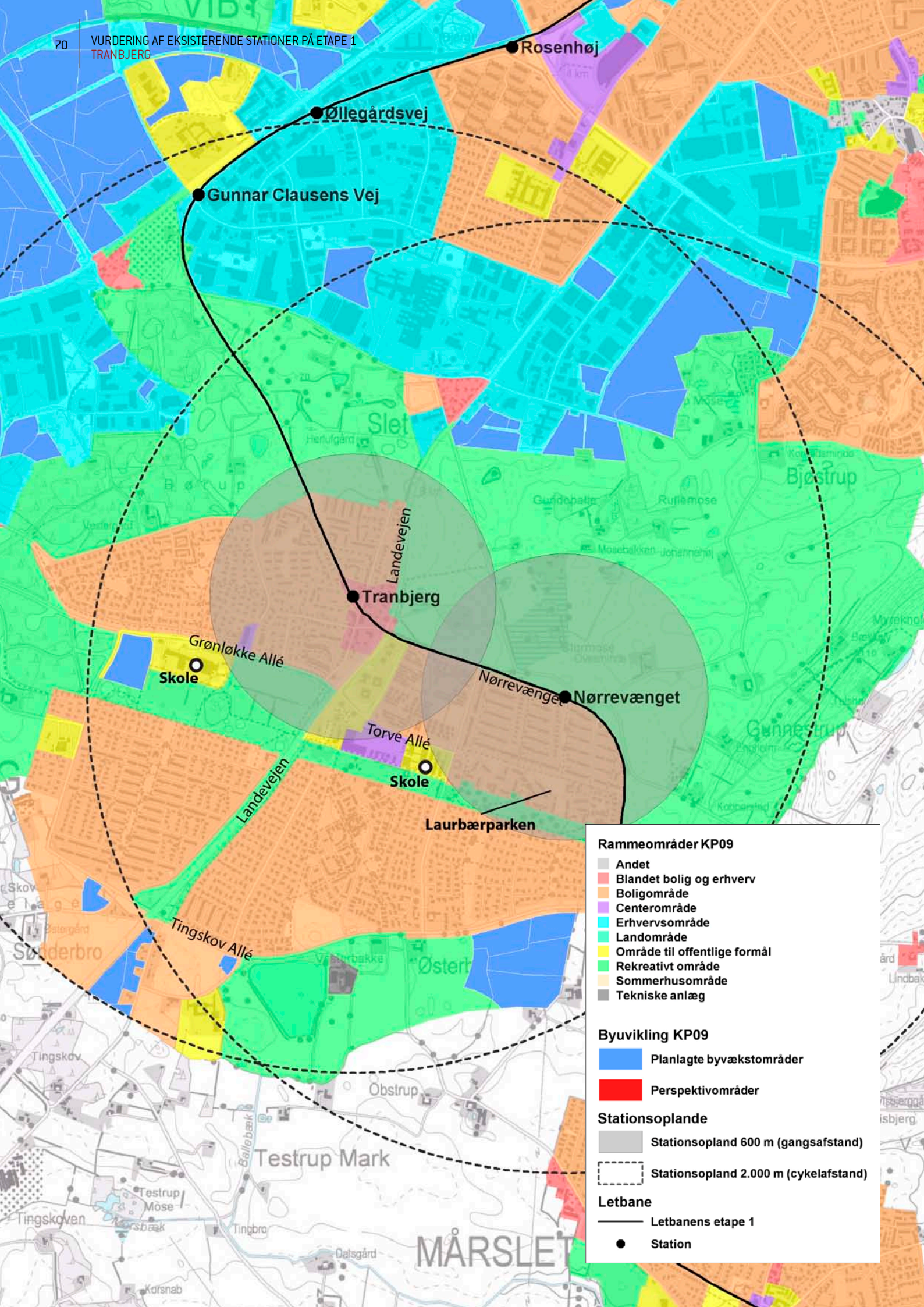
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	100	2.075
Cykelafstand (2.000 m)	500	13.925

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	61
Afstigning fra Aarhus	81
Påstigning mod Odder	111
Afstigning fra Odder	114

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	4 / 2
Buslinjer	Rute 1A, 109 og 200
Bilparkering (belægningsgrad)	0 (-)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	0 (-)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x	(x)	Det store potentiale for at øge passagergrundlaget ved omdannelse af tomme erhvervsområder og etablering af nye arbejdspladser inden for gang- og cykelafstand bør udnyttes.
Adgangsveje	-		x	Det kan overvejes at etablere cykelbane eller cykelsti på Gunnar Clausens Vej. Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-		x	Mulighed for afsætning bør undersøges.
Bilparkering	Middel		x	Muligheden for etablering af parker og rejs faciliteter ved stationen bør undersøges.
Cykelparkering	Lav / Middel	x	(x)	I forbindelse med udviklingen af nærområdet bør der etableres overdækket cykelparkering. Erhvervsdykler ved stationen bør overvejes
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-		x	God belysning ved perronområdet bør sikres.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Samlet æstetik	-	x	(x)	



Rammeområder KP09

- Andet
- Blandet bolig og erhverv
- Boligområde
- Centerområde
- Erhvervsområde
- Landområde
- Område til offentlige formål
- Rekreativt område
- Sommerhusområde
- Tekniske anlæg

Byuvikling KP09

- Planlagte byvækstområder
- Perspektivområder

Stationsoplade

- Stationsoplade 600 m (gangsafstand)
- Stationsoplade 2.000 m (cykelafstand)

Letbane

- Letbanens etape 1
- Station

TRANBJERG

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Tranbjerg er en stationsby og forstad til Aarhus. Byen er med en beliggenhed umiddelbart syd for Viby og er næsten vokset sammen med Aarhus. Odderbanen forløber gennem Tranbjerg og standser ved Tranbjerg Station og Nørrevænget Station.

Der er godt 7.000 indbyggere i Tranbjerg. Byen består primært af åben-lav og tæt-lav bebyggelse i form af parcelhuse og rækkehuse. Der er to skoler i Tranbjerg, henholdsvis Grønløkkeskolen, hvor de fleste idrætsfaciliteter er i dag, og Tranbjerg Skole, hvor der er en svømmehal.

Grønne områder omkring skolerne og Laurbærparken udgør i dag et grønt bælte, der opdeler byen. Byens centrum med center- og erhvervsfunktioner ligger i den nordvestlige bydel tæt ved Tranbjerg Station. Der er desuden flere områder med tæt-lav boliger inden for gangafstand af stationen.

Nørrevænget Station ligger i den nordøstlige del af Tranbjerg. Det stationsnære område omkring stationen består primært af tæt-lave boliger, men nord for Nørrevænget er der dog kun åbent land.

Aarhus Kommune har enkelte byudviklingsprojekter i den sydlige del af Tranbjerg. Områderne nord og øst for Odderbanen udgør en vigtig del af den rekreative struktur i området, og derfor ønsker Aarhus Kommune ikke at inkludere disse områder i kommunens byudviklingsplaner.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING TRANBJERG STATION

Der er ikke store fortætningsmuligheder omkring Tranbjerg Station i dag. De få udpegede byudviklingsområder i den gældende kommuneplan ligger uden for det primære stationsnære område.

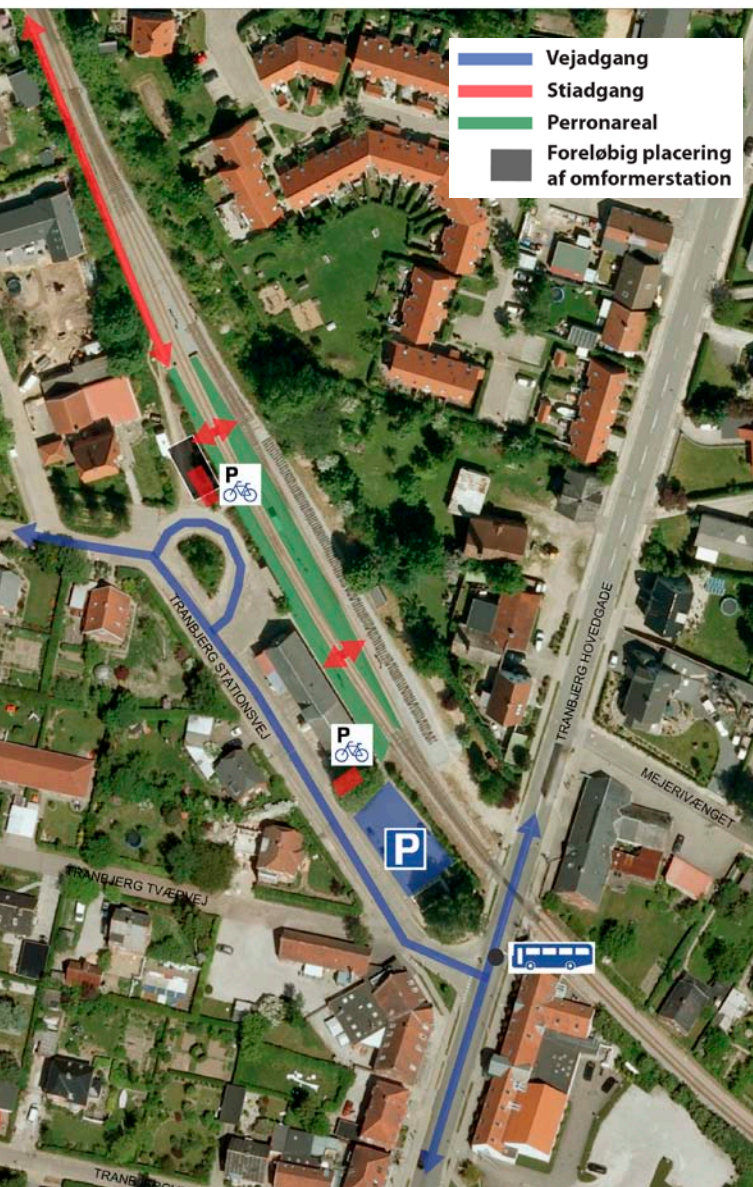
UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING NØRREVÆNGET STATION

De få udpegede byudviklingsområder i den gældende kommuneplan ligger uden for det primære stationsnære område.

TRANBJERG STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Tranbjerg Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er driftsomfanget mindre, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14.



Nærområdet ved Tranbjerg Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



Ustruktureret cykelparkering ved Tranbjerg Station i dag.

Ved åbningen af letbanens etape 1 øges betjeningen mellem Aarhus og Tranbjerg til kvartersdrift i dagtimer på hverdage, mens der vil være halvtimesdrift på øvrige tidspunkter. Nord for Aarhus H forløber halvdelen af afgangene via Lisbjerg og Skejby, mens den anden halvdel forløber ad Grenaabanen. Der bliver halvtimesdrift mellem Tranbjerg og Odder.

Der er i dag omkring 100 daglige passagerer i retningen fra og mod Aarhus, der anvender Tranbjerg Station. Der er en lille overvægt af påstigere om morgenen, hvorfor det vurderes, at størstedelen af stationens brugere er bosat i nærområdet. Etablering af flere boliger og arbejdspladser inden for gangafstand af letbanen vil øge potentialet for anvendelsen af stationen.

Den højfrekvente bybuslinje 4A samt regionalbuslinje 202 standser på Tranbjerg Hovedgade. Nærmeste stoppested ligger for enden af Tranbjerg Stationsvej under 100 m fra stationen. Linje 4A og 202 betjener dele af boligområderne i den sydlige og østlige del af Tranbjerg. Linje 202 forventes afkortet i Tranbjerg i forbindelse med letbanens etape 1. Det er derfor vigtigt, at der er gode muligheder for omstigning mellem bus og letbane ved stationen. Det bør overvejes at flytte stoppestedet for linje 202 hen til vendepladsen på Tranbjerg Stationsvej. Det bør undersøges, hvorvidt bussernes køreplaner kan yderligere afstemmes med togenes ankomst og afgang ved stationen.

Tranbjerg Stationsvej er den primære adgangsvej til stationen og forbinder stationsområdet med Tranbjerg Hovedgade. Vejen giver desuden adgang til stationen fra byområdet vest for stationen. Der er ingen cykelbane eller cykelsti på Tranbjerg Stationsvej eller Tranbjerg Hovedgade i dag, og cyklister på vejen må således færdes med biltrafikken, hvilket grundet trafikkenes beskedne omfang vurderes acceptabelt.

En separat sti følger den vestlige side af banelegemet og giver direkte adgang til stationen fra et mindre boligområde nordvest for stationen, mens beboere nordøst for stationen må anvende Tranbjerg Hovedgade. Det bør undersøges, om adgangsforholdene fra dette område til stationen kan forbedres.

Der er mulighed for afsætning ved en vendeplads på Tranbjerg Stationsvej umiddelbart nord for den tidligere stationsbygning, mens der er mulighed for bilparkering umiddelbart syd for stationen. Der er i alt 15 parkeringspladser, hvilket vurderes at være tilstrækkeligt. Parkeringspladsen virker og vendepladsen virker dog nedslidte, og disse kan forskønnes.

Der er godt 50 cykelparkeringspladser fordelt både nord og syd for stationen, men cykelparkeringen er uorganiseret og meget sparsom i kvalitet. Der bør etableres ny overdækket cykelparkering med plads til mindst samme antal cykler som i dag. Cykelparkeringen nord for stationen bør flyttes nord for omformerstationen. Der bør etableres mulighed for cykelparkering ved afslutningen af en eventuel ny sti til stationen fra øst.

Stationen har i dag to spor og to perroner. Der planlægges etableret et tredje spor og en tredje perron øst for banen samt en sporkrydsning i forbindelse med letbanens etape 1. Sporkrydsningen bør forbindes med en eventuel ny sti fra øst. Der er læskur med bænk på begge perroner. Det er også muligt at vente i læ ved den gamle stationsbygning, der fremstår nedslidt. Ventefaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

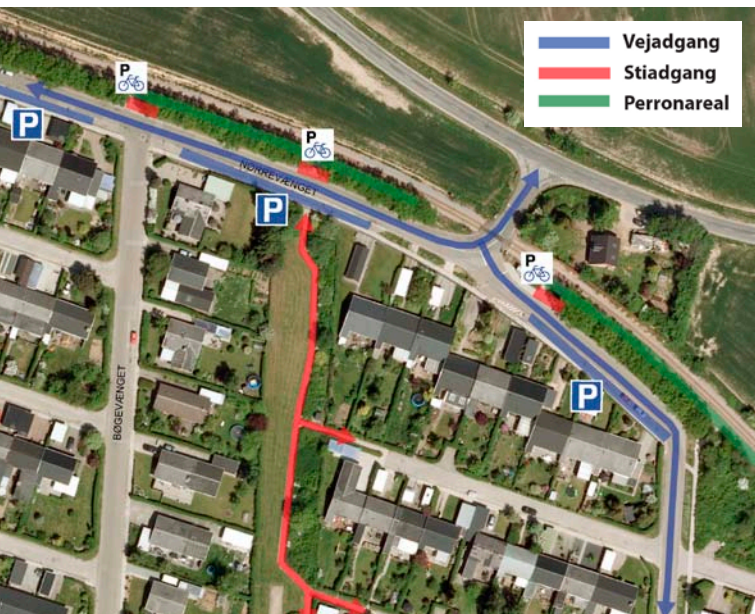
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	1.975	350
Cykelfafstand (2.000 m)	9.500	11.500

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	106
Afstigning fra Aarhus	104
Påstigning mod Odder	48
Afstigning fra Odder	51

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	4 / 2
Buslinjer	Rute 4A og 202
Bilparkering (belægningsgrad)	15 (33 %)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	53 (75 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Lav	x		Det er ikke store fortætningsmuligheder omkring Tranbjerg Station.
Adgangsveje	-		x	Det bør undersøges, om adgangsforholdene til stationen fra boligområdet nord for stationen kan forbedres. Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Middel	x	(x)	Det bør overvejes at flytte stoppestedet for linje 202 tættere på stationen. Køreplanen for letbanen og busserne bør afstemmes med hinanden.
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Middel	x	(x)	Parkeringsplads og vendeplads kan forskønnes.
Cykelparkering	Høj		x	Der bør etableres ny overdækket cykelparkering nord for omformerstationen samt evt. ved afslutningen på en ny sti fra øst.
Trafiksikkerhed	-	x	(x)	Der bør etableres en sporkrydsning fra øst, hvis der etableres en stiforbindelse.
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen og evt. udvides med realtidsinformation.
Samlet æstetik	-		x	Der bør gennemføres en forskønnelse af forplads til stationen, herunder parkeringsplads, og perron. Stationsbygning bør moderniseres..



Nærområdet ved Nørrevænget Station med angivelse af vej- og sti-
adgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



Perronområde ved Nørrevænget Station med cykelparkering og
bilkparkering langs med vejen i baggrunden.

NØRREVÆNGET STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Nørrevænget Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er der hovedsageligt timedrift, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 opretholdes denne betjening på Nørrevænget Station.

Der er i dag under 100 daglige passagerer fra begge retninger, der anvender Nørrevænget Station. Der er meget få passagerer, der rejser fra og mod Odder. Der er en lille overvægt af påstigere om morgenen, hvorfor det vurderes, at størstedelen af stationens brugere er bosat i nærområdet. Etablering af flere boliger og arbejdspladser inden for gangafstand af letbanen vil øge potentialet for anvendelsen af stationen.

Den højfrekvente bybuslinje 4A betjener Tranbjerg, men det nærmeste stoppested ligger ca. 600 m fra stationen. Behovet for omstigning mellem bus og letbane vurderes dog generelt at være lille.

Nørrevænget er den primære adgangsvej til stationen i dag for de beboere, der bor syd for stationen. Disse beboere bor inden for gang- eller cykelafstand, og det er derfor vigtigt, at der er sikre gang- og cykelforbindelser til og fra stationen. Der er stiforbindelser fra boligområdet og hen til Nørrevænget, men der er ingen cykelbane eller cykelsti på Nørrevænget i dag. Cyklister på vejen må således færdes med biltrafikken, hvilket grundet trafikens beskedne omfang vurderes acceptabelt. Det vurderes også muligt at krydse vejen uden yderligere foranstaltninger.

De 20 eksisterende cykelparkeringspladser er fordelt på tre lokaliteter ved de to perroner, som ligger på hver sin side af Ellemosevej. Cykelparkeringen er forholdsvis ny og uoverdækket. Ved en øget anvendelse af stationen i fremtiden bør det overvejes at etablere flere cykelparkeringspladser, som er overdækket.

Der er mulighed for afsætning ved kantstensparkeringspladser på Nørrevænget, som er meget lidt udnyttet. Kantstensparkeringspladserne har 20 p-pladser og ligger langs med den sydlige side af Nørrevænget på begge sider af Ellemosevej. Antallet af parkeringspladser vurderes tilstrækkelige.

Den eksisterende beplantning mellem perronområdet og Nørrevænget er delvist med til at afskærme stationen fra omgivelserne mod syd. Dele af beplantningen kan overvejes fjernet.

Stationen har i dag et spor og to perroner. Der er læskur med bænk på begge perroner. Ventefaciliteter bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	1.250	50
Cykelfafstand (2.000 m)	9.125	9.250

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	45
Afstigning fra Aarhus	49
Påstigning mod Odder	7
Afstigning fra Odder	7

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	2 / 1
Buslinjer	-
Bilparkering (belægningsgrad)	20 (5%)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	20 (0%)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Lav	x		Det er ikke store fortætningsmuligheder omkring Nørrevænget Station.
Adgangsveje	-	x	(x)	Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x		
Cykelparkering	Middel	x	(x)	Ved en øget anvendelse af stationen bør der etableres overdækket cykelparkering.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-	x	(x)	De kan overvejes at fjerne dele af eksisterende beplantning.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Samlet æstetik	-	x	(x)	

Tranbjerg

Nørrevænget

Tranbjerg Havnby

Mølleparken

Skole

Mårslet

Vilhelmsborg

Ove Mårslet

Nymark

Tander

Hinnedrup

Malling

Rammeområder KP09

- Andet
- Blandet bolig og erhverv
- Boligområde
- Centerområde
- Erhvervsområde
- Landområde
- Område til offentlige formål
- Rekreativt område
- Sommerhusområde
- Tekniske anlæg

Byuvikling KP09

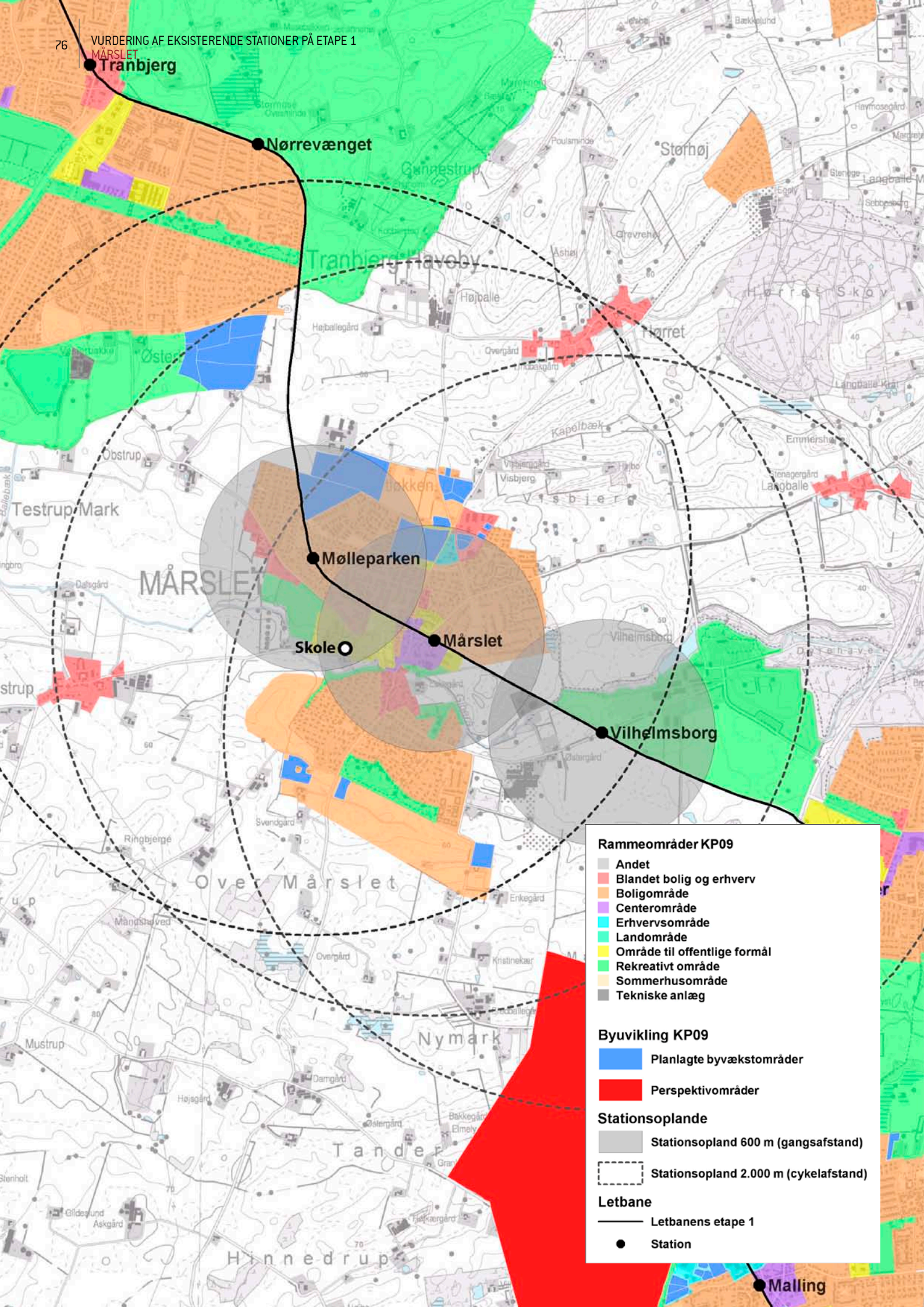
- Planlagte byvækstområder
- Perspektivområder

Stationsoplade

- Stationsoplade 600 m (gangsafstand)
- Stationsoplade 2.000 m (cykelafstand)

Letbane

- Letbanens etape 1
- Station



MÅRSLET

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Mårslet er en stationsby syd for Aarhus, som betjenes af tre eksisterende stationer på Odderbanen:

- › Mølleparken Station.
- › Mårslet Station.
- › Vilhelmsborg Station.

Mårslet by er i løbet af årene fra 1960'erne bygget op omkring det eksisterende vejnet, hvor bebyggelsen er sammenkædet af stiforbindelser. I dag bor der ca. 4.000 indbyggere i lokalsamfundet Mårslet. Landsbykernen består i dag af bolig-, center-, erhvervs- og offentligt byggeri, mens det øvrige byområde er primært domineret af åben lav og tæt lav boligbebyggelse.

Både nord og syd for Mårslet Station ligger der større boligområder med åben-lav og tæt-lav bebyggelse samt lidt erhverv. Disse to boligområder er adskilt af centerfunktionerne i byens centrum og en grøn kile.

Mølleparken Station betjener boligområder med åben-lav bebyggelse på begge sider af banen, mens Vilhelmsborg Station primært har et rekreativt opland og kun konkret betjener hestesportscentret nord for stationen.

Størstedelen af det nordlige boligområde i Mårslet ligger inden for gangafstand til Mårslet Station eller Mølleparken Station, mens hele det eksisterende byområde ligger inden for cykelafstand til et af de tre stationer. Mårslet Skole ligger inden for gangafstand fra både Mårslet Station og Mølleparken Station.

I seneste kommuneplan for Aarhus Kommune fra 2009 er der angivet flere mindre byudviklingsområder i den nordlige del af Mårslet by, som ligger inden for gang- eller cykelafstand fra Mølleparken Station og Mårslet Station.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING MØLLEPARKEN STATION

Det forholdsvist store byudviklingsområde nord for Mølleparken Station ligger inden for gangafstand af stationen og har således en meget attraktiv placering til boliger og arbejdspladsfunktioner med en relativ høj tæthed.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING MÅRSLET STATION

De udpegede byudviklingsområder tættest på Mårslet Station har en attraktiv placering til placering af bolig-, arbejdsplads- og servicefunktioner med en relativ høj tæthed.

Der er ikke umiddelbart mulighed for byfortætning i nærområdet omkring Mårslet Station.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING VILHELMSBORG STATION

Der er ingen nuværende planer for byudvikling ved Vilhelmsborg Station. Etablering af funktioner med stationsvær placering er dog altafgørende for at kunne øge stationens anvendelse.



Nærområdet ved Mølleparken Station med angivelse af vej- og sti-
adgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



Perronområde ved Mølleparken Station med cykelparkering ved perronen.

MØLLEPARKEN STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Mølleparken Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er der hovedsageligt timedrift, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 opretholdes denne betjening på Mølleparken Station.

Der er i dag ca. 100 daglige passagerer fra og mod Aarhus, der anvender Tranbjerg Station. Færre passagerer rejser fra og mod Odder. Der er en overvægt af påstigere om morgenen, hvorfor det vurderes, at størstedelen af stationens brugere er bosat i nærområdet. Etablering af flere boliger og arbejdspladser inden for gangafstand af letbanen vil øge potentialet for anvendelsen af stationen.

Mårslet by betjenes af bybuslinje 19, hvis nærmeste stoppested dog ligger ca. 600 m fra Mølleparken Station. Behovet for omstigning mellem bus og letbane vurderes dog generelt at være lille.

Der er adgang til Mølleparken Station for lette trafikanter via et separat stisystem fra boligområderne henholdsvis nord og syd for stationen. Det separate stisystem giver de lokale beboere gode vilkår for at cykle eller gå til stationen, og en sti fører helt hen til perronen både fra nord og syd. Banen udgør dog generelt en barriere i Mårslet for trafikanter, da der ikke er mange muligheder for at krydse banen.

Lokalvejene Præstegårdsvej og Baneleddet er de nærmeste adgangsveje for bilister, som ikke kan komme helt hen til stationen. Der er ingen cykelbane eller cykelsti på lokalvejene i dag, hvilket på grund af trafikens omfang og det separate stisystem ikke er nødvendig.

Der er mulighed for afsætning på Baneleddet, som er en blind lokalvej. Behovet for afsætning vurderes ikke at være stor. Der er ikke mulighed for bilparkering ved stationen i dag, og da de fleste passagerer formentlig bor inden for gang- eller cykelafstand, vurderes der heller ikke at være behov for bilparkering.

Der er mulighed for cykelparkering ved begge perroner. De 15 cykelparkeringspladser har en god placering tæt på perronen, men omfanget og kvaliteten af cykelparkeringen er begrænset. Der bør etableres mere cykelparkering ved begge perroner, og cykelparkeringspladserne bør overdækkes.

Stationen er lukket af fra nærområdet af beplantning, og området omkring stationen er sandsynligvis ret øde uden for almindelig arbejdstid. Det bør derfor overvejes at fjerne dele af beplantningen og sikre, at der er god belysning ved stationsområdet.

Mølleparken Station har et spor og to perroner. På begge perroner er der læskure af træ, der fremstår ret indelukkede. Ventefaciliteterne bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 opgraderes og moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau. Mere åbne læskure vil ligeledes øge trygheden og øge det generelle æstetiske niveau

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	1.200	100
Cykelfafstand (2.000 m)	6.100	375

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	79
Afstigning fra Aarhus	81
Påstigning mod Odder	7
Afstigning fra Odder	9

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	2 / 1
Buslinjer	-
Bilparkering (belægningsgrad)	0 (-)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	15 (87%)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x		Byudviklingsområdet nord for stationen har en god beliggenhed og potentiale for at øge passagergrundlaget ved at etablere funktioner med en relativ høj tæthed.
Adgangsveje	-	x	(x)	Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x		
Cykelparkering	Middel		x	Der bør etableres mindst 25 overdækkede cykelparkeringspladser, som fordeles ved begge perroner.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-		x	God belysning ved perronområdet bør sikres. Det bør overvejes at fjerne beplantning omkring stationen.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen og evt. udvides med realtidsinformation.
Samlet æstetik	-		x	Stationsområdet bør forskønnes.

MÅRSLET STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Mårslet Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er der hovedsageligt time-drift, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 opretholdes denne betjening på Mårslet Station.

Der er i dag over 200 passagerer, der dagligt rejser fra og mod Aarhus. Færre passagerer rejser fra og mod Odder. Der er en overvægt af påstigere om morgenen, hvorfor det vurderes, at størstedelen af stationens brugere er bosat i nær-området.



Nærområdet ved Mårslet Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet samt bil- og cykelparkering.



Der er ikke tilstrækkelig cykelparkering ved Mårslet Station. Placeringen af cykelparkeringen er umiddelbart god, men stativerne er utidssvarende, ikke overdækkede og trænger til udskiftning.

Mårslet betjenes af bybuslinje 19 fra Aarhus med endestation på Nymarks Allé i Mårslet. Bybuslinjen stopper to steder på Hørretvej, som er en del af den primære nord-syd gående vejforbindelse gennem Mårslet. Det nærmeste stoppested ligger 200 m fra stationen. Der vurderes dog at være et meget lille behov for omstigning, da en stor del af Mårslet ligger inden for gang- og cykelafstand til stationen, og da bussens frekvens ikke er særlig høj.

Der er adgang til stationen fra en asfalteret parkeringsplads for biler, som ligger umiddelbart syd for den sydlige perron og den tidligere stationsbygning. Banevej forbinder parkeringspladsen med Hørretvej. Endvidere er der adgang for gående og cyklister til stationen fra en dobbeltrettet sti, der forløber langs banen fra stationen, krydser Hørretvej og fortsætter mod nordvest. Der er desuden adgang for lette trafikanter fra Langballevej via den ubevogtede sporkrydning ved Banevejs afslutning. Der er således gode adgangsforhold til stationsområdet for alle trafikantgrupper.

På parkeringspladsen ved stationsbygningen er der 10 p-pladser til biler uden tidsbegrænsning, hvilket vurderes at være tilstrækkeligt. Det vurderes, at parkeringspladsen kan anvendes til afsætning. Parkeringspladsen har en fin placering ift. perronerne, men er øde uden for dagtimerne, hvilket kan nedsætte trygheden for at efterlade sin bil. Der er alternative parkeringsmuligheder ca. 70 m sydøst for stationen, hvorfra der er stiadgang til perronen.

Bilparkering og cykelparkering er fornuftigt adskilte, og der er korte gangafstande for de skiftende. Der er 76 cykelparkeringspladser umiddelbart vest for stationsbygningen og Banevej, hvilket ikke er tilstrækkeligt ift. den registrerede efterspørgsel på cykelparkering. Placeringen af cykelparkeringen er umiddelbart god, men stativerne er utidssvarende, ikke overdækkede og trænger til udskiftning. Der er ingen aflåsningsmuligheder. Midtjyske Jernbaner har planer om at udvide og forbedre de eksisterende cykelparkeringsfaciliteter.

Trafiksikkerheden er god, idet cyklister og gående kan færdes trygt på separat stinet omkring stationen, området omkring stationen virker overskueligt indrettet, og stierne er belyste. Det kan overvejes at etablere cykelparkering på den nordlige side af banen, så cyklister nordfra ikke skal krydse banen med cyklen. Midtjyske Jernbaner er i øjeblikket ved at undersøge muligheden for at etablere en tunnel under banen. Overvågning eller bedre belysning af bilparkeringspladsen vil kunne øge trygheden for at parkere.

Mårslet Station har to spor og to perroner. På den sydlige perron er der en overdækket bænk, mens der på den nordlige perron er et læskur. Ventefaciliteterne bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 opgraderes og

moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret. Der bør skiltes til stationen fra det nærliggende overordnede vejnet, fra nærliggende hovedstier, og fra parkeringspladsen sydøst for stationen.

Mårslet Station er veldisponeret og overskuelig. Stationen fremstår dog generelt som nedslidt med en utidssvarende og anonym stationsbygning.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

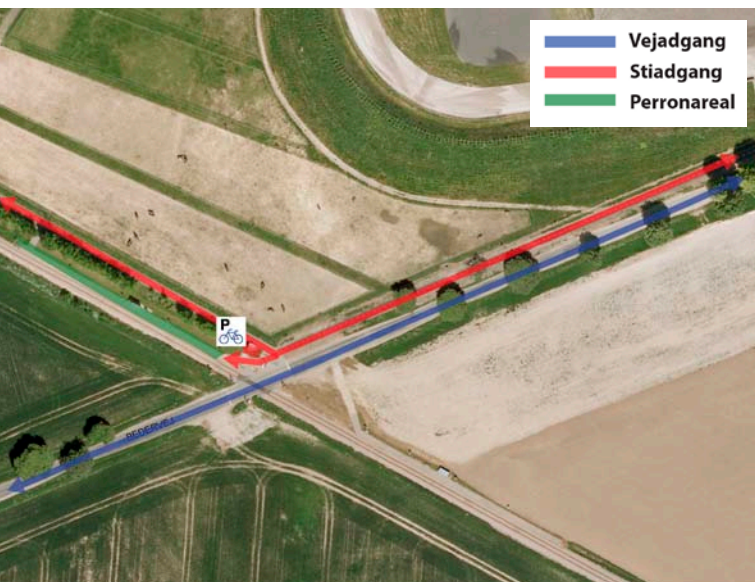
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	1.850	200
Cykelfafstand (2.000 m)	4.400	350

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	259
Afstigning fra Aarhus	234
Påstigning mod Odder	62
Afstigning fra Odder	46

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	2 / 1
Buslinjer	Rute 19
Bilparkering (belægningsgrad)	10 (50 %)
Mulighed for afsætning	Nej
Cykelparkering (belægningsgrad)	76 (129 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x		De udpegede byudviklingsområder tættest på Mårslet Station har en attraktiv placering til funktioner med relativ høj tæthed. Der er ikke mulighed for byfortætning i nærområdet omkring Mårslet Station.
Adgangsveje	-	x	(x)	Skiltning til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x		
Cykelparkering	Høj		x	Der bør etableres flere og overdækkede cykel p-pladser med mulighed for aflåsning.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-	x	(x)	Det kan overvejes at sikre bedre belysning af p-pladsen.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Samlet æstetik	-		x	Stationsbygning bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.



Nærområdet ved Vilhelmsborg Station med angivelse af vej- og sti-
adgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



Et tilfældigt placeret cykelstativ ved Vilhelmsborg Station.

VILHELMSBORG STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Vilhelmsborg Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er der hovedsageligt timedrift, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 opretholdes denne betjening på Vilhelmsborg Station.

Vilhelmsborg Station ligger i åbent land mellem Mårslet og Beder. I dag betjener stationen stort set ingen beboere eller arbejdspladser inden for gangafstand, hvilket de meget beskedne passagertal vidner om. Etablering af byområde inden for gangafstand af letbanen er nødvendig for at øge potentialet for anvendelsen af stationen.

Vilhelmsborg Station betjenes ikke af busser i dag, hvilket der heller ikke vurderes at være behov for på sigt.

Bedervej forløber forbi stationen. Der er mulighed for afsætning for bilister på grusbelagte arealer i vejsiden på begge sider af stationen. Der er ikke bilparkering ved stationen i dag, og det vurderes der heller ikke på sigt behov for.

En dobbelttrettet sti forløber fra øst langs den nordlige side af Bedervej hen til stationen. En separat sti fortsætter fra stationen mod Mårslet. Der er således gode adgangsforhold for lette trafikanter til stationen i dag.

Der er et cykelstativ med plads til 7 cykler ved den sydlige indgang til perronområdet. Cykelparkeringen har en god placering tæt på perronen, men omfanget og kvaliteten af cykelparkeringen er begrænset. Hvis stationen får en højere anvendelse end i dag, bør det overvejes at etablere flere cykelparkeringspladser, som er overdækkede.

Vilhelmsborg Station har et spor og en perron. På perronen er der et læskur med bænke. Ventefaciliteterne bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 opgraderes og moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen fra det overordnede vejnet bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane.

Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle stationssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

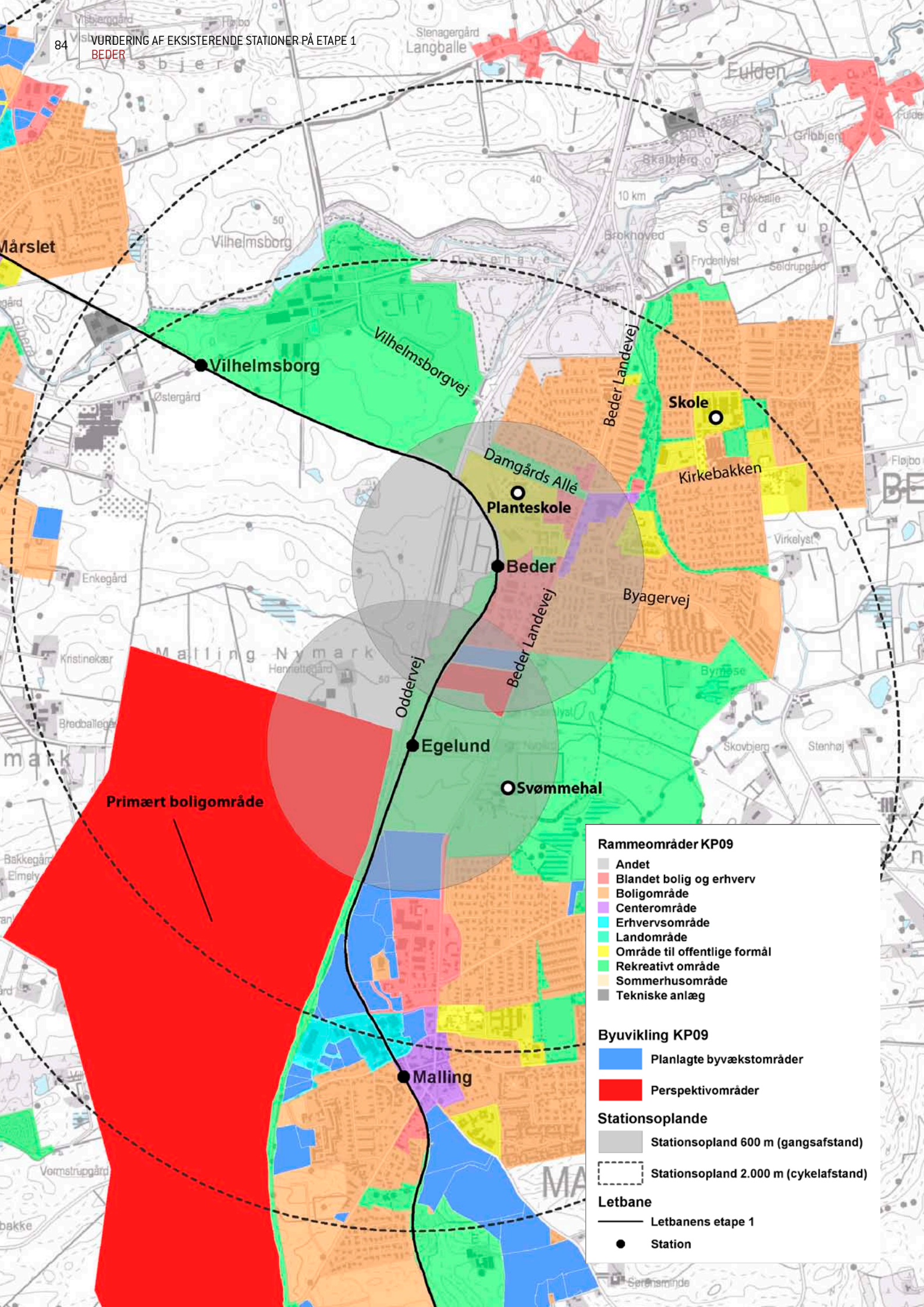
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	50	0
Cykelfafstand (2.000 m)	5.675	900

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	14
Afstigning fra Aarhus	15
Påstigning mod Odder	1
Afstigning fra Odder	1

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	2 / 1
Buslinjer	-
Bilparkering (belægningsgrad)	0 (-)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	7 (43%)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Lav	x		Der er ingen nuværende planer for byudvikling omkring Vilhelmsborg Station.
Adgangsveje	-	x	(x)	Skiltningen til stationen fra det overordnede vejnet bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x		
Cykelparkering	Lav	x	(x)	Ved en øget anvendelse af stationen bør der etableres flere cykelparkeringspladser og på sigt overdækket cykelparkering.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Lav		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Lav		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Samlet æstetik	-	x	(x)	



BEDER

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Beder er en stationsby, som ligger øst for Mårslet. Byen ligger meget tæt på Malling og er via et sportkompleks næsten vokset sammen med den sydlige nabo. Odderbanen forløber langs med den vestlige kant af Beder og standser ved Beder Station og Egelund Station, som ligger mellem Beder og Malling.

Der er knap 4.500 indbyggere i Beder. Byen består primært af åben-lav og tæt-lav bebyggelse i form af parcelhuse og rækkehuse. Den mest tætte boligbebyggelse ligger i den sydøstligste og nordøstligste del af byen og dermed længst væk fra Beder Station.

Beder Skole ligger nord for Kirkebakken i den nordøstlige del af byen. Der er desuden en planteskole i byen, som ligger meget tæt på Beder Station.

Beder Station har en meget decentral placering i byens sydvestligste periferi. Byens centerfunktioner ligger dog tæt på stationen og er koncentreret omkring Beder Landevej. Nord for skolen ligger planteskolen, mens der øst for Beder Landevej er åben-lav bebyggelse. Vest for stationen er der ubebyggede arealer.

Egelund Station ligger under 1 km sydvest for Beder i åbent land uden væsentlig bebyggelse i nærområdet. Det er kun eventuelle brugere af det nærliggende svømmehal og idrætsfaciliteter samt de få beboere i Malling, som har kortere til Egelund Station, som udgør kundegrundlaget til stationen i dag.

Aarhus Kommune har kun udlagt få områder til byudvikling i Beder-området. Området vest for Oddervej og Odderbanen udgør en vigtig del af den rekreative struktur i området og er derfor ikke inkluderet i kommunens byudviklingsplaner.

På sigt er der planer om at etablere en ny by vest for Malling. Arealreservationen til denne byudvikling slutter mod nord ved Egelund Station. Aarhus Kommune tilkendegiver, at området primært er tiltænkt boliger. Det vil dog være muligt at også at placere transporttunge erhvervs- og servicefunktioner, der kan skabe et væsentligt kundegrundlag til området.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING BEDER STATION

På sigt kan det overvejes at omdanne nærliggende arealer med småerhverv til kontor- eller erhvervsformål med en højere tæthed.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING EGELUND STATION

Kundegrundlaget til Egelund Station vil formentlig ikke udvikle sig væsentligt, inden perspektivområdet sydvest for stationen etableres. Størstedelen af perspektivområdet ligger dog uden for det primære stationsnære område. Det er derfor vigtigt, at perspektivområdet etableres med en høj tæthed nærmest stationen.



Nærområdet ved Beder Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronareale.



Cykelparkeringen ved Beder Station ligger midt på bilparkeringspladsen og er rodet på trods af, at der er stativer.

BEDER STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Beder Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er der hovedsageligt timedrift, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 opretholdes denne betjening på Beder Station.

Der er i dag en overvægt af passagerer, som rejser fra og mod Aarhus. Passagertallet på Beder Station er forholdsvis beskeden, taget i betragtning at der er godt 6.000 beboere og godt 1.000 arbejdspladser inden for gang- og cykelafstand.

Beder betjenes af den højfrekvente regionalbuslinje 100, der kører mellem Odder og Aarhus, samt regionalbuslinjerne 103 og 302, som ligeledes betjener korridoren mellem Odder og Aarhus. Det nærmeste busstoppested fra stationen ligger ved krydset mellem Stationsvej og Beder Landevej godt 200 m øst for stationen. Der vurderes dog at være et lille behov for omstigning, da hele Beder by ligger inden for gang- og cykelafstand til stationen, og da det sandsynligvis er passagerer med turstart eller turmål i lokalområdet, der anvender stationen.

Stationsvej er adgangsvej til Beder Station for størstedelen af stationens brugere. Stationsvej er en lokalvej, der fortsætter som Tofteleddet og ender i et erhvervsområde syd for stationen. Trafikken i området er således begrænset, og cyklister vurderes at kunne færdes på vejen med biltrafikken. Der er stiforbindelser til Planteskolens arealer nord for stationen, hvorfra der er en sti til Beder Landevej. Disse stiforbindelser bør tydeliggøres.

Der er mulighed for afsætning på Stationsvej i svinget ved stationen. Fra Stationsvej er der adgang til en grusbelagt bilparkeringsplads med 14 p-pladser umiddelbart øst for perronområdet, som ikke anvendes meget. Midt på parkeringspladsen er der cykelstativer med plads til 40 cykler. Cykelparkeringen virker rodet, hvilket skyldes dels stativudformningen og dels omfanget af cykler. Der bør etableres flere cykelparkeringspladser med overdækning, og det bør overvejes at adskille cykelparkeringen fra bilparkering for at reducere antallet af konfliktpunkter mellem disse trafikantgrupper ved stationen.

Området omkring Beder Station er ret åbent, men vil sandsynligvis være ret øde uden for almindelig arbejdstid. Der bør derfor sikres god belysning ved stationsområdet for at undgå utryghed.

Beder Station har et spor og en perron, som er udstyret med læskur og bænke. Ventefaciliteterne bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 opgraderes og

moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau. Nye læskure vil ligeledes øge det generelle æstetiske niveau

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor dog er endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

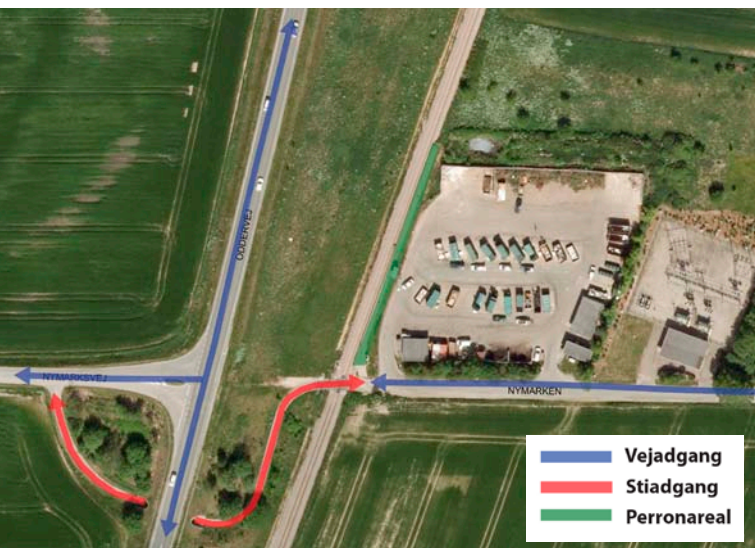
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	1.000	525
Cykelfafstand (2.000 m)	6.025	1.100

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	96
Afstigning fra Aarhus	115
Påstigning mod Odder	10
Afstigning fra Odder	10

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	2 / 1
Buslinjer	Rute 100, 103 og 302
Bilparkering (belægningsgrad)	14 (0 %)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	40 (80 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Lav	x		På sigt kan det overvejes at omdanne nærliggende arealer med småerhverv til områder med en højere tæthed.
Adgangsveje	-	x	(x)	Det bør overvejes at tydeliggøre stiforbindelserne mellem stationen og Planteskolens område mod nord. Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x		
Cykelparkering	Høj		x	Der bør etableres i alt 50 overdækkede cykelparkeringspladser.
Trafiksikkerhed	-	x	(x)	Det kan overvejes at adskille cykelparkering og bilparkering.
Tryghed	-		x	God belysning ved perronområdet bør sikres.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen og evt. udvides med realtidsinformation.
Samlet æstetik	-	x	(x)	



Nærområdet ved Egelund Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



En cykel ligger tilfældigt ved siden af perronområdet ved Egelund Station.

EGELUND STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Egelund Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er der hovedsageligt timedrift, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 opretholdes denne betjening på Egelund Station.

Egelund Station ligger meget afsides mellem Beder og Malling, hvilket de meget beskedne passagertal vidner om. I dag betjener stationen stort set ingen beboere eller arbejdspladser inden for gangafstand. Etablering af funktioner inden for gangafstand af letbanen er nødvendig for at øge potentialet for anvendelsen af stationen.

Den højfrekvente regionalbuslinje 100 og regionalbuslinjerne 103 og 302 standser på Beder Landevej ca. 300 m øst for stationen. Der vurderes dog ikke at være behov for omstigning i dag. Behovet vil sandsynligvis ikke øges væsentligt i fremtiden.

Nymarken forløber hen til renovationsanlægget og stationen fra øst. Da vejen ender ved stationen, er trafikken på vejen meget beskeden. Afsætning er mulig ved stationen, men bilerne skal dog vende. Vest for stationen og banelegemet forløber Oddervej, som Nymarken ikke er tilsluttet. En stiunderføring giver lette trafikanter mulighed for at krydse Oddervej ude af niveau og giver forbindelse til Nymarksvej vest for Oddervej. Der er således gode adgangsforhold til stationen for lette trafikanter.

Der er hverken bilparkering eller cykelparkering ved stationen i dag. Der blev dog registreret én parkeret cykel på registreringstidspunktet. Hvis stationen får en højere anvendelse end i dag, bør det overvejes at etablere faciliteter til cykelparkering.

Området omkring Egelund Station er ret åbent, men øde. Der bør derfor sikres god belysning ved stationsområdet for at undgå utryghed.

Egelund Station har et spor og en perron. På perronen er der et læskur med bænk. Ventefaciliteterne bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 opgraderes og moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer

bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

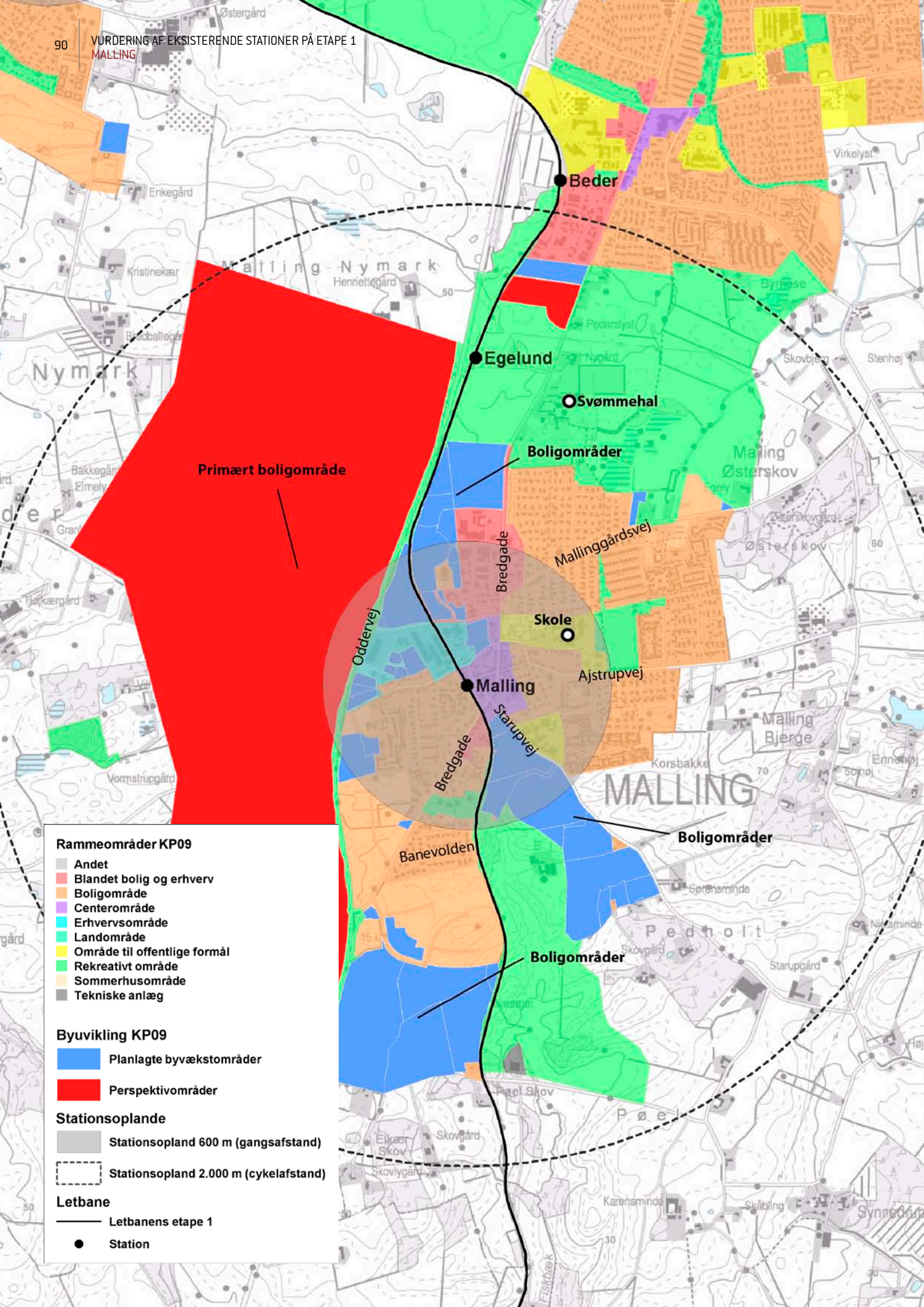
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	75	75
Cykelf afstand (2.000 m)	6.750	1.250

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	12
Afstigning fra Aarhus	16
Påstigning mod Odder	1
Afstigning fra Odder	0

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	2 / 1
Buslinjer	Rute 100 og 103
Bilparkering (belægningsgrad)	0 (-)
Mulighed for afsætning	Ja / Nej
Cykelparkering (belægningsgrad)	0 (-)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x	(x)	Udvikling af perspektivområdet med høj tæthed nærmest stationen kan øge stationens passagergrundlag.
Adgangsveje	-	x	(x)	Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x		
Cykelparkering	Lav	x	(x)	Ved en øget anvendelse af stationen bør der etableres mulighed for cykelparkering.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-		x	God belysning ved perronområdet bør sikres.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Lav		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Lav		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Samlet æstetik	-	x	(x)	



Rammeområder KP09

- Andet
- Blandet bolig og erhverv
- Boligområde
- Centerområde
- Erhvervsområde
- Landområde
- Område til offentlige formål
- Rekreativt område
- Sommerhusområde
- Tekniske anlæg

Byuvikling KP09

- Planlagte byvækstområder
- Perspektivområder

Stationsoplande

- Stationsopland 600 m (gangsafstand)
- ▭ Stationsopland 2.000 m (cycelfast)

Letbane

- Letbanens etape 1
- Station

MALLING

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Malling er en stationsby, som ligger ca. 1 km syd for Beder. Odderbanen har gjort Malling til en central stationsby gennem mange år, og en betydelig industri var tidligere byens vartegn. Mallings gamle bymidte er bevaret, dog er mange forretninger ændret til privatboliger, men den gamle hovedvej, Bredgade, løber stadig som en central og betydningsfuld transportåre.

Der er ca. 3.500 indbyggere i Malling. Byen består primært af åben-lav og tæt-lav bebyggelse i form af parcelhuse og rækkehuse. Størstedelen af den tætte boligbebyggelse ligger i den østlige del af byen.

Malling Skole ligger nord for Ajstrupvej og har en ret central placering i byen inden for gangafstand fra stationen. Der er desuden en svømmehal nord for Malling, som dog ligger tættere på Egelund Station.

Banen forløber gennem byen fra sydøst mod nordvest og deler bebyggelsen i to områder, hvor Malling Station har central placering mellem disse områder. I det stationsnære område er der en blanding af funktioner, som hovedsageligt består af centerfunktioner, erhverv og boligbebyggelse.

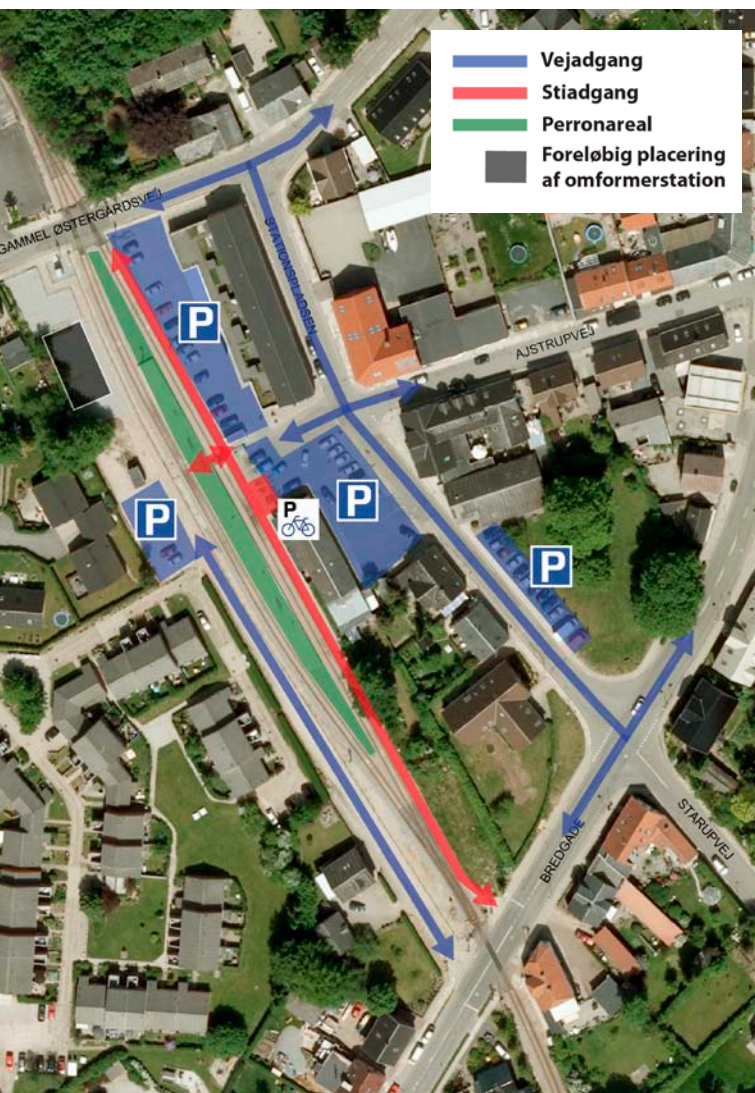
Aarhus Kommune har udlagt mange områder til byudvikling i den nordlige og sydlige del af byen. Størstedelen af disse områder er tiltænkt boligformål med åben-lav bebyggelse. På sigt er der planer om at etablere en ny by vest for Malling.

På sigt er der planer om at etablere en ny by vest for Malling. Arealreservationen til denne byudvikling slutter mod nord ved Egelund Station. Aarhus Kommune tilkendegiver, at området primært er tiltænkt boliger. Det vil dog være muligt at også at placere transporttunge erhvervs- og servicefunktioner, der kan skabe et væsentligt kundegrundlag til området.

En lokalplan for et boligområde syd for Banevolden kan åbne op for muligheden for etablering af et trinbræt for de boliger, som er etableret i dette område.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING MALLING STATION

Det kan vurderes, om der er grundlag for at hæve tætheden af bebyggelsen på de udlagte stationsnære byudviklingsområder.



Nærområdet ved Malling Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



Der er ikke tilstrækkelig cykelparkering ved Malling Station i dag.

MALLING STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Malling Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er der hovedsageligt timedrift, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 opretholdes denne betjening på Malling Station.

Der er i dag knap 200 passagerer, som dagligt rejser fra og mod Aarhus. Der er en overvægt af påstigere om morgenen, hvorfor det vurderes, at størstedelen af stationens brugere er bosat i nærområdet.

Malling betjenes af den højfrekvente regionalbuslinje 100, der kører mellem Odder og Aarhus, samt regionalbuslinje 103, som ligeledes betjener korridoren mellem Odder og Aarhus. Det nærmeste busstoppested fra stationen ligger lige nord for krydset mellem Bredgade og Ajstrupvej ca. 150 m øst for stationen. Der vurderes dog at være et lille behov for omstigning, da hele Malling by ligger inden for gang- og cykelafstand til stationen, og da det sandsynligvis er passagerer med turstart eller turmål i lokalområdet, der anvender stationen.

Adgang til Malling Station sker for alle trafikanter fra øst, da banelegemet ikke kan krydses mellem Bredgade og Gammel Østergaardsvej. Fra Stationspladsen er der adgang til bil- og cykelparkering, mens fodgængere også har adgang til stationsområdet via en sti fra Gammel Østergaardsvej og Bredgade, der er hovedgaden gennem midtbyen. Cyklister må færdes med biltrafikken på det omkringliggende vejnet. På Bredgade og Gammel Østergaardsvej er der dårlig oversigt fra sideveje i nogle af krydsene, og der kan være parkerede biler på gaden. Vejene opleves derfor som utrygge for lette trafikanter i dag.

Der er mulighed for afsætning på den asfalterede parkeringsplads syd for Fakta. Her er der 11 parkeringspladser, som kan anvendes af stationens brugere. Der er desuden mulighed for bilparkering vest for stationen. Banelegemet er dog indhegnet, og man skal således helt hen til enten Bredgade eller Gammel Østergaardsvej for at krydse banen og komme hen til perronområdet. Muligheden for at udvide bilparkeringen bør undersøges. Udvides bilparkeringen vest for stationen, bør adgangsforholdene til perronen forbedres.

Den eksisterende cykelparkering har en god placering tæt på perronområdet, men der er kun plads til 13 cykler, hvilket ikke er tilstrækkeligt. Der bør etableres overdækket cykelparkering med plads til mindst 50 cykler.

Området omkring Malling Station er ret åbent og har en central placering i byen tæt på bl.a. centerfunktioner, som bidrager til at skabe liv omkring station det meste af dagen.

Malling Station har to spor og en perron. Perronen er ikke udstyret med læskur eller bænke, men det er muligt at

vente i læ ved den gamle stationsbygning, der fremstår nedslidt. Ventefaciliteterne bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 opgraderes og moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

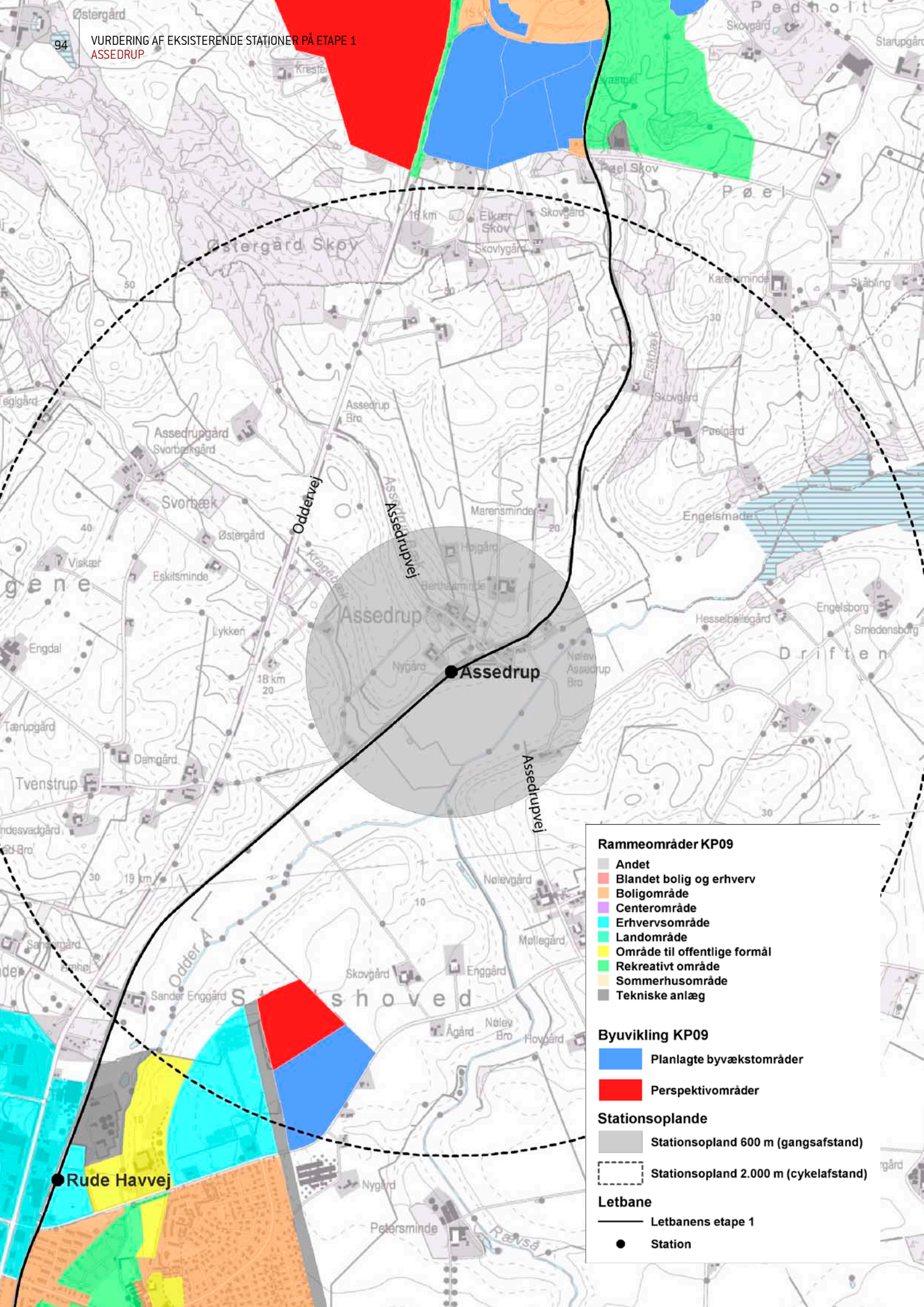
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel. Det anbefales, at der udarbejdes et skitseprojekt med fokus på adgangsforhold og parkeringsmuligheder omkring stationen.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	1.575	375
Cykelfafstand (2.000 m)	3.850	600

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	181
Afstigning fra Aarhus	167
Påstigning mod Odder	28
Afstigning fra Odder	23

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	2 / 1
Buslinjer	Rute 100 og 103
Bilparkering (belægningsgrad)	11 (55 %)
Mulighed for afsætning	Ja / Nej
Cykelparkering (belægningsgrad)	13 (308 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x	(x)	Det kan vurderes, om der er mulighed for at øge tætheden i de udlagte byudviklingsområder.
Adgangsveje	-		x	Forbedring af forholdene for cyklister på det omkringliggende vejnet bør undersøges. Adgangsforholdene til perronen bør undersøges nærmere. Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Middel	x	(x)	Muligheden for at udvide bilparkering bør undersøges.
Cykelparkering	Høj		x	Der bør etableres overdækket cykelparkering med plads til mindst 50 cykler.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen og evt. udvides med realtidsinformation.
Samlet æstetik	-		x	Der bør gennemføres en forskønnelse af forplads til stationen, herunder parkeringsplads, og perron. Stationsbygning bør moderniseres.



Rammeområder KP09

- Andet
- Blandet bolig og erhverv
- Boligområde
- Centerområde
- Erhvervsområde
- Landområde
- Område til offentlige formål
- Rekreativt område
- Sommerhusområde
- Tekniske anlæg

Byuvikling KP09

- Planlagte byvækstområder
- Perspektivområder

Stationsoplade

- Stationsoplade 600 m (gangsafstand)
- ⊖ Stationsoplade 2.000 m (cykelafstand)

Letbane

- Letbanens etape 1
- Station

ASSEDRUP

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Assedrup Station ligger central i den lille landsby Assedrup, der har under 100 indbyggere. Assedrup ligger ca. 3 km nordøst for Odder og umiddelbart øst for Oddervej, som er hovedvejen mellem Odder og Aarhus.

Assedrup består af et forholdsvis beskeden antal boliger. Der er tale om en afgrænset landsby og dermed en by, hvor der er åbnet op for en mindre vækst – 10 boliger over 4 år. I oplandet til Assedrup ligger en del andre småbyer Svorbæk, Tvenstrup og Nølev, hvor Nølev også er en afgrænset landsby og dermed en by, hvor der kan komme en mindre vækst.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING ASSEDRUP STATION

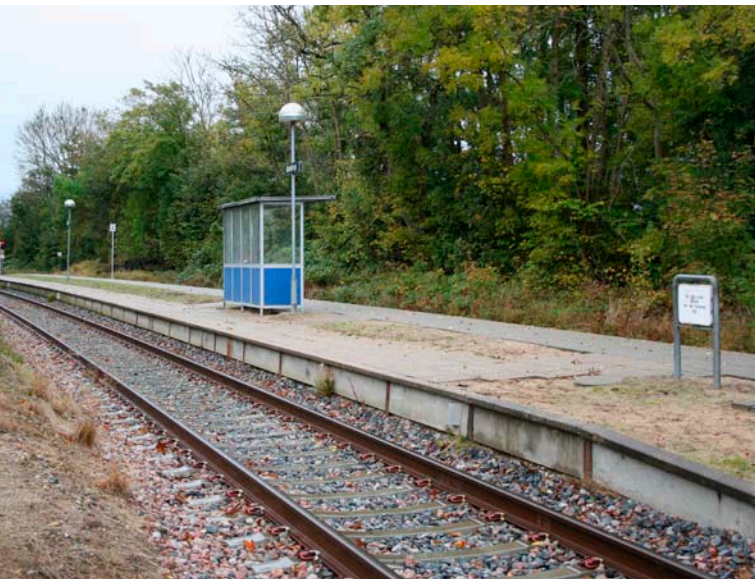
Der kan ligge et kundepotentiale i at tiltrække yderligere kunder fra de omkringliggende landsbyer til Assedrup.

Herudover bør en egentlig udbygning af Assedrup som satellitby til Odder overvejes.

ASSEDRUP STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Assedrup Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er der hovedsageligt timedrift, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 opretholdes denne betjening på Assedrup Station.



Perronområdet ved Assedrup Station i dag. Der er ikke stor mulighed for at opholde sig i læ for vind og regn.

Assedrup Station har i dag et meget beskedent passageropland inden for cykel- og gangafstand, hvilket de meget lave passagertal vidner om. Etablering af byområde inden for gangafstand af letbanen er nødvendig for at øge potentialet for anvendelsen af stationen.

Assedrup Station betjenes ikke af regionale busser i dag, hvilket der heller ikke vurderes at være behov for på sigt. Der er dog en skolebusrute, som på skoledage kører mellem Assedrup, Nølev, Saksild, Dyingby, Hov og Odder.

Der er adgang til stationen for biler, cyklister og fodgængere fra Assedrupvej. Adgangsvejen ender i en forplads til stationen, hvor der er mulighed for afsætning og bilparkering. Lette trafikanter må færdes sammen med biltrafikken på Assedrupvej, hvilket vurderes acceptabelt.

Der er ikke afmærket deciderede bilparkeringspladser på forpladsen, men der er plads til 4 biler. Det bør overvejes at forskønne forpladsen med ny belægning og i denne forbindelse afmærke et antal parkeringspladser.

Der er et cykelstativ med plads til 8 cykler. Cykelparkeringen har en god placering tæt på perronen, men omfanget og kvaliteten af cykelparkeringen er begrænset. Hvis stationen får en højere anvendelse end i dag, bør det overvejes at etablere flere cykelparkeringspladser, som er overdækkede.

Området omkring Assedrup Station er ret åbent, men øde. Der bør derfor sikres god belysning ved stationsområdet



Nærområdet ved Assedrup Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.

samt på vejen til og fra stationen for at forbedre trygheden for passagererne i området omkring stationen.

Assedrup Station har to spor og en perron. På perronen er der et læskur med bænk. Ventefaciliteterne bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 opgraderes og moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør også arbejdes med at forbedre venteområdet, så der er mere læ for vind og regn. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen fra det overordnede vejnet bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane.

Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

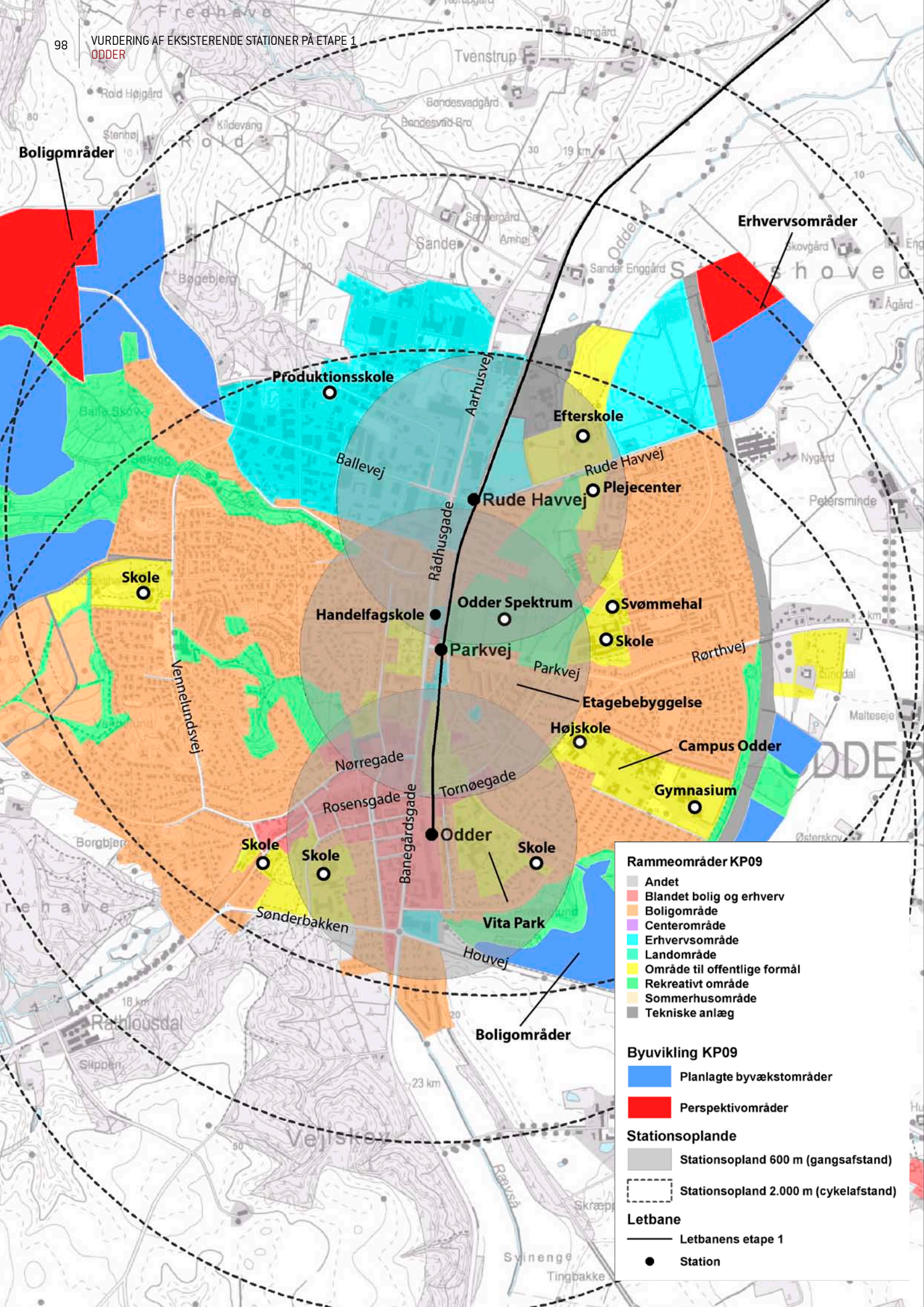
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	75	0
Cykelfafstand (2.000 m)	375	50

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	7
Afstigning fra Aarhus	9
Påstigning mod Odder	4
Afstigning fra Odder	4

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	2 / 1
Buslinjer	-
Bilparkering (belægningsgrad)	4 (0 %)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	8 (50 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel		x	En egentlig udbygning af Assedrup er nødvendig for at øge stationens passagergrundlag.
Adgangsveje	-	x	(x)	Skiltningen til stationen fra det overordnede vejnet bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x	(x)	Parkeringspladsen bør forskønnes, og et antal parkeringspladser bør afmærkes.
Cykelparkering	Lav / Middel	x	(x)	Ved en øget anvendelse af stationen bør der etableres 20 cykel p-pladser i en bedre kvalitet.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-		x	God belysning ved perronområdet og på vejen til og fra stationen bør sikres.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Lav		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Lav		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Samlet æstetik	-		x	Der bør gennemføres en forskønnelse af forplads til stationen, herunder parkeringsplads, og perron.



ODDER

NUVÆRENDE PLANFORHOLD

Odder er en stationsby og samtidig hovedby i Odder Kommune med godt 11.000 indbyggere. Indbyggertallet udgør ca. halvdelen af kommunens samlede indbyggertal. Der er tre stationer på Odderbanen i Odder by, som er henholdsvis Rude Havvej Station, Parkvej Station og Odder Station.

Rude Havvej Station ligger centralt i forhold til kommunens erhvervsområder og områder udlagt til butikker med særligt pladskrævende varegrupper. Endvidere ligger stationen indenfor gangafstand til Rudehøj Efterskole og kommunens plejecenter på Bronzealdervej.

Parkvej Station ligger centralt i forhold til Handelsfagskole, kirke, kirkegård, etageboligområder og Odder Spektrum. Odder Spektrum er centrum for diverse sportsaktiviteter (badminton, håndbold, fodbold m.m.), og der afholdes også store kulturelle arrangementer så som koncerter, teater, foredrag mm. Parkvejens Skole og Odder Svømmehal ligger desuden umiddelbart uden for gangafstand fra stationen.

Odder Station er endestation for letbanen mod syd. En stor del af arealerne omkring stationen huser i dag jernbanens værksteder, som forudsættes bibeholdt. Stationen er beliggende inden for centerafgrænsningen af Odder midtby med direkte adgang til de centrale dele af Odder by og i umiddelbar tilknytning til byens rutebilstation for både by- og regionalbusser. Skovbakkeskolen og Odder Lille Friskole ligger inden for gangafstand af stationen, og Rathlouskolen ligger umiddelbart vest for det stationsnære område .

Odder Station ligger indenfor gangafstand til et af kommunens byomdannelsesområder VitaPark Odder – det tidligere Regionssygehus - som planlægges ændret fra offentligt område til blandet bolig- og erhvervsområde med mulighed for etablering af åben-lav og etageboliger (op til 3 etager), sundhedscenter, kulturinstitutioner, erhvervshus (innovation og iværksætter), bypark for alle borgere i kommunen mm.

Ca. 1.000 m fra stationen ligger endvidere Odder Gymnasium, der inden for en overskuelig fremtid (1-3 år) sandsynligvis vil blive udbygget til Odder Campus omfattende HTX, voksenuddannelse m.v. og dermed med brugere, som er potentielle kunder til letbanen. I samme område ligger Odder Højskole.

Den øvrige byudvikling i Odder planlægges i periferien af byen med udlagte byvækstområder til boliger og erhverv i henholdsvis den nordvestlige og nordøstlige del af byen samt udlagte byvækstområder til boliger i den sydøstlige del af byen.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING RUDE HAVVEJ STATION

Der ligger uudnyttede områder til erhverv og butikker til særligt pladskrævende varegrupper i umiddelbar tilknytning til stationen.

En del af de ubebyggede arealer i erhvervsområdet og arealerne omkring efterskolen anvendes 3 uger årligt til "Bibel Camp" for omkring 5.000 deltagere. Særkørsel eller specialtilbud kan i denne periode udgøre et kundepotentiale for letbanen.

UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING PARKVEJ STATION

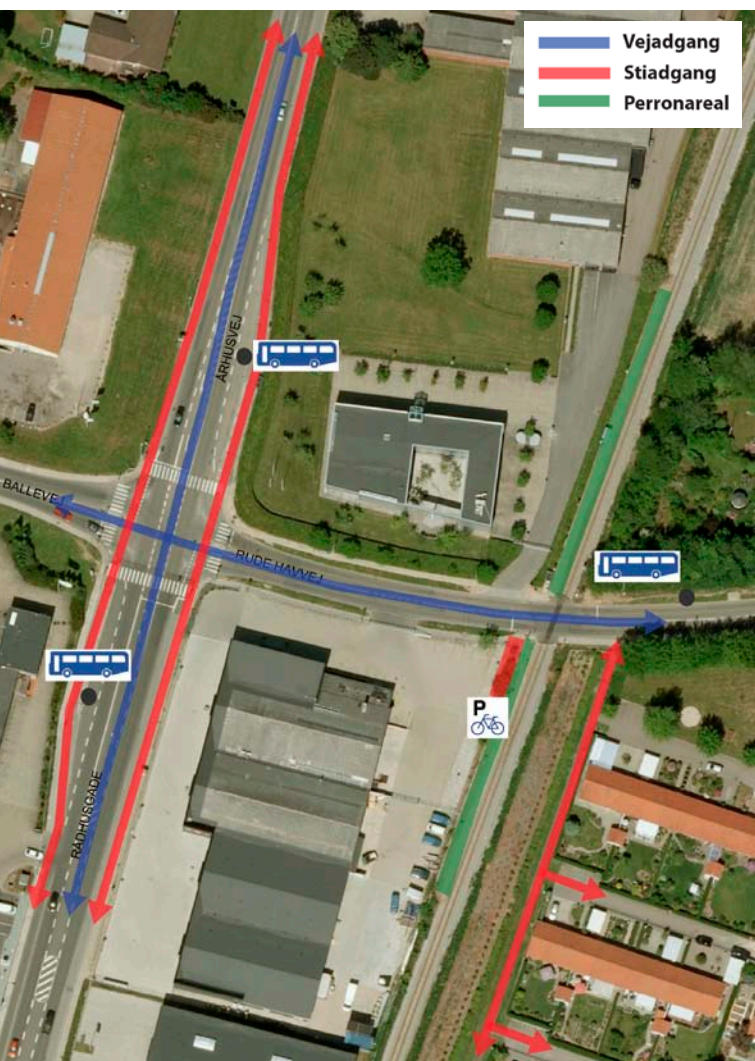
Der ligger uudnyttede områder, der er planlagt til bolig- og erhvervsbebyggelse, umiddelbart vest for stationen. Heri ligger et mindre potentiale for forbedring af kundegrundlaget for letbanen.

Det største kundepotentiale vurderes imidlertid at ligge i handelsfagskoleeleverne og i brugerne af Odder Spektrum.

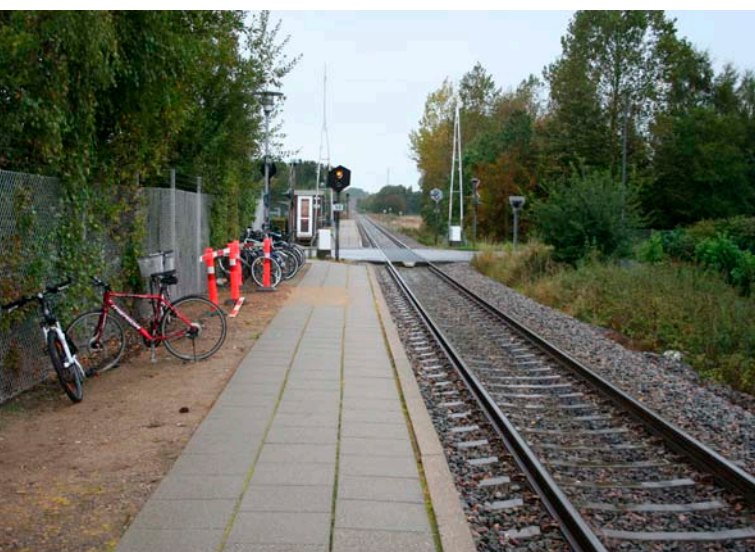
UDVIKLINGSMULIGHEDER OMKRING ODDER STATION

Generelt er områderne omkring Odder Station udbygget og anvendes til bolig og erhverv

Etablering af Vita Park Odder og Odder Campus vil styrke passagergrundlaget til Odder Station. Der bør være fokus på at forbedre forbindelsen mellem Vita Park Odder og stationen.



Nærområdet ved Rude Havvej Station med angivelse af vej- og sti- adgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronareal.



Der er ikke tilstrækkelig cykelparkering ved Rude Havvej Station i dag. Cykelstativet er ved den sydlige perron, mens toget mod Aarhus holder ved den nordlige perron.

RUDE HAVVEJ STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Rude Havvej Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er der hovedsageligt timedrift, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 opretholdes denne betjening på Rude Havvej Station.

Der er i dag under 100 passagerer, der dagligt rejser fra og mod Aarhus. Rejser mod Odder foretages med andre transportmidler. Der er en overvægt af påstigere mod Aarhus om morgenen og afstigere fra Aarhus om eftermiddagen. Størstedelen af stationens brugere er derfor sandsynligvis beboere fra det nærliggende boligområde øst for stationen.

Bybuslinje 2 har stoppested på Rude Havvej, men har et begrænset antal afgangene dagligt. Den højfrekvente regionalbuslinje 100 samt regionalbuslinje 103 har stoppested på Aarhusvej ca. 100 m fra stationen. Alle tre linjer betjener primært områder, der ligger indenfor gang- eller cykelafstand fra en af de tre stationer i Odder og har megen parallelkørsel med letbanen. Behovet for omstigning mellem bus og letbane vurderes således at være lille.

Den primære adgang til stationen sker fra Rude Havvej, som er en tosporet vej med fortovej, men uden cykelsti eller cykelbane. Vejen er trafikeret i myldretiden i dag, men biler kører ikke med høj fart ved stationen. Der er ingen sikker overgang for fodgængere og cyklister i tilknytning til stationen, men det vurderes umiddelbart muligt for lette trafikanter at overskue trafikken og krydse vejen. Det kan være utrygt at færdes som cyklist på den yderste del af Rude Havvej. En eventuel etablering af cykelsti eller cykelbane på denne del af strækningen bør føres helt hen til Aarhusvej for at forbedre mulighederne for at cykle til og fra stationen.

Der er i dag knap 20 cykelparkeringspladser, der er placeret langs med den sydlige perron. Placeringen er ikke hensigtsmæssig, idet togene mod Aarhus standser på den nordlige perron. Der er derfor også cyklister, som stiller sin cykel ved den nordlige perron. En besigtigelse har vist, at antallet af cykelparkeringspladser ikke kan opfylde det nuværende behov for cykelparkering. Der bør derfor etableres overdækket cykelparkering ved den nordlige perron, og kvaliteten af den eksisterende cykelparkering ved den sydlige perron bør løftes.

Der er ingen bilparkering i tilknytning til stationen. Der er dog flere parkeringspladser omkring stationen, som tilhører virksomheder. Der er principiel mulighed for afsætning ved disse parkeringspladser. Det kan overvejes at etablere en parkeringsplads i tilknytning til stationen eksempelvis inden for det i kommuneplanen udlagte erhvervsområde.

Området omkring Rude Havvej Station vil sandsynligvis være ret øde uden for almindelig arbejdstid. Der bør derfor

sikres god belysning ved stationsområdet for at undgå utryghed.

Rude Havvej Station har et spor og en perron på hver side af Rude Havvej. Der er kun læskur med bænk på den nordlige perron. Ventefaciliteterne bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 opgraderes og moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Skiltningen til stationen bør forbedres. Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor dog endnu ikke er afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	700	825
Cykelaftand (2.000 m)	9.700	4.450

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	51
Afstigning fra Aarhus	60
Påstigning mod Odder	1
Afstigning fra Odder	5

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	2 / 1
Buslinjer	Rute 2, 100 og 103
Bilparkering (belægningsgrad)	0 (-)
Mulighed for afsætning	Nej
Cykelparkering (belægningsgrad)	19 (121 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x	(x)	Der ligger uudnyttede områder til boliger og erhverv i tilknytning til stationen.
Adgangsveje	-		x	Skiltningen til stationen bør forbedres. En eventuel etablering af cykelsti eller cykelbane på den yderste del af Rude Havvej bør føres helt hen til Aarhusvej.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x	(x)	Det kan overvejes at etablere mulighed for bilparkering i tilknytning til stationen.
Cykelparkering	Middel		x	Der bør etableres 20 overdækkede cykelparkeringspladser ved den nordlige perron. Kvaliteten af cykelparkeringen ved den sydlige perron bør forbedres.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-		x	God belysning ved perronområdet bør sikres.
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen og evt. udvides med realtidsinformation.
Samlet æstetik	-	x	(x)	



Nærområdet ved Parkvej Station med angivelse af vej- og sti-
adgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



Cykelparkering tæt på perronen ved Parkvej Station.

PARKVEJ STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Parkvej Station er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er der hovedsageligt timedrift, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 opretholdes denne betjening på Parkvej Station.

Der er i dag ca. 100 passagerer, der dagligt rejser fra og mod Aarhus. Rejser mod Odder foretages med andre transportmidler. Stationen har en beskeden anvendelse set i forhold til de mange beboere og arbejdspladser, som ligger inden for gangafstand af stationen. Der er en overvægt af påstigere mod Aarhus om morgenen og afstigere fra Aarhus om eftermiddagen. Størstedelen af stationens brugere er derfor sandsynligvis beboere fra de nærliggende boligområder omkring stationen.

Den højfrekvente regionalbuslinje 100 samt regionalbuslinje 103 har stoppested på Rådhusgade under 100 m fra stationen. Bybuslinje 2 og regionalbuslinje 302 har stoppested på Parkvej ca. 250 m øst for stationen. Alle linjer betjener primært områder, der ligger inden for gang- eller cykelafstand fra en af de tre stationer i Odder og har megen parallelførsel med letbanen. Behovet for omstigning mellem bus og letbane vurderes således at være lille.

Den primære adgang til stationen sker fra Parkvej som er en tosporet vej med fortov og cykelsti i begge retninger. Stationen ligger meget tæt på krydset mellem Parkvej og Rådhusgade, hvor der er en fodgængerovergang.

Fra Parkvej er der adgang til de knap 30 cykelparkeringspladser, som ligger umiddelbart øst for den nordlige perron. På registreringstidspunktet havde cykelparkeringen en acceptabel udnyttelsesgrad. Da cykelparkeringen formentlig anvendes af besøgende i Odder Spektrum, bør det dog overvejes at øge antallet af cykelparkeringspladser ved enten stationen eller Odder Spektrum. Cykelparkeringen bør overdækkes.

Der er ingen bilparkering i tilknytning til stationen. Der er dog meget bilparkering i tilknytning til Odder Spektrum, som kan anvendes. Her kan der også foretages afsætning. Adgangen fra parkeringspladsen ved Spektrum til stationen bør synliggøres. I den forbindelse bør skiltning til standsningsstedet etableres.

Området omkring Rude Havvej er ret åben, og aktiviteterne i Odder Spektrum vil medvirke til at holde liv i området henover dagen.

Parkvej Station har et spor og en perron på hver side af Parkvej. Der er kun læskure med bænk på den nordlige

perron. Ventefaciliteterne bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 opgraderes og moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor er dog endnu ikke afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

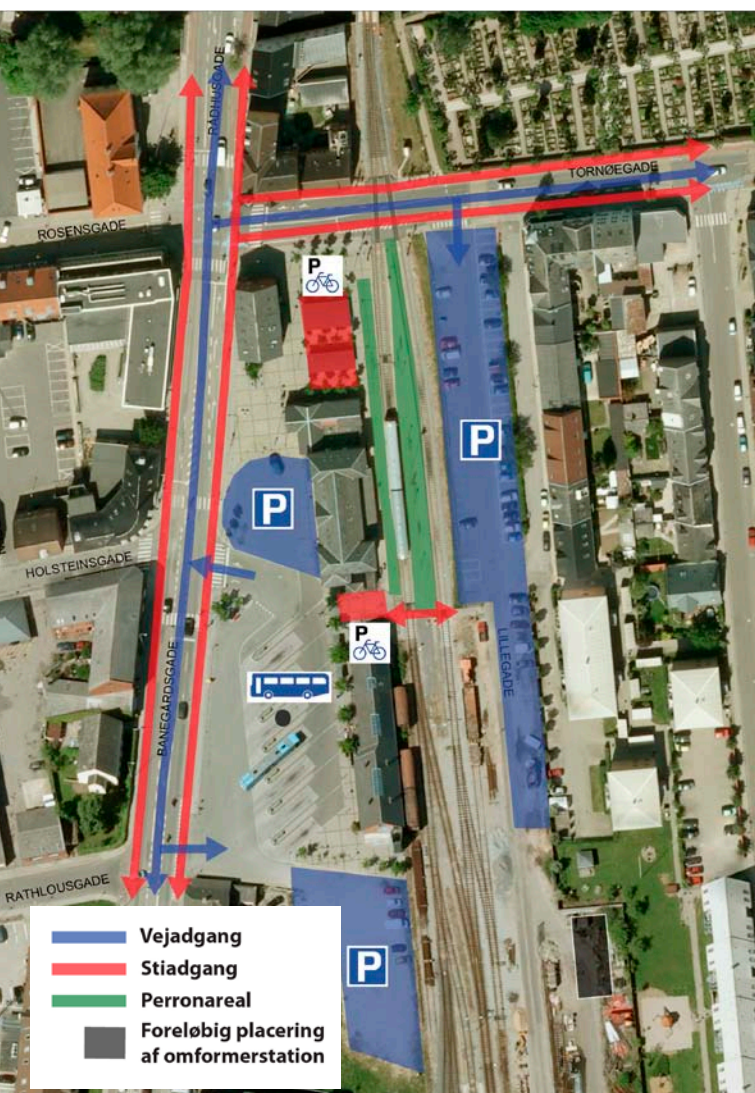
Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	3.000	1.525
Cykelaftand (2.000 m)	10.900	4.550

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	104
Afstigning fra Aarhus	86
Påstigning mod Odder	0
Afstigning fra Odder	1

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	2 / 1
Buslinjer	Rute 2, 100, 103 og 302
Bilparkering (belægningsgrad)	0 (-)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	28 (61 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Middel	x	(x)	Der ligger uudnyttede områder til bolig og erhverv med en meget attraktiv placering umiddelbart vest for stationen.
Adgangsveje	-		x	Adgangen til stationen fra parkeringspladsen ved Odder Spektrum bør synliggøres. Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Lav	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Lav	x		
Cykelparkering	Middel		x	Der bør etableres 20 nye cykelparkeringspladser. Der bør etableres overdækket cykelparkering.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Middel		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen og evt. udvides med realtidsinformation.
Samlet æstetik	-	x	(x)	



Nærområdet ved Odder Station med angivelse af vej- og stiadgange til stationsområdet, bil- og cykelparkering samt perronområde.



Overdækket cykelparkering tæt på perronen ved Odder Station. Cykelparkeringen er generelt af god kvalitet, og der er også mulighed for aflåst cykelparkering. Der er dog behov for flere pladser.

ODDER STATION

KARAKTERISTIK AF STATIONEN

Odder er i dag betjent med halvtimesdrift i begge retninger i dagtimer og timedrift i begge retninger om aftenen på hverdage. I weekenden er der hovedsageligt timedrift, dog med halvtimesdrift på lørdage mellem kl. 10 og 14. Ved åbningen af letbanens etape 1 opretholdes denne betjening på Odder Station.

Der foretages i dag omkring 400 daglige rejser til og fra Aarhus. Der er en overvægt af påstigere mod Aarhus om morgenen og afstigere fra Aarhus om eftermiddagen.

Rutebilstationen i Odder ligger i tilknytning til stationen, hvilket giver gode omstigningsforhold mellem bus og letbane. Rutebilstationen betjenes i dag af tre bybuslinjer samt den højfrekvente regionalbuslinje 100 og regionalbuslinjerne 103, 302, 306 og 331. Regionalbuslinje 306 og 331 betjener det sydlige opland, mens de øvrige regionalbuslinjer betjener korridoren mellem Odder og Aarhus. Bybuslinjerne giver en kollektiv trafikforbindelse mellem stationen og store dele af Odder by, men har et begrænset antal afgange dagligt.

Den primære adgang til stationens parkeringsområder sker fra Banegårdsgade og Tornøegade. Begge veje er tosporede med henholdsvis cykelsti og cykelbane i begge retninger. Der er fodgængerovergange i de signalregulerede kryds omkring stationsområdet, og for lette trafikanter fra øst er der mulighed for krydsning af Tornøegade ved en hævet flade, hvor vejprofilen er indsnævret.

Der er i dag ingen direkte stiforbindelse mellem stationen og området, som skal omdannes til VitaPark Odder. Der bør derfor arbejdes med at forbedre adgangen fra VitaPark Odder til stationen, bl.a. ved at skabe bedre passage over banearealet for gående og cyklister. Der bør ligeledes arbejdes med at skabe større sammenhæng mellem stationen og den centrale bymidte via Holsteinsgade. Derudover bør overgangen på selve stationen mellem de to spor indbyrdes forbedres.

Der er godt 100 bilparkeringspladser omkring Odder Station, hvilket vurderes at være tilstrækkeligt. De fleste parkeringspladser er offentligt tilgængelige og tidsubegrænsede. Vest for stationen er der en parkeringsplads med korttidsparkering, hvor der er mulighed for afsætning. Der er desuden 5 taxiholdepladser.

Der er knap 120 cykelparkeringspladser omkring stationen. De fleste af disse pladser ligger nord for stationsbygningen og har en god placering og en tilstrækkelig kvalitet. Der er mulighed for aflåst parkering. Der er generelt for lidt cykelparkering, og cykelparkeringen bør derfor udbygges.

Odder Station har to spor og to perroner. Der er vente- og toiletfaciliteter i stationsbygningen ved den vestligste perron. Ventefaciliteterne bør i forbindelse med etablering af

letbanens etape 1 opgraderes og moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Der bør sikres mulighed for ind- og udstigning i niveau.

Informations- og serviceforholdene på stationen omfatter køreplanoplysninger, oversigtskort og billetautomat. De enkelte elementer bør i forbindelse med etablering af letbanens etape 1 moderniseres i overensstemmelse med designkonceptet for Aarhus Letbane. Det bør overvejes at etablere reeltidsinformation om bus- og letbaneafgange. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte reklamefinansieret udstyr til alle standsningssteder. Muligheden herfor dog endnu ikke er afklaret.

ANBEFALINGER / LØSNINGSFORSLAG

Anbefalingerne ses i nedenstående tabel.

Afstand fra stationen	Indbyggere	Arbejdspladser
Gangafstand (600 m)	2.925	2.075
Cykelaftand (2.000 m)	10.775	4.300

Dagligt antal passagerer på stationen	
Påstigning mod Aarhus	355
Afstigning fra Aarhus	403

Trafikforhold ved stationen	
Forventet letbanefrekvens pr. time (dag/aften)	2 / 1
Buslinjer	Rute 1, 2, 3, 100, 103, 302, 306 og 331
Bilparkering (belægningsgrad)	106 (44 %)
Mulighed for afsætning	Ja
Cykelparkering (belægningsgrad)	118 (125 %)

Element	Prioritet	Acceptabelt	Bør forbedres	Bemærkning
Mulighed for byfortætning	Høj	x		Områderne omkring stationen er generelt udbygget. Etableringen af Vita Park og Odder Campus vil dog kunne styrke passagergrundlaget.
Adgangsveje	-		x	Forbindelsen mellem stationen og Vita Park bør forbedres. Forbindelsen mellem stationen og bymidte via Holsteinsgade bør forbedres. Overgangen mellem de to spor på stationen bør forbedres. Skiltningen til stationen bør forbedres.
Omstigning bus / letbane	Høj	x		
Omstigning bil / letbane	-	x		
Bilparkering	Middel	x		
Cykelparkering	Høj		x	Der bør etableres 50 nye overdækkede cykelparkeringspladser.
Trafiksikkerhed	-	x		
Tryghed	-	x		
Perroner	-		x	Der sikres ind- og udstigning i niveau ifm. etablering af letbanen.
Ventefaciliteter	Høj		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen.
Information og service	Høj		x	Bør moderniseres ifm. etablering af letbanen og udvides med reeltidsinformation.
Samlet æstetik	-	x	[x]	

Aarhus, 4. oktober 2013

**Baggrundsbilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. oktober 2013 kl. 9.00
Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag nr. 2**

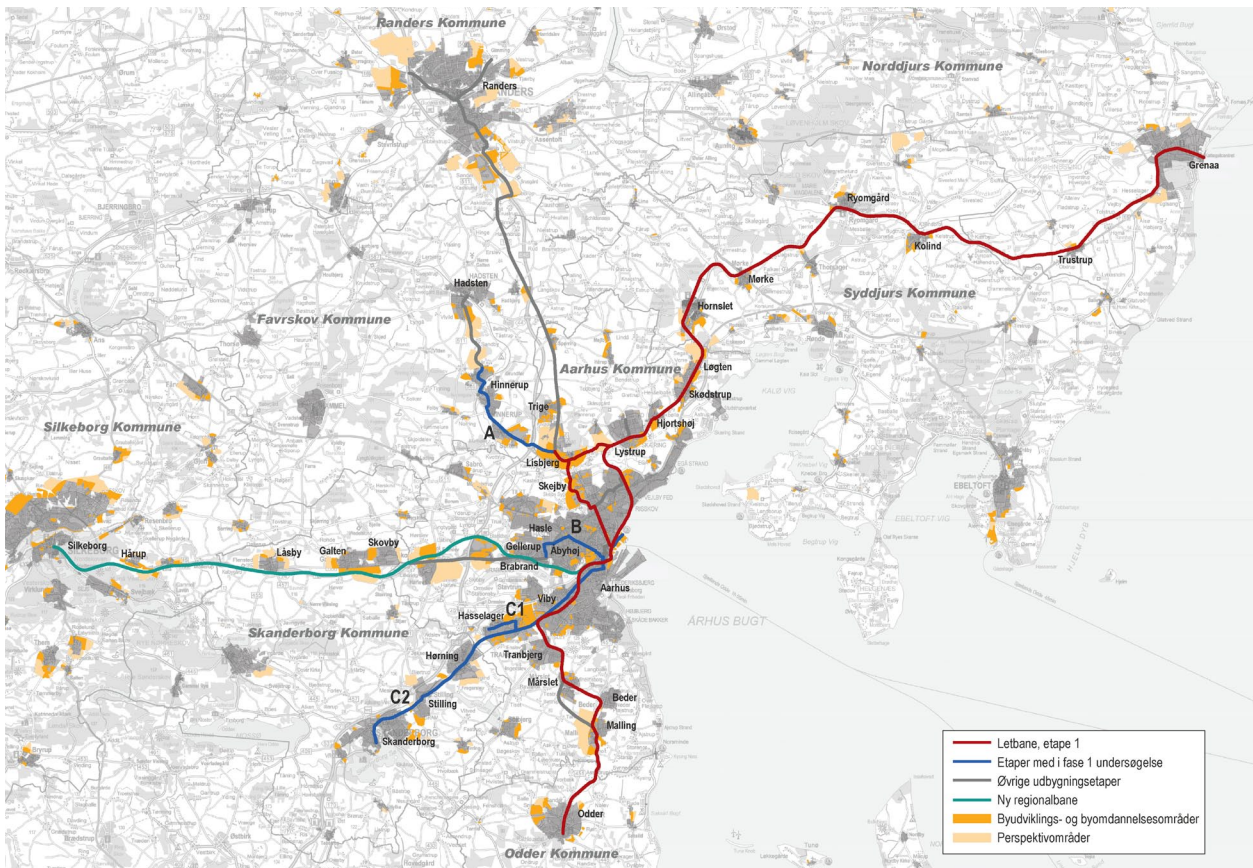
GENERELLE
PRINCIPPER
FOR ETABLERING AF
LETBANENS
STANDSNINGS
STEDER



INDHOLD

- 3 INDLEDNING
- 4 GENERELLE PRINCIPPER
- 6 BYFORTÆTNING OMKRING STANDSNINGSSTEDER
- 7 ADGANGSVEJE TIL STANDSNINGSSTEDET
- 8 OMSTIGNING MELLEM BUS OG LETBANE
- 9 OMSTIGNING MELLEM BIL OG LETBANE
- 10 PARKERINGSFORHOLD BIL
- 11 PARKERINGSFORHOLD CYKEL
- 12 TRAFIKSIKKERHED
- 13 TRYGHED
- 14 PERRONER
- 15 VENTEFACILITETER OG LÆFORHOLD
- 16 INFORMATION OG SERVICE
- 17 VISUELLE FORHOLD / SAMLET ÆSTETIK

Projektnr.	A021089
Dokumentnr.	A021089_2
Version	4
Udgivelsesdato	4. december 2012
Udarbejdet	CRHO
Kontrolleret	BLDE
Godkendt	CRHO



INDLEDNING

En projektgruppe nedsat af Letbanesamarbejdet har gennemført et projektførløb med fokus på etablering af gode forhold ved letbanens standsningssteder for dens passagerer med henblik på at gøre det attraktivt for borgere at anvende letbanen som en del af en kombinationsrejse.

Projektgruppens arbejde har fokuseret på dels sikring af gode forhold for rejsende ved nye standsningssteder på letbanen og dels forbedring af forholdene ved eksisterende stationer på letbanens etape 1.

Projektarbejdet er derfor sammenfattet i to dele:

- › Fastlæggelse af generelle principper for nye letbanestandsningssteder, som kan bruges for både etape 1 og kommende etaper.
- › En vurdering af hver af de eksisterende etape 1-standsningsteder.

Projektet har taget udgangspunkt i det tidligere arbejde om Parker og Rejs for etape 1 i Letbanesamarbejdet, designkonceptet for Aarhus Letbane, etape 1 samt kommunernes planstrategiarbejde og konkrete byudviklingsplaner.

Nærværende dokument præsenterer de generelle principper for etablering af nye letbanestandsningssteder, mens vurderingen af hver af de eksisterende etape 1-standsningsteder fremgår af dokumentet "Vurdering af

eksisterende stationer på etape 1", som bliver udarbejdet i løbet af 2012.

For at sikre at potentielle rejsende med letbanen har bedst mulige vilkår for at kunne bruge letbanen som en del af en kombinationsrejse, er det vigtigt, at letbanens standsningssteder indarbejdes i den øvrige by- og trafikplanlægning på et tidligt stadium i planlægningsfasen. Formålet med dette dokument er at formidle retningslinjer for, hvordan letbanens standsningssteder kan planlægges og indarbejdes i den øvrige planlægning. Dokumentet er primært henvendt til kommuner og andre myndigheder, som skal arbejde med letbaneplanlægning.

Retningslinjerne er udarbejdet på baggrund af Letbanesamarbejdets ambitioner for letbanens standsningssteder og omfatter i høj grad perronen og de tilstødende arealer til selve standsningsstedet. Retningslinjerne må ikke opfattes som krav, da der ved fremtidig planlægning af standsningssteder også skal tages højde for øvrige gældende normkrav og planer fra f.eks. andre ejere af baneinfrastruktur og tilstødende arealer.

Der henvises til gældende vejregler om trafikikkerhed og tilgængelighed samt til letbanereglerne i BoStrab.

Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj	
Kommune	Byfortætning	I varierende grad udarbejdes planer for lokalisering af boliger og lokale erhverv og institutioner i nærområdet.	Udarbejdelse af planer for byfortætning målrettet ift. nærrådets samlede potentiale og struktur.	Udarbejdelse af planer for byfortætning med fokus på større transportmål som centerfunktioner, detailhandel, regionale erhvervs- og institutionsformål samt kultur- og servicetilbud.
	Adgangsveje	Der udpeges fremkommelige og sikre adgangsveje til standsningsstedet for relevante brugergrupper (bus, bil, cykel, gang). Der tages højde for gangbesværede og svagsynede. Der sikres god skiltning til stationen.		
	Omstigning bus / letbane	Busstop forholdsvis tæt på perron.	Busstop med læskærm tæt på perron med korte og sikre gangforbindelser.	Busterminal tæt på perron med korte og sikre gangforbindelser.
	Omstigning bil / letbane	Afsætningsmuligheder skal etableres efter behov og placeres tæt på perron med korte og sikre forbindelser til perronen.		
	Bilparkering	Ca. 10 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Lokal skiltning til anlægget. Overvågning af pladsen i begrænset omfang, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.	Mindst 25 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Placering tæt på det overordnede vejnet og skiltning til anlægget herfra. Overvågning af pladsen, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.	Mindst 50 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Placering tæt på det overordnede vejnet og skiltning til anlægget herfra. Realtidsinformation på pladsen. Overvågning af pladsen, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.
	Cykelparkering	Minimum 10 pladser.	Minimum 25 overdækkede pladser. By- eller pendlercykler efter behov.	Minimum 50 overdækkede pladser med mulighed for aflåst cykelparkering. By- eller pendlercykler efter behov. Overvågning af cykelparkering.
	Trafiksikkerhed	Antallet af konfliktpunkter mellem forskellige brugergrupper på stationsområdet minimeres.		
	Tryghed	Alle gang- og opholdsarealer skal være belyste og overskuelige, og der skal sikres korte, sikre og overskuelige skifteveje mellem transportmidler.		
Letbanesekretariat	Perroner	Perroner skal følge de minimumsmål samt efterleve krav til tilgængelighed og sikkerhed, som er angivet i Designkonceptet for Aarhus Letbane og i BoStrab.		
	Ventefaciliteter	Læskærm med belysning. Bænk. (Endehviler / værn). Affaldskurv. Reklameholder.	Læskærm med belysning. Bænk. (Endehviler / værn). Affaldskurv. Reklameholder. Overvågning.	Læskærm med belysning. Bænk. (Endehviler / værn). Affaldskurv. Reklameholder. Overvågning. Kundetoilet. Varme.
	Information og service	Informationsstander. Oversigtskort. Køreplantavler inkl. relevante busruter. Billetautomat. Vejledende skiltning.	Informationsstander med realtidsinformation for ankomsttider. Oversigtskort. Køreplantavler inkl. relevante busruter. Vejledende skiltning. Billetautomat. Ur.	Informationsstander med realtidsinformation for ankomsttider. Oversigtskort. Køreplantavler inkl. relevante busruter. Vejledende skiltning. Billetautomat. Ur. Elektronisk billettering. Gratisaviser. Kiosk / indkøbsmuligheder. Aflåste bokse. Infoskærm med nyheder, vejrudsigt, reklamer mv. WIFI.
Samlet æstetik	Der skal være en samlet høj æstetisk jf. designmanualen og et højt vedligeholdelsesniveau.			

GENERELLE PRINCIPPER

Standsningsstederne er en vigtig del af letbanen. Placeringen af standsningsstedet og arealplanlægningen for det omkringliggende byområde skal sikre, at flest mulige rejsende har kort afstand til og fra letbanen. Ud over at byde på nemme skifteforhold mellem tog og bus samt mellem individuel og kollektiv trafik skal standsningsstederne være trygge og attraktive lokaliteter at opholde sig.

Der skal være mulighed for afsætning og tilstrækkelig cykel- og bilparkering i tilknytning til standsningsstedet, og der skal være ukomplicerede adgangsforhold for biler, cyklistere og fodgængere. Standsningsstederne skal være trafikksikre, og indretningen skal være overskuelig med gode faciliteter og venteforhold. Information om rejsen skal være let tilgængelig.

Generelt skal standsningsstederne udstråle en kvalitet, der giver kunderne oplevelsen af den kollektive trafik som et højklasset produkt, og indgå i en helhed med den øvrige kollektive trafik.

På baggrund af ovenstående "ambition" har parterne i Letbanesamarbejdet udarbejdet nogle generelle principper for følgende elementer:

- › Byfortætning omkring standsningssteder
- › Adgangsveje til standsningssteder
- › Omstigning mellem bus og letbane
- › Omstigning mellem bil og letbane (Kys & Kør)
- › Bilparkering (Parker & Rejs)
- › Cykelparkering
- › Trafiksikkerhed
- › Tryghed
- › Arealkrav til perroner
- › Ventefaciliteter
- › Information og service
- › Samlet æstetik.

Det enkelte element vil ikke nødvendigvis blive vægtet ens for alle standsningssteder, da disse alle er indpasset i forskellig kontekst. Eksempelvis vil der være mere fokus på at sikre gode forhold for Parker & Rejs på et standsningssted i en stationsby end i Aarhus, hvor etablering af bilparkering måske vil stride imod trafikpolitiske mål og optage plads, som kunne være brugt til mere hensigtsmæssige formål som f.eks. byfortætning og cykelparkering.

Principperne for hvert element er derfor udarbejdet inden for tre prioriteringsgrupper, som gør det muligt at planlægge og udforme det enkelte standsningssted i forhold til dens unikke omgivelser. Det giver dog ikke mening at arbejde med forskellig prioritering af alle elementer. F.eks. bør der – uanset størrelse eller lokalisering af standsningsstedet – aldrig gås på kompromis med trafikssikkerhed og tryghed, ligesom sikring af gode adgangsveje til standsningsstedet afhænger meget af de lokale forhold og hvilke brugergrupper, der anvender letbanen.

Principperne for hvert element er vist i tabellen på forrige side og gengives i de følgende afsnit. Elementerne arbejder sig fra området omkring standsningsstedet og ind mod selve perronområdet. Således omfatter de første otte elementer omgivelserne i tilknytning til en station, som er af særlig interesse for kommunerne, mens de sidste fire elementer knytter sig til perronerne og dermed selve letbaneprojektet jkkkljkljklæ.



I Rieselfeld, Freiburg, er et nyt byområde med tæt bebyggelse omkring letbanen etableret.

BYFORTÆTNING OMKRING STANDSNINGSSTEDER

Det er veldokumenteret, at tætte bystrukturer med høje bebyggelsesprocenter skaber mindre afstande, støtter valget af gang og cykeltrafik og fremmer valget af effektive kollektive trafiksystemer frem for brugen af privatbil. Acceptabel gangafstand til et standsningssted ligger som udgangspunkt på 600 m, mens den acceptable cykelafstand ligger omkring 2 km.

Hvis byfortætningen sker omkring et standsningssted, vil det således kunne medvirke til at fremme brugen af

Afstand til station fra arbejde / fra bolig	< 400 m	500-800 m	800-2.000 m
< 400 m	31%	25%	26%
500-800 m	25%	24%	22%
800-2.000 m	27%	16%	11%

Figuren viser den kollektive trafiks andel af rejser i hovedstadsområdet i forhold til afstanden til stationen fra boligen og arbejdspladsen baseret på et udtræk af data fra Transportvaneundersøgelsen. Opgørelsen viser, at den kollektive trafiks andel er næste tre gange så stor for de stationsnære rejser, hvor bolig og arbejdsplads ligger inden for 400 m af stationen. Opgørelsen er med til at underbygge, at placering af boliger og arbejdspladser tæt på en station øger brugen af kollektiv trafik.

letbanen samt øge muligheden for, at cykel- og gangtrafik kan spille en større rolle i den daglige transport.

Analyseres det enkelte områdes potentialer for bæredygtig omdannelse og opstilles en god proces for at indfri disse potentialer, kan der gennemføres succesfulde byfortætninger.

Byfortætning eller byomdannelse omkring standsningsstederne kan sikres gennem f.eks.:

- › Behovet for et generelt kvalitetsløft af stationsområdet – bedre byrum og opholdsmuligheder, bedre sammentænkning af bus, tog, bil og lette trafikanter. Bedre udnyttelse af faciliteter ved station.
- › Omdannelse af stationsbygninger til andre servicefunktioner end de traditionelle stationsfunktioner, hvilket i høj grad allerede er gjort på Odder- og Grenaabanen.
- › At indarbejde potentialet for byomdannelse og byfortætning omkring eksisterende og fremtidige standsningssteder i planstrategiarbejder, kommuneplanrevisioner samt øvrig fysisk planlægning.

I tabellen nedenfor er der opstillet mulige principper for byomdannelse og byfortætning omkring standsningssteder fordelt på tre prioriteringsgrupper, som kan være inspiration for den kommunale planlægning.

Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj
Byfortætning	I varierende grad udarbejdes planer for lokalisering af boliger og lokale erhverv og institutioner i nærområdet.	Udarbejdelse af planer for byfortætning målrettet ift. nærrådets samlede potentiale og struktur.	Udarbejdelse af planer for byfortætning med fokus på større transportmål som centerfunktioner, detailhandel, regionale erhvervs- og institutionsformål samt kultur- og servicetilbud.

ADGANGSVEJE TIL STANDSNINGSSTEDET

Det er vigtigt, at alle passagerer uhindret og sikkert kan komme hen til standsningsstedet.

Der bør udpeges adgangsveje for biler og busser, og eventuelle flaskehalse bør kortlægges og udbedres. Der sikres god skiltning til stationen.

Der bør udpeges fremkommelige og trafik sikre ruter for cyklister og fodgængere – gerne separeret fra den øvrige trafik – hvor eventuelle krydsningspunkter med veje sikres med enten støttepunkter eller fodgængerovergange. Uregulerede sti- eller vejkrydsninger med banelegeme bør principielt undgås.

Af hensyn til gangbesværede, kørestolsbrugere, folk med barnevogne osv. er det vigtigt, at adgangen til standsningssteder kan ske uden opspring.

Blinde og svagsynede har behov for en markering ved hjælp af ledelinjer og opmærksomhedsfelter for at blive ledt hen til standsningsstedet.

På strækninger, hvor letbanen kører inden for vejareal, bør standsningssteder placeres i tilknytning til kryds for at opnå den bedste sikkerhed og tilgængelighed.

Sikring af gode adgangsveje til standsningsstedet afhænger meget af de lokale forhold og hvilke brugergrupper, der anvender letbanen. Der bør derfor foretages en særligt vurdering af behovet for adgangsveje og eventuelle forbedringer af anlæg og krydsninger for det enkelte standsningssted.



Fodgængerovergange giver passagererne en sikker adgang til en perron i Mulhouse, Frankrig.



Kort og overskuelig skiftevej mellem bil- og cykelparkering og perron på Hornslet Station.

Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj
Adgangsveje	Der udpeges fremkommelige og sikre adgangsveje til standsningsstedet for relevante brugergrupper (bus, bil, cykel, gang). Der tages højde for gangbesværede og svagsynede. Der sikres god skiltning til stationen.		

OMSTIGNING MELLEM BUS OG LETBANE



Busterminalen er placeret meget tæt på perronen, som giver korte og overskuelige skift på Grenaa Station.

Ved standsningssteder, hvor der er omstigning mellem busser og letbane, skal skiftevejene mellem de to transportsystemer være korte, direkte, overskuelige og trygge. Busterminal eller stoppested bør placeres tæt på perronen, og tilgængeligheden i begge ender af skiftevejen skal være optimal for alle brugergrupper uanset fysiske forudsætninger.

Det er ligeledes vigtigt at sikre god korrespondance mellem busser og letbanetog gennem tilpasninger af køreplanerne.

I tabellen er der opstillet principper for sikring af gode omstigningsforhold mellem bus og letbane fordelt på tre prioriteringsgrupper, som afhænger af omfanget af bustrafik og behovet for korrespondance. Tilpasning af køreplaner bør ske uanset antallet af busser.



Busser og letbanen har en indbyrdes placering, som giver korte og overskuelige skift ved banegården i Mulhouse, Frankrig.

Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj
Omstigning bus / letbane	Busstop forholdsvis tæt på perron.	Busstop med læskærm tæt på perron med korte og sikre gangforbindelser.	Busterminal tæt på perron med korte og sikre gangforbindelser.



Holdepladser til taxa og korttidsparkering med mulighed for afsætning foran stationsbygningen på Odder St.

OMSTIGNING MELLEM BIL OG LETBANE

Ved standsningssteder, hvor der er omstigning mellem biler og letbanen (Kys & Kør), skal skiftevejene mellem de to transportsystemer være korte, direkte, overskuelige og trygge. Tilgængeligheden skal være optimal for alle brugergrupper uanset fysiske forudsætninger.

Der etableres afsætningspladser til biler og taxaer på baggrund af en vurdering af behovet. Afsætningspladserne bør

placeres tæt på perronen, og prioriteringen af den enkelte trafikantgruppe bør tilpasses forholdene og de primære brugergrupper ved det enkelte standsningssted.

Placering og udformning af afsætningsmuligheder samt skifteveje bør derfor planlægges på baggrund af en særskilt vurdering af behovet for omstigning mellem øvrige trafikanter og letbanen.

Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj
Omstigning bil / letbane	Afsætningsmuligheder skal etableres efter behov og placeres tæt på perron med korte og sikre forbindelser til perronen.		



Åben, asfalteret parkeringsplads med god beliggenhed ift. perronen på Mørke Station.

PARKERINGSFORHOLD BIL

Bil og letbane er umiddelbart betragtet konkurrerende transportmidler. De kan imidlertid også fungere sammen, hvor den rejsende skifter fra bilen ved et standsningssted og rejser videre med letbane (Parker & Rejs). Derved kombineres bilens fleksibilitet med letbanens hurtige transport over en længere strækning.

Mulighed for parkering ved et standsningssted vil potentielt kunne føre til, at en ren bilrejse erstattes af en kombinationsrejse, hvor letbanen anvendes på en del af turen. Ud fra den betragtning vil det være nyttigt med både af- og pålæsning, korttidsparkering og langtidsparkering ved alle standsningssteder. Nogle standsningssteder vil imidlertid ligge i centrale dele af en by, hvor arealerne vil være mere attraktive til andre bynære formål.

Derfor bør følgende forhold belyses og vurderes sammen med overvejelser om etablering af parkerings- og afsætningsmuligheder ved standsningssteder:

- › Hvordan passer parkering ind i områdets fysiske planlægning?
- › Hvordan er biltrafikkens adgangsforhold til stationsområdet?
- › Hvad er det reelle behov for kort- og langtidsparkering samt afsætning?

På baggrund af denne vurdering bør parkering og afsætning planlægges ud fra følgende mål:

- › Der er tilstrækkelig høj frekvens på letbanen
- › Der er kort gangafstand fra parkeringsanlægget til perronen (under 50-75 m)
- › Der er tilstrækkelig med kapacitet
- › Der er god tilgængelighed fra vejnettet
- › Parkeringsanlægget er asfalteret, åbent og belyst
- › Parkering er gratis.

I tabellen er der opstillet principper for antallet af parkeringspladser samt øvrige elementer end de ovenstående fordelt på tre prioriteringsgrupper.

Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj
Bilparkering	Ca. 10 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Lokal skiltning til anlægget. Overvågning af pladsen i begrænset omfang, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.	Mindst 25 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Placering tæt på det overordnede vejnet og skiltning til anlægget herfra. Overvågning af pladsen, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.	Mindst 50 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Placering tæt på det overordnede vejnet og skiltning til anlægget herfra. Realtidsinformation på pladsen. Overvågning af pladsen, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.

PARKERINGSFORHOLD CYKEL

Cyklen er et vigtigt transportmiddel for tilbringertrafikken til letbanen. Ved standsningsstedet bør følgende forhold sikres ift. cykelparkering:

- › Et tilstrækkeligt antal cykelparkeringspladser med høj kvalitet
- › Gode adgangsforhold fra stinettet
- › Kort afstand fra cykelparkering til perronen (maks. 25 m)
- › Høj sikkerhed med god belysning og overskuelighed
- › Jævnlig renholdelse og oprydning (fjernelse af efterladte cykler).

Antallet af cykelparkeringspladser vil typisk afhænge af udstrækningen af det omkringliggende byområde og bør som udgangspunkt opfylde det estimerede fremtidige behov.

To af de væsentligste erfaringer er, at afstanden fra cykelparkeringen til perronen skal være kort, og at parkeringen skal ligge på cyklistens naturlige vej mod perronen, således at parkering af cyklen ikke medfører omvejskørsel.

Hvis afstanden mellem cykelstativ og perron er mere end 30-40 meter, eller hvis parkeringen ligger dårligt i forhold til perronen og cyklisternes tilkørselsvej, er der stor risiko for, at cykelstativerne ikke vil blive benyttet, og at der i stedet vil være cykler parkeret uden for stativerne tæt på perronen til gene for de øvrige passagerer.

I yderste konsekvens kan dårlige forhold for cykelparkering medføre, at nogle rejsende fravælger cyklen som en del af en kombinationsrejse og dermed måske også selve rejsen med letbane.

Omfanget og kvaliteten af cykelparkeringen bør fastlægges på baggrund af en vurdering af behovet for samt prioritering af cykelparkering. I tabellen er der opstillet principper for antallet af parkeringspladser samt øvrige elementer end de ovenstående fordelt på tre prioriteringsgrupper.

Cykelparkering er blot et element i en kombinationsrejse med cykel. Gode adgangsveje for cyklister til og fra standsningsstedet skal således også sikres, ligesom implementering af bycykler eller pendlercykler på udvalgte lokaliteter kan medvirke til øge potentialet for brugen af cykel. Brugen af sådanne virkemidler kræver dog etablering af et større system, og det bør derfor indgå i overvejelserne om et generelt pendler-/bycykelsystem.



Overdækket cykelparkering tæt på perronen på Hornslet Station.



Aflåst, overdækket cykelparkering på Odder Station.

Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj
Cykelparkering	Minimum 10 pladser.	Minimum 25 overdækkede pladser. By- eller pendlercykler efter behov.	Minimum 50 overdækkede pladser med mulighed for aflåst cykelparkering. By- eller pendlercykler efter behov. Overvågning af cykelparkering.



Tydlig markering af fodgænger- og cykelovergang til et standsningssted i Mulhouse, Frankrig.

TRAFIKSIKKERHED

Der skal for alle standsningssteder være et højt trafiksikkehedsniveau på og omkring standsningsstedet. Dette opnås ved at udbedre eventuelle uheldsbelastede lokaliteter omkring standsningsstedet samt minimere antallet af konfliktpunkter mellem hårde og bløde trafikanter på og omkring standsningsstedet.

Gående og cyklister skal have trafiksikre og overskuelige adgangsveje og skifteforhold mellem bus og tog. Adgangsveje skal i videst muligt omfang separeres fra anden trafik. Det kan ske dels ved at sikre gode forbindelser

til omkringliggende stinet og dels ved etablering af cykelstier og sikring af eventuelle krydsningspunkter med veje med enten støttepunkter eller fodgængerovergange eller i visse tilfælde ved niveaufrie krydsninger. Uregulerede sti- eller vejkrydsninger med banelegeme bør principielt undgås.

Bussers krydsning af fodgængerstrømme bør minimeres, og bakkende busser bør helt undgås ved stoppesteder eller terminaler, hvor andre trafikantgrupper færdes.

Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj
Trafikikkerhed	Antallet af konfliktpunkter mellem forskellige brugergrupper på stationsområdet minimeres.		



Dette stoppested for busser fra Holland er et godt eksempel på, hvordan belysningen har stor betydning for opfattelsen af lokaliteten. På trods af den øde placering er det lykkedes at få stoppestedet til at virke trygt og sikkert for ophold. Samtidig er det udført i et enkelt og overskueligt design der gør stedet indbydende. Kilde: Koninklijke Philips Electronics N.V., 2011.

TRYGHED

Det skal være trygt at færdes på og omkring alle standsningssteder – uanset størrelse og lokalisering af standsningsstedet.

Hensigtsmæssig indretning, overskuelighed og god belysning er vigtig, for at passagererne oplever standsningsstedet som et trygt sted. Alle gang- og opholdsarealer skal derfor være belyste og overskuelige, og der bør sikres korte, sikre og overskuelige skifteveje fra parkerings- og afsætningspladser til standsningsstedet.

Et standsningssted med ingen eller forkert belysning kan fremstå som et usikkert sted at opholde sig. En god grundbelysning skal sørge for, at vi kan se og blive set i mørket.

Kvaliteten af lyset er vigtigt, og det er vigtigt at undgå blænding og mørke kroge samt at sikre en god farvegen- givelse. Der er forskel på, om et standsningssted ligger i byen, hvor der som regel vil være belyst, eller på landet, hvor det ligger mere øde hen. Her kunne det overvejes at anvende et sensorsystem, der aktiverer belysningen når nogen tager ophold på stedet.

Valg af lette og transparente materialer og begrænsning af perronudstyr kan være med til at give tryghed og over- skuelighed. Overvågning af udvalgte standsningssteder kan være med til at øge trygheden og samtidig forhindre hærværk. Trafikinformation kan, ligesom tilstedeværelsen af kioskfunktioner og billetsalg, også være med til at øge trygheden.

Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj
Tryghed	Alle gang- og opholdsarealer skal være belyste og overskuelige, og der skal sikres korte, sikre og oversku- elige skifteveje mellem transportmidler.		



Visualisering af en ø-perron. Kilde: Letbane i Aarhus-området, etape 1, Designkoncept, 2012.



Visualisering af en sideperron. Kilde: Letbane i Aarhus-området, etape 1, Designkoncept, 2012.



Visualisering af en forskudt sideperron. Kilde: Letbane i Aarhus-området, etape 1, Designkoncept, 2012.

PERRONER

Designkonceptet for Letbanen i Aarhus-området, der er udarbejdet som en del af den detaljerede planlægning af etape 1, angiver areal- og tilgængelighedskravene for perroner på nye letbanestandsningssteder. Designkonceptet er møtet på nye standsningssteder på strækningen Åhavevej-Lystrup, og ikke alt vil være relevant for eksisterende standsningssteder.

Der arbejdes med tre typer perroner, som er vist på visualiseringer fra designkonceptet:

- > Ø-perroner
- > Sideperroner
- > Forskudte sideperroner.

Valg af perrontype bør ske ud fra pladsforholdene samt den ønskede tilgængelighed i tilknytning til signalregulerede kryds, hvis letbanetracéet forløber i vejareal.

I designkonceptet opereres med perronlængder på 50 m og 80 m. Der er opstillet følgende minimumskrav til de forskellige perrontyper for nye standsningssteder.

Ø-perronen er opbygget af tre forskellige zoner:

- > Mod sporene en sikkerhedszone / kantzone på 30 cm
- > Derefter en gangzone på 150 cm inkl. 20 cm ledelinje
- > I midten en 90 cm inventarzone.

Sideperroner og forskudte sideperroner er opbygget af tre forskellige zoner:

- > Mod sporene en sikkerhedszone / kantzone på 30-80 cm
- > Derefter en gangzone på 150 cm inkl. 20 cm ledelinje
- > I kanten væk fra sporet en 90 cm inventarzone, i inventarzone er indeholdt en 15 cm kantsten.

Perroner på Odder- og Grenaabane skal så vidt muligt tilpasses det øvrige koncept.

Der henvises til designkonceptet for en nærmere beskrivelse af principperne for udformning af standsningssteder, herunder belægninger, materialer og dimensioner samt sikkerheds- og tilgængelighedskrav. Designkonceptet vil blive viderebearbejdet med udgangspunkt i de endelige valg, der træffes i forbindelse med etableringen af etape 1.

Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj
Perroner	Perroner skal følge de minimumsmål samt efterleve krav til tilgængelighed og sikkerhed, som er angivet i Designkonceptet for Aarhus Letbane og i BoStrab.		

VENTEFACILITETER OG LÆFORHOLD

Ventefaciliteter skal medvirke til, at standsningsstederne fremstår som moderne, og at der er tale om højklasset kollektiv trafik. Dernæst skal de gøre ventetiden ved standsningsstedet behagelig. Passagerer skal kunne stå eller sidde sig i ly og læ, og på større standsningssteder eller standsningssteder, hvor passagerer har lange ventetider, kan de basale faciliteter suppleres med indendørs kiosk og venterum, toiletfunktioner og overvågning.

Der er indgået en aftale om etablering af reklamefinansieret udstyr på de nye standsningssteder på etape 1. DSB og Midtjyske Jernbaner har i dag aftaler med andre leverandører. Letbanesekretariatet har en ambition om at ensarte udstyr på alle standsningssteder, men det er endnu ikke afklaret, om dette kan lade sig gøre.

I designkonceptet for Aarhus Letbane er det angivet, at følgende udstyr etableres på perroner:

- › Læskærm med belysning
- › Bænk
- › Endehviler / værn
- › Affaldskurv
- › Reklameholder.

Endehviler / værn er primært til standsningssteder i vejareal og er derfor ikke nødvendig på øvrige standsningssteder.

Ift. omfanget af udstyr arbejdes der i designkonceptet med tre typer perroner, som fastlægges ud fra det forventede passagerantal:

- › Type A perroner (læskærm med 2 fag)
- › Type B perroner (læskærm med 3 fag)
- › Type C perroner (læskærm med 4 fag).

I tabellen er der opstillet principper for omfanget af faciliteter på standsningsstedet fordelt på tre prioriteringsgrupper, som supplerer ovenstående med forslag til flere faciliteter på væsentlige standsningssteder.

Der henvises til designkonceptet for en nærmere beskrivelse af principperne for ventefaciliteter på standsningssteder.



Ventefaciliteter på et standsningssted i Mulhouse, Frankrig.



På Odder Station er der indendørs venterum og toilet.

Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj
Ventefaciliteter	Læskærm med belysning. Bænk. (Endehviler / værn). Affaldskurv. Reklameholder.	Læskærm med belysning. Bænk. (Endehviler / værn). Affaldskurv. Reklameholder. Overvågning.	Læskærm med belysning. Bænk. (Endehviler / værn). Affaldskurv. Reklameholder. Overvågning. Kundetoilet. Varme.

INFORMATION OG SERVICE



Realtidsinformation på et standsningssted i Saarbrücken, Tyskland.

Information om køreplaner, billetsystemer, drift mm. er en vigtig del af et velfungerende standsningssted. I designkonceptet for Aarhus Letbane er der angivet følgende informationsudstyr:

- › Informationsstander med realtidsinformation for ankomsttider
- › Oversigtskort
- › Køreplanstavler inkl. busruter
- › Billetautomat.

Der bør være vejledende skiltning mellem standsningssted og omkringliggende faciliteter af betydning, ligesom der bør informeres om køreplaninformationer for busruter i det omfang, det er relevant.

Elektronisk billettering vil kunne indarbejdes i informationsstanderen, men dette er ikke besluttet endnu.



Billettering på et standsningssted i Bergen, Norge.

På større standsningssteder bør der være realtidsinformation for ankomsttider og evt. suppleret med realtidsinformation om busdrift på tilknyttede stoppesteder. Desuden kan det overvejes at udvide antallet af servicemuligheder på større standsningssteder med bl.a. gratisaviser, ur, kiosk, aflåste bokse, inforskærme med nyheder, vejrudsigt, reklamer mv. og WIFI.

I tabellen er der opstillet principper for omfanget af informations- og servicemuligheder på standsningsstedet fordelt på tre prioriteringsgrupper. Der henvises til designkonceptet for en nærmere beskrivelse af principperne for ventefaciliteter på standsningssteder.

Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj
Information og service	Informationsstander. Oversigtskort. Køreplantavler inkl. relevante busruter. Billetautomat. Vejledende skiltning.	Informationsstander med realtidsinformation for ankomsttider. Oversigtskort. Køreplantavler inkl. relevante busruter. Vejledende skiltning. Billetautomat. Ur.	Informationsstander med realtidsinformation for ankomsttider. Oversigtskort. Køreplantavler inkl. relevante busruter. Vejledende skiltning. Billetautomat. Ur. Elektronisk billettering. Gratisaviser. Kiosk / indkøbsmuligheder. Aflåste bokse. Infoskærm med nyheder, vejrudsigt, reklamer mv. WIFI.



Eksempel på enkel og gennemført design af et standsningssted fra Mulhouse, Frankrig.

VISUELLE FORHOLD / SAMLET ÆSTETIK

Det er vigtigt, at standsningsstederne samlet set får et højt æstetisk niveau, så de fremstår som en del af et højklasset kollektiv trafiksystem. Det er ligeledes vigtigt, at designet og de samlede fysiske udformning af et standsningssted tænkes ind i den kontekstuelle sammenhæng, de placeres i. Der bør anvendes et ensartet udtryk i materialer, der er i overensstemmelse med designkonceptet for Letbanen i Aarhus-området.

Der må tages hensyn til de kvaliteter, der er på stedet som f.eks. fredede og bevaringsværdige bygninger til bymiljøer og helhedsværdier, således at standsningsstedets arkitektoniske udtryk passer til det omgivende miljø. Der kan

suppleres med mere lokale særpræg, der kan understøtte de lokale kvaliteter.

Designkonceptets principper og retningslinjer bør – i det omfang, det er muligt – anvendes på tilstødende arealer ved standsningssteder, så der opnås en fælles design mellem letbanens standsningssteder og de omkringliggende arealer.

Der bør ligeledes sikres et højt vedligeholdelsesniveau, som sikrer, at alle standsningsstedets elementer fremstår ryddelige og rene.

Element / Prioritering	Lav	Middel	Høj
Samlet æstetik	Der skal være en samlet høj æstetisk jf. designmanualen og et højt vedligeholdelsesniveau.		

Aarhus, 4. oktober 2013

**Baggrundsbilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. oktober 2013 kl. 9.00
Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag nr. 3**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
1. oktober 2013		Anne Bach	aba@midttrafik.dk	8740 8271

Handlingsplan for parkering langs Odderbanen

Resumé

Letbanesekretariatet har udarbejdet et oplæg til en handlingsplan for bil- og cykelparkering på Odderbanen. I rapporten 'Vurdering af eksisterende station på etape 1', som er udarbejdet forud for handlingsplanen, er det vurderet, at der særligt er behov for at fokusere på mere cykelparkering, som i flere tilfælde ikke kan udfylde det nuværende behov. Det er blandt andet de stationer, som ifølge passagertal for Odderbanen er de mest benyttede på strækningen, eksempelvis Viby, Mårslet, Malling og Odder.

Oplægget indeholder en oversigt over de indsatser, som er vurderet nødvendige i forhold til parkering for hver station. Skemaet indeholder ligeledes bemærkninger om de nuværende forhold omkring den enkelte station, hvem der er ansvarlige, et forslag til tidsfrist for indsatserne på den enkelte station samt øvrige indsatser, som kan være med til at forbedre stationerne som helhed.

Formål

Formålet med dette notat er at udarbejde en handlingsplan for bil- og cykelparkering ved Odderbanens stationer, hvor de vurderede indsatser prioriteres mhp. at sikre tilstrækkelig bil- og cykelparkering i tilknytning til det enkelte standsningssted, som kan medvirke til at fremme brugen af letbanen sammen med andre transportmidler.

Baggrund

Letbanesamarbejdets styregruppe besluttede i december 2011, at Letbanesekretariatet skulle gå videre med et arbejde omkring forbedring af Parker&Rejs-forhold ved etape 1-standsningstederne mhp. at gøre det attraktivt for borgere at anvende letbanen som en del af en kombinationsrejse.

I forlængelse heraf blev der nedsat en projektgruppe med deltagelse af de berørte kommuner og regionen med det formål at forestå arbejdet med forbedring af Parker og Rejs-forholdene ved etape 1-standsningstederne. Dette gælder både parkering for cyklister og bilister.

Med kommunernes og regionens deltagelse skulle det sikres, at arbejdet med Parker og Rejs-faciliteterne stemmer overens med kommunernes ønskede og planlagte tiltag ved standsningstederne, og at parternes lokale kendskab til områderne nær standsningstederne blev taget i betragtning.

Projektgruppens opgave har været at udarbejde:

- generelle principper for letbanestandsningssteder (herunder mulighed for byfortætning, adgangsveje, parkering, omstigningsforhold, faciliteter og udstyr, designlinje mv.), som kan bruges for både etape 1 og kommende etaper
- vurdering og evt. anbefalinger for hver af de eksisterende etape 1-standsningsteder på baggrund af de generelle principper og det indledende notat

Det er aftalt med Aarhus Kommune, at nye etape 1-standsningsteder i første omgang håndteres særskilt. Aarhus Kommune har igangsat et arbejde herom.

I rapporten for stationsvurderingerne er der følgende generelle konklusioner:

- Muligheden for byfortætning eller byudvikling omkring den enkelte station varierer i høj

grad. Der er ved nogle stationer gode muligheder for byfortætning og kommunerne har i flere tilfælde påbegyndt planlægning for byfortætning.

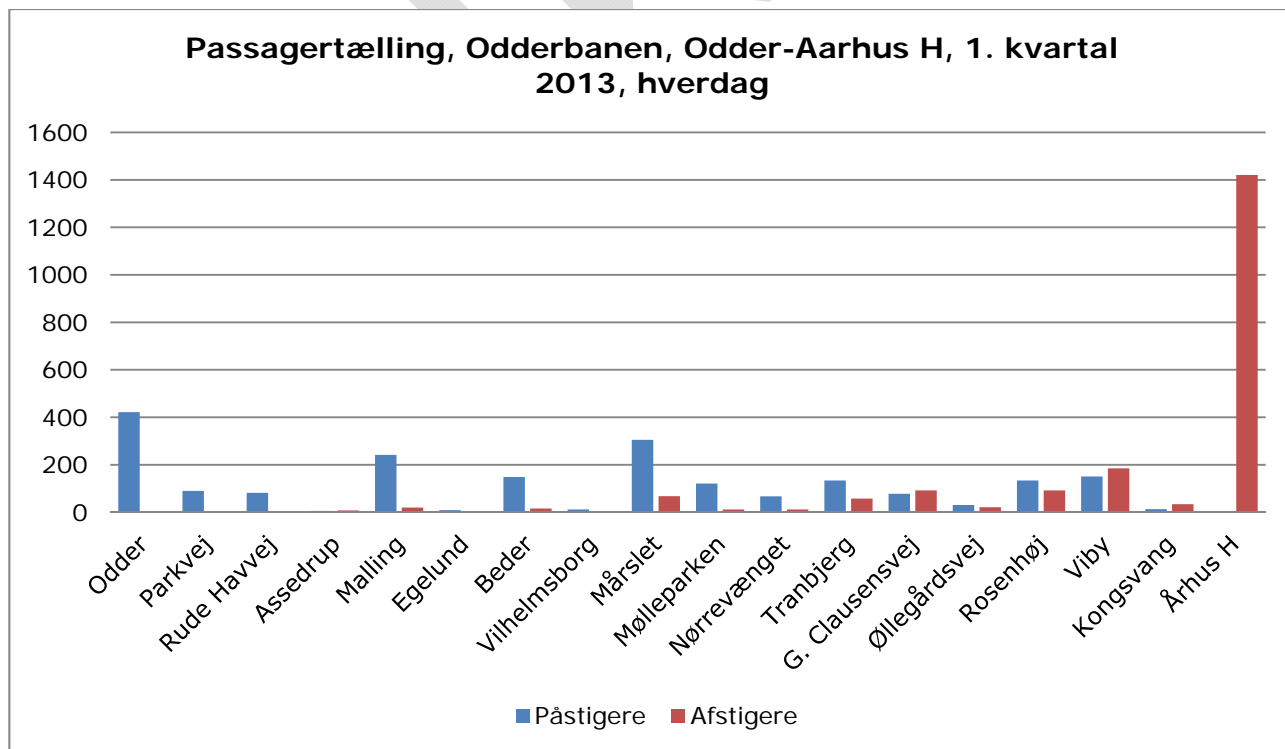
- Manglende faciliteter for lette trafikanter eller omvejskørsel er eksempler på problemer ift. adgang til stationsområdet.
- Skiltningen til og fra stationerne er generelt mangelfuld.
- De trafikikkerhedsmæssige problemer gælder især de lette trafikanters færdsel på og krydsning af befærdede veje til og fra stationen.
- Omstigningsforhold mellem bus og letbane samt bil og letbane svarer i mange tilfælde til det vurderede behov. Med etablering af letbanen er der behov for at arbejde videre med omstignings- og korrespondanceforhold på flere stationer herunder Tranbjerg, Lystrup, Hjortshøj, Hornslet m.fl.
- Der er eksempler på gode parkeringsforhold for både biler og cykler, og på Grenaabanen er der for nyligt gennemført projekter ved flere stationer med henblik på at forbedre faciliteterne. Der er dog stadig et udbredt behov for at udvide faciliteterne og øge deres kvalitet.
- En række stationer er utidssvarende indrettet med ventefaciliteter og informationsudstyr, der ikke lever op til nutidens standard. Dårligt vedligeholdte stationer kan virke utrygge.
- Beplantning og dårlig belysning ved stationerne medvirker især til utryghed.

For hver station er det specificeret, hvad der vurderes at være på et acceptabelt niveau, og hvad der kan eller bør forbedres og dermed bør arbejdes videre med.

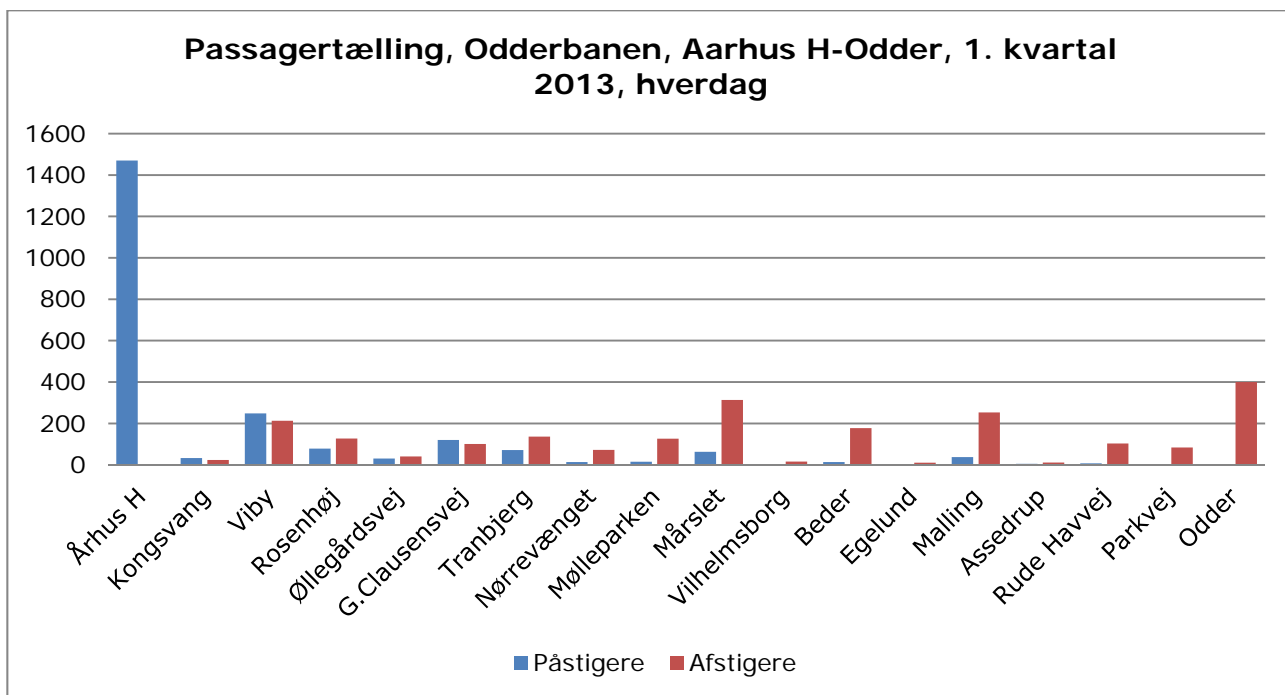
Det er efterfølgende blevet drøftet i styregruppen, hvordan der arbejdes videre med rapportens konklusioner, i form af en strategi for implementering af de anbefalede forbedringer. I den forbindelse blev det bl.a. besluttet, at Letbanesekretariatet skulle udarbejde et konkret oplæg og handlingsplan for bil- og cykelparkering på Odderbanen i samarbejde med Midtjyske Jernbaner. Nærværende notat udgør dette oplæg.

Benyttelse af Odderbanen

I de følgende to diagrammer ses antal påstigere og afstigere på Odderbanens stationer på en hverdag i 1. kvartal 2013.



Passagertælling på Odderbanen i retningen Odder-Aarhus H på en hverdag i 1. kvartal 2013



Passagertælling på Odderbanen i retningen Aarhus H-Odder på en hverdag i 1. kvartal 2013

Udover Aarhus H er de mest benyttede stationer på nuværende tidspunkt Viby, Mårslet, Malling og Odder. I den modsatte ende ligger Kongsvang, Vilhelmsborg, Egelund og Assedrup.

Passagertallene kan give en første indikation af, hvilke stationer der umiddelbart bør være særligt fokus på i forbindelse med en prioritering af de eventuelle indsatser omkring parkering, det måtte gennemføres.

Prioritering af stationer

Hvis de ønskede forbedringer skal prioriteres, anbefales det, at der i første omgang fokuseres på de stationer, hvor der i rapporten 'Vurdering af eksisterende station på etape 1' er vurderet behov for forbedringer, dernæst de stationer, hvor der kan ske forbedringer, se bilaget bagerst i notatet for yderligere uddybning. Derudover anbefales det, at de stationer, som har fået prioriteringen 'høj' i rapporten, naturligt nok prioriteres højt.

Der er dog andre forhold, som også spiller ift. at kunne prioritere indsatserne:

- Nuværende belægningsgrad for parkeringen
- Antallet af indbyggere og arbejdspladser, som ligger i cykelafstand til stationen (2.000m)
- Frekvens for letbanen
- Forventet udvikling omkring stationen

Det første punkt henvender sig både til nuværende og potentielle kunder, hvorimod de tre næste primært henvender sig til potentielle kunder. Hvis ønsket er i første omgang at tilgodese nuværende kunder, bør prioriteringen af indsatser særligt vurderes ud fra det første punkt.

Således kan prioriteringen af indsatsområderne ske ud fra følgende liste:

1. Vurdering af parkeringsforhold ('bør forbedres'/'kan forbedres')
2. Prioritering af parkeringsforhold (høj/middel/lav) – her vægtes cykelparkering over bilparkering
3. Nuværende belægningsgrad for parkering (overbelagt/underbelagt)
4. Forhold, som særligt kan medvirke til at tiltrække nye kunder
 - Antal indbyggere og arbejdspladser, som har cykelafstand (2.000m) til stationen
 - Frekvens for letbanen
 - Forventet udvikling omkring stationen

Hvis denne liste anvendes, vil prioriteringen i forhold til cykelparkering se ud som følgende:

- | | | |
|--------------|----------------------------|------------------|
| 1. Malling | 7. Rude Havvej | 12. Øllegårdsvej |
| 2. Viby J | 8. Rosenhøj | 13. Kongsvang |
| 3. Mårslet | 9. Parkvej | 14. Nørrevænget |
| 4. Odder | 10. Mølleparken | 15. Assedrup |
| 5. Tranbjerg | 11. Gunnar Clausens
Vej | 16. Egelund |
| 6. Beder | | 17. Vilhelmsborg |

Mht. bilparkering er det som tidligere nævnt kun Gunnar Clausens Vej, hvor der vurderes at være behov for forbedringer. Hvad angår de stationer, hvor der kan ske forbedringer vedr. bilparkering, anbefales det, at dette indgår i overvejelserne, når der planlægges for indsatser vedr. cykelparkering ved pågældende stationer, men det vil være cykelparkering, som er i fokus.

Indsatser

I det følgende skema er de indsatser, som er vurderes nødvendige ift. parkering, listet for hver station. Skemaet indeholder ligeledes bemærkninger om de nuværende forhold omkring den enkelte station, hvem der er ansvarlige, et forslag til tidsfrist for indsatserne på den enkelte station samt øvrige bemærkninger.

Når indsatserne omkring parkering igangsættes, er det hensigtsmæssigt at se dem i forhold til adgangsveje til stationen og øvrige planer for udvikling af området for at sikre et helhedsperspektiv.

Det er ligeledes værd at overveje, hvorvidt indsatserne kan give anledning til også at forbedre skiltning og belysning ved stationerne, som generelt er vurderet at være utilstrækkelig. Ligeledes kan stiforbindelserne ved nogle af stationerne forbedres. Dette er angivet i skemaet under 'Øvrige bemærkninger'.

Der henvises i øvrigt til rapporten 'Vurdering af eksisterende station på etape 1' for yderligere uddybninger af forholdene på og omkring den enkelte station.

Det videre forløb

Hvis handlingsplanen skal konkretiseres og realiseres, er der behov for:

1. At udpege mulige gode arealer til cykelparkering på et antal stationer samt evt. andre indsatser, der er identificeret på disse stationer (eksempelvis service skiltning til stationen, som er kommunernes opgave).
2. At undersøge om selve cykelparkeringsanlægget kan indgå i den pakke for reklamefinansieret inventar, som forventes at gennemført efter ombygningen af perronerne på Odderbanen.

Punkt 1 kræver en gennemgang af i første omgang mindst 6 stationer sammen med Midtjyske Jernbaner og kommunerne og en skitsering af placering og pladsbehov mv. Der er behov for at hente ekstern hjælp til denne opgave, som vurderes at kunne gennemføres for max. 50.000. kr. Region Midtjylland er indstillet på at betale denne bistand.

En del af denne opgave er ligeledes at undersøge ejerforhold omkring stationerne, ligesom anlægsoverslag, finansiering, konkret tidsplan og projektledelse og -deltagere for det enkelte stationsprojekt skal afklares. Der er behov for, at de berørte kommuner indgår i arbejdet omkring parkeringsforbedringerne for at sikre sammenhæng med de omkringliggende arealer og adgangsveje.

Letbanesekretariatet har ligeledes opfordret kommunerne til at arbejde videre med de anbefalede forbedringer for de enkelte stationer, som særligt relaterer sig til byfortætning, adgangsveje, trafiksikkerhed og tryghed. Letbanesekretariatet bidrager gerne som sparringspart i kommunernes arbejde med forbedringerne.

Station	Nuværende forhold	Indsatser	Ansvarlige	Tidsfrist	Øvrige bemærkninger
1	<p>Malling</p> <p>3.850 indbyggere og 600 arbejdspladser i cykelafstand til stationen.</p> <p>Den eksisterende cykelparkering har en god placering tæt på perronområdet, men der er kun plads til 13 cykler, hvilket ikke er tilstrækkeligt (belægningsgrad på 308 %).</p> <p>11 bilparkeringspladser ved stationsbygningen med en belægningsgrad på 55 %. Der er desuden mulighed for bilparkering vest for stationen.</p>	<p><u>Etablering</u></p> <p>Overdækket cykelparkering med plads til mindst 50 cykler yderligere.</p> <p><u>Vurdering</u></p> <p>Hvorvidt bilparkering skal udvides.</p>	<p>Midtjyske Jernbaner</p> <p>Aarhus Kommune</p>	2014	<p>Det kan overvejes, om der er mulighed for at øge tætheden i de udlagte byudviklingsområder omkring stationen.</p> <p>Forbedring af forholdene for cyklister på det omkringliggende vejnet bør undersøges.</p> <p>Adgangsforholdene til perronen bør ligeledes undersøges nærmere.</p>
2	<p>Viby J</p> <p>28.850 indbyggere og 14.525 arbejdspladser i cykelafstand til stationen.</p> <p>42 cykelparkeringspladser, som har en god placering tæt på perronerne. Noget af cykelparkeringen er overdækket.</p> <p>Cykelparkeringen kan i dag ikke opfylde parkeringsbehovet (belægningsgrad på 171 %).</p> <p>Parkeringsplads med plads til 12 biler, som ligger i tilknytning til stationen.</p> <p>Parkeringspladsen ligger ved Enghavevej nord for stationen og har en høj udnyttelsesgrad (133 %). Parkeringspladsen bruges dog formentligt af biler uden tilknytning til stationen, da parkeringspladserne er uregulerede. En del af parkeringspladsen er i øjeblikket reserveret som areal til en omformerstation.</p>	<p><u>Etablering</u></p> <p>Omkring 40 nye overdækkede parkeringspladser til cykler yderligere.</p> <p><u>Vurdering</u></p> <p>Hvorvidt parkering i nærområdet kan reserveres til rejsende med letbanen.</p> <p>Hvorvidt der kan findes en parkeringsplads med en anden lokalisering end nu pga. omformerstation.</p>	<p>Midtjyske Jernbaner</p> <p>Aarhus Kommune</p> <p>DSB</p> <p>Ejendomme</p>	2014	<p>Et industriområde tæt på stationen planlægges omdannet til boliger og erhverv med en høj tæthed, hvilket kan medføre et øget passagerpotential.</p> <p>Der bør etableres en stiftorbindelse fra området nordvest for stationen til stationens vestligste perron.</p> <p>Det bør undersøges, hvorvidt de lette trafikanter kan adskilles fra biltrafikken på vejnettet omkring stationen. Der bør i den forbindelse udarbejdes en stiplan.</p>
3	<p>Marslet</p> <p>4.400 indbyggere og 350 arbejdspladser i cykelafstand til stationen.</p> <p>76 cykelparkeringspladser umiddelbart vest for stationsbygningen og Banevej, hvilket ikke er tilstrækkeligt ift. den registrerede efterspørgsel på cykelparkering. Placeringen af cykelparkeringen er umiddelbart god, men stativerne er utidssvarende, ikke overdækkede og trænger til udskiftning. Der er ingen aflåsningsmuligheder.</p> <p>Belægningsgrad på 129 %.</p>	<p><u>Etablering</u></p> <p>Omkring 40 overdækkede cykelpladser med mulighed for aflåsning.</p> <p><u>Vurdering</u></p> <p>Hvorvidt der skal være bedre belysning på p-pladsen.</p>	<p>Midtjyske Jernbaner</p> <p>Aarhus Kommune</p>	2014	<p>Midtjyske Jernbaner har planer om at udvide og forbedre de eksisterende cykelparkeringsfaciliteter.</p> <p>Bedre belysning ved bilparkeringspladsen bør overvejes.</p>

4	Odder	<p>På parkeringspladsen ved stationsbygningen er der 10 p-pladser til biler uden tidsbegrænsning, hvilket vurderes at være tilstrækkeligt. Belægningsgrad på 50 %. Der er dog dårlig belysning, hvilket kan gøre nedsætte trygheden for at efterlade sin bil.</p> <p>10.775 indbyggere og 4.300 arbejdspladser i cykelafstand til stationen.</p> <p>118 cykelparkeringspladser omkring stationen med en belægningsgrad på 125 %. De fleste af disse pladser ligger nord for stationsbygningen og har en god placering og en tilstrækkelig kvalitet. Der er mulighed for aflåst parkering.</p> <p>106 bilparkeringspladser omkring Odder Station, hvilket vurderes at være tilstrækkeligt. Belægningsgrad på 44 %. De fleste parkeringspladser er offentligt tilgængelige og tidsubegrænsede.</p>	<p><u>Etablering</u></p> <p>50 overdækkede cykelparkeringspladser.</p>	Midtjyske Jernbaner Odder Kommune	2014	<p>Etableringen af Vita Park og Odder Campus vil dog kunne styrke passagergrundlaget.</p> <p>Forbindelsen mellem stationen og Vita Park bør forbedres.</p> <p>Forbindelsen mellem stationen og bymidte via Holsteinsgade bør forbedres.</p> <p>Overgangen mellem de to spor på stationen bør forbedres.</p>
5	Tranbjerg	<p>9.500 indbyggere og 11.500 arbejdspladser i cykelafstand til stationen.</p> <p>53 cykelparkeringspladser fordelt både nord og syd for stationen, men cykelparkeringen er uorganiseret og meget sparsom i kvalitet. Belægningsgrad på 75 %.</p> <p>Mulighed for bilparkering umiddelbart syd for stationen. Der er i alt 15 parkeringspladser, hvilket vurderes at være tilstrækkeligt. Belægningsgrad på 33 %. Parkeringspladsen virker dog nedslidt.</p>	<p><u>Etablering</u></p> <p>Ny overdækket cykelparkering nord for den kommende omformerstation ved afslutningen af cykelstien med plads til mindst samme antal cykler som i dag.</p> <p><u>Vurdering</u></p> <p>Hvorvidt parkeringspladsen (og vendepladsen) skal forskønnes.</p>	Midtjyske Jernbaner Aarhus Kommune	2014	<p>Der bør undersøges, hvorvidt der kan etableres en ny sti øst for banelegemet med cykelparkering ved stiens afslutning for at forbedre adgangsforholdene til stationen.</p>
6	Beder	<p>6.025 indbyggere og 1.100 arbejdspladser i cykelafstand til stationen.</p> <p>14 grusbelagte bilparkeringspladser umiddelbart øst for perronområdet. Belægningsgrad på 0 % på besigtigelsesstidspunktet. Midt på parkeringspladsen er der cykelstativer med plads til 40 cykler med en belægningsgrad på 80 %. Cykelparkeringen virker rodet, hvilket skyldes dels stativudformningen og dels omfanget af cykler.</p>	<p><u>Etablering</u></p> <p>50 nye overdækkede cykelparkeringspladser til erstatning for de nuværende.</p> <p><u>Vurdering</u></p> <p>Hvorvidt cykelparkering og bilparkering skal skilles ad af hensyn til trafikikkerheden.</p>	Midtjyske Jernbaner Aarhus Kommune	2014	<p>Det bør overvejes at tydeliggøre stiftforbindelserne mellem stationen og Planteskolens område mod nord.</p> <p>Bedre belysning ved perronområdet bør overvejes.</p>

7	Rude Havvej	<p>9.700 indbyggere og 4.450 arbejdspladser i cykelafstand til stationen.</p> <p>19 cykelparkeringspladser, der er placeret langs med den sydlige perron. Belægningsgrad på 121 %. Placeringen er ikke hensigtsmæssig, idet togene mod Aarhus standser på den nordlige perron. Der er derfor også cyklister, som stiller sin cykel ved den nordlige perron.</p> <p>Ingen bilparkering i tilknytning til stationen.</p>	<p><u>Etablering</u></p> <p>20 overdækkede cykelparkeringspladser ved den nordlige perron.</p> <p><u>Vurdering</u></p> <p>Hvorvidt kvaliteten af cykelparkeringen ved den sydlige perron skal forbedres.</p> <p>Hvorvidt der skal etableres mulighed for bilparkering i tilknytning til perronen.</p>	<p>Midtjyske Jernbaner</p> <p>Odder Kommune</p>	2015	<p>Der ligger uudnyttede områder til boliger og erhverv i tilknytning til stationen.</p> <p>En eventuel etablering af cykelsti eller cykelbane på den yderste del af Rude Havvej bør føres helt hen til Aarhusvej.</p> <p>Bedre belysning ved perronområdet bør overvejes.</p>
8	Rosenhøj	<p>21.350 indbyggere og 19.525 arbejdspladser i cykelafstand til stationen.</p> <p>7 cykelparkeringspladser, som har en god placering tæt på perronen. Cykelparkeringen består dog af et stativ, som er svær at få øje på. Belægningsgrad på 29 %.</p> <p>Ingen bilparkering i tilknytning til stationen.</p>	<p><u>Etablering</u></p> <p>Omkring 20 nye overdækkede cykelparkeringspladser til erstatning for de nuværende.</p>	<p>Midtjyske Jernbaner</p> <p>Aarhus Kommune</p> <p>DSB</p> <p>Ejendomme</p>	2015	<p>Potentiale for at øge passagergrundlaget ved udvikling af erhvervsområde nord for stationen og boligområde mellem stationen og Ringvej Syd.</p> <p>Der bør etableres en bedre forbindelse mellem stationen og Ringvej Syd.</p> <p>Det bør ligeledes undersøges, hvorvidt der kan etableres bedre forbindelser mellem stationen og hhv. det fremtidige erhvervsområde nord for stationen og Ravnsbjergkollegiet nordøst for Ringvej Syd.</p> <p>Fjernelse af beplantning ved stationen bør overvejes, hvis dette ikke giver støjgener.</p>
9	Parkvej	<p>10.900 indbyggere og 4.550 arbejdspladser i cykelafstand til stationen.</p> <p>28 cykelparkeringspladser, som ligger umiddelbart øst for den nordlige perron. Belægningsgrad på 61 %.</p> <p>Ingen bilparkering i tilknytning til stationen.</p>	<p><u>Etablering</u></p> <p>20 nye overdækkede cykelparkeringspladser.</p>	<p>Midtjyske Jernbaner</p> <p>Odder Kommune</p>	2015	<p>Der ligger uudnyttede områder til bolig og erhverv med en meget attraktiv placering umiddelbart vest for stationen.</p> <p>Adgangen til stationen fra parkeringspladsen ved Odder Spektrum bør synliggøres.</p>
10	Mølleparken	<p>6.100 indbyggere og 375 arbejdspladser i cykelafstand til stationen.</p> <p>Mulighed for cykelparkering ved begge perroner. De 15 cykelparkeringspladser har en god placering tæt på perronen, men</p>	<p><u>Etablering</u></p> <p>Mindst 25 overdækkede cykelparkeringspladser, som fordeles ved begge perroner.</p>	<p>Midtjyske Jernbaner</p> <p>Aarhus Kommune</p>	2015	<p>Byudviklingsområde nord for stationen har en god beliggenhed og potentiale for at øge passagergrundlaget ved at etablere funktioner med en relativ høj tæthed.</p> <p>Bedre belysning ved og fjernelse af</p>

		omfanget og kvaliteten af cykelparkeringen er begrænset. Belægningsgrad på 87 %.	Ingen bilparkering i tilknytning til stationen.				beplantning ved perronområdet bør overvejes.
11	Gunnar Clausens Vej	Ingen cykelparkering i tilknytning til stationen. 500 indbyggere og 13.925 arbejdspladser i cykelafstand til stationen. Ingen cykelparkering ved stationen og der er ikke umiddelbart et stort behov for cykelparkering i dag. Ingen bilparkering eller mulighed for afsætning i tilknytning til stationen. Der er dog flere parkeringspladser omkring stationen, som tilhører virksomheder. Stationen har en god beliggenhed for pendlere fra syd til at skifte fra bil til letbane eller bus.	<u>Vurdering</u> Hvorvidt der skal etableres Parker og Rejs-faciliteter ved stationen. Hvorvidt der skal etableres overdækket cykelparkering i forbindelse med udviklingen af nærområdet. Hvorvidt der skal tilbydes erhvervs cykler ved stationen for de mange arbejdende, hvis arbejdsplads ligger inden for cykelafstand af stationen.	Midtjyske Jernbaner Aarhus Kommune	2016	Potentiale for at øge passagergrundlaget ved omdannelse af tomme erhvervsområder og etablering af nye arbejdspladser inden for gang- og cykelafstand bør udnyttes. Det bør undersøges, hvorvidt der skal etableres cykelbane eller cykelsti på Gunnar Clausens Vej. Strækningen opleves som utryk for lette trafikkanter i dag. Mulighed for afsætning bør undersøges. Bedre belysning ved perronområdet bør overvejes.	
12	Øllegårdsvej	13.950 indbyggere og 16.125 arbejdspladser i cykelafstand til stationen. Ingen cykelparkering ved stationen og der er ikke umiddelbart et stort behov for cykelparkering i dag. Ingen bilparkering i tilknytning til stationen.	<u>Vurdering</u> Hvorvidt der på sigt skal etableres overdækket cykelparkering i forbindelse med udviklingen af nærområdet. Hvorvidt der skal tilbydes erhvervs cykler ved stationen for de mange arbejdende, hvis arbejdsplads ligger inden for cykelafstand af stationen.	Midtjyske Jernbaner Aarhus Kommune	2016	Potentiale for at øge passagergrundlaget ved omdannelse af erhvervsområder omkring stationen. Bedre belysning ved perronområdet bør overvejes.	
13	Kongsvang	37.450 indbyggere og 13.300 arbejdspladser i cykelafstand til stationen. Cykelstativ uden overdækning med plads til 10 cykler og med 50 % belægningsgrad. Ingen bilparkering i tilknytning til stationen.	<u>Vurdering</u> Hvorvidt der er behov for etablering af mere overdækket cykelparkering, hvis stationen får en højere anvendelse.	Midtjyske Jernbaner Aarhus Kommune DSB Ejendomme	2017	Et mindre område ved stationen er under omdannelse til bolig og erhverv med høj tæthed. Etablering af en stiftorbindelse til stationen fra byomdannelsesområdet mod nord bør overvejes. Fjernelse af beplantning ved stationen bør overvejes, hvis dette ikke giver støjgener.	
14	Nørrevænget	9.125 indbyggere og 9.250 arbejdspladser i cykelafstand til stationen. De 20 eksisterende cykelparkingspladser er fordelt på tre lokaliteter ved de to perroner.	<u>Vurdering</u> Hvorvidt der er behov for etablering af mere overdækket cykelparkering, hvis	Midtjyske Jernbaner Aarhus	2017	Fjernelse af beplantning ved stationen bør overvejes, hvis dette ikke giver støjgener.	

			stationen får en højere anvendelse.	Kommune		
15	Assedrup	<p>som ligger på hver sin side af Ellemoesevej. Cykelparkeringen er forholdsvis ny og uoverdækket. Belægningsgrad på 0 %.</p> <p>Kantstensparkering på Nørrevænget, som er meget lidt udnyttet. Kantstensparkeringen har 20 p-pladser og ligger langs med den sydlige side af Nørrevænget på begge sider af Ellemoesevej. Antallet af parkeringspladser vurderes tilstrækkelige. Belægningsgrad på 5 %.</p> <p>375 indbyggere og 75 arbejdspladser i cykelafstand til stationen.</p> <p>Cykelstativ med plads til 8 cykler. Belægningsgrad på 50 %. Cykelparkeringen har en god placering tæt på perronen, men omfanget og kvaliteten af cykelparkeringen er begrænset.</p> <p>Der er ikke afmærket deciderede bilparkeringspladser på forpladsen, men der er plads til 4 biler. Belægningsgrad på 0 % på besigtigelsestidspunktet.</p>	<p><u>Vurdering</u></p> <p>Hvorvidt der er behov for etablering af overdækket cykelparkering, hvis stationen får en højere anvendelse.</p> <p>Hvorvidt parkeringspladsen bør forskønnes og et antal parkeringspladser afmærkes.</p>	<p>Midtjyske Jernbaner</p> <p>Odder Kommune</p>	2017	<p>Bedre belysning ved og til perronområdet bør overvejes.</p>
16	Egelund	<p>6.750 indbyggere og 1.250 arbejdspladser i cykelafstand til stationen.</p> <p>Der er hverken bilparkering eller cykelparkering ved stationen i dag.</p>	<p><u>Vurdering</u></p> <p>Hvorvidt der er behov for etablering af overdækket cykelparkering, hvis stationen får en højere anvendelse.</p>	<p>Midtjyske Jernbaner</p> <p>Aarhus Kommune</p>	2018	<p>Udvikling af perspektivområdet vest for Malling med høj tæthed nærmest stationen kan øge stationens passagergrundlag.</p>
17	Vilhelmsborg	<p>5.675 indbyggere og 900 arbejdspladser i cykelafstand til stationen.</p> <p>Cykelstativ med plads til 7 cykler ved den sydlige indgang til perronområdet. Cykelparkeringen har en god placering tæt på perronen, men omfanget og kvaliteten af cykelparkeringen er begrænset. Belægningsgrad på 43 %.</p> <p>Der er ikke bilparkering ved stationen i dag, og det vurderes der heller ikke på sigt behov for.</p>	<p><u>Vurdering</u></p> <p>Hvorvidt der er behov for etablering af mere overdækket cykelparkering, hvis stationen får en højere anvendelse.</p>	<p>Midtjyske Jernbaner</p> <p>Aarhus Kommune</p>	2018	

Bilag: Vurdering af parkering ved Odderbanens stationer

For at kunne udarbejde en handlingsplan for eventuelle indsatser for forbedring af parkeringsforholdene langs Odderbanen er det hensigtsmæssigt at se nærmere på, hvordan de nuværende parkeringsforhold er vurderet, og hvilke forhold som prioriteres ved de enkelte stationer.

Principper for og prioritering af parkering

I notatet 'Generelle principper for etablering af letbanens standsningssteder' er der opstillet en række principper for bl.a. bil- og cykelparkering ved letbanens standsningssteder, se nedenfor.

PRINCIPPER	Lav	Middel	Høj
Bilparkering	Ca. 10 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Lokal skiltning til anlægget. Overvågning af pladsen i begrænset omfang, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.	Mindst 25 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Placering tæt på det overordnede vejnet og skiltning til anlægget herfra. Overvågning af pladsen, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.	Mindst 50 p-pladser og afsætningspladser efter behov. Placering tæt på det overordnede vejnet og skiltning til anlægget herfra. Realtidsinformation på pladsen. Overvågning af pladsen, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.
Cykelparkering	Minimum 10 pladser.	Minimum 25 overdækkede pladser. By- eller pendlercykler efter behov.	Minimum 50 overdækkede pladser med mulighed for aflåst cykelparkering. By- eller pendlercykler efter behov. Overvågning af cykelparkering.

Principper for bil- og cykelparkering ved letbanens standsningssteder

Der henvises til det omtalte notat for yderligere uddybning.

Disse principper er blevet anvendt i rapporten 'Vurdering af eksisterende station på etape 1' i forbindelse med vurderingen af det enkelte standsningssted, hvor der er redegjort for den prioriterede indsats i forhold til kombinationsrejser på tværs af alle eksisterende stationer på letbanens etape 1. Prioriteringen er fastlagt ud fra en umiddelbar vurdering af efterspørgslen på kombinationsrejser ved det enkelte station ved letbanens åbning for at sikre gode og tidssvarende faciliteter, der kan opfylde efterspørgslen. Prioriteringen tager højde for stationens nære og mere perifere opland samt stationens rolle som knudepunkt i forhold til pendling.

Nedenstående viser en oversigt over, hvordan de enkelte stationer er prioriteret i forhold til parkering. Prioriteringen har dannet grundlag for den efterfølgende vurdering af det enkelte standsningssted.

PRIORITERING	Lav	Middel	Høj
Bilparkering	Kongsvang Viby J Rosenhøj Øllegårdsvej	Gunnar Clausens Vej Tranbjerg Malling Odder	-

	Nørrevænget Mølleparken Mårslet Vilhelmsborg Beder Egelund Assedrup Rude Havvej Parkvej		
Cykelparkering	Øllegårdsvej Gunnar Clausens Vej Vilhelmsborg Egelund Assedrup	Kongsvang Rosenhøj Nørrevænget Mølleparken Rude Havvej Parkvej	Viby J Tranbjerg Mårslet Beder Malling Odder

Prioritering af henholdsvis bil- og cykelparkering ved Odderbanens stationer

Som tabellen viser, er der bilparkering for størstedelen af stationerne prioriteret lav. Det betyder, at behovet for bilparkering på disse stationer vurderes at være tilstrækkeligt, hvis der er ca. 10 p-pladser og afsætningspladser efter behov, lokal skiltning til anlægget og overvågning af pladsen i begrænset omfang, hvis der ikke er aktiviteter i nærheden.

Der er ingen stationer på Odderbanen, hvor bilparkering er prioriteret højt.

Mht. cykelparkering er prioriteringen jævnt fordelt, hvilket betyder, at der stort set er lige mange stationer, hvor behovet vurderes at være tilstrækkeligt, hvis der som minimum er henholdsvis 10, 25 og 50 parkeringspladser til cykler.

Vurdering af parkeringsforhold

Nedenfor ses, hvordan parkeringsforholdene ved de enkelte stationer på Odderbanen er vurderet på baggrund af ovenstående prioritering.

VURDERING	Bør forbedres/undersøges nærmere	Kan forbedres/bør overvejes
Bilparkering	Gunnar Clausens Vej (middel)	Viby J (lav) Tranbjerg (middel) Malling (middel) Assedrup (lav) Rude Havvej (lav)
Cykelparkering	Viby J (høj) Rosenhøj (middel) Tranbjerg (høj) Mølleparken (middel) Mårslet (høj) Beder (høj) Malling (høj) Rude Havvej (middel) Parkvej (middel) Odder (høj)	Kongsvang (middel) Øllegårdsvej (lav/middel) Gunnar Clausens Vej (lav/middel) Nørrevænget (middel) Vilhelmsborg (lav) Egelund (lav) Assedrup (lav)

Vurdering af parkeringsforhold ved Odderbanens stationer

Det er vurderet, at cykelparkeringsforholdene ved alle Odderbanens stationer enten kan eller bør forbedres. Det er dog særligt de stationer, som ligger centralt i en stationsby/bydel og har fået prioriteringen 'høj', og hvor der er et stort potentiale for at kunne tiltrække nye kunder pga. cykeloplandet til stationen, at der vurderes behov for forbedringer i form af flere parkeringspladser, bedre placering og opstilling af cykelparkeringen og mere overdækning og aflåsning.

Mht. bilparkering er det kun Gunnar Clausens Vej, hvor der vurderes at være behov for forbedringer, hvis det ønskes at etablere faciliteter til et egentligt Parkér og Rejs-anlæg.