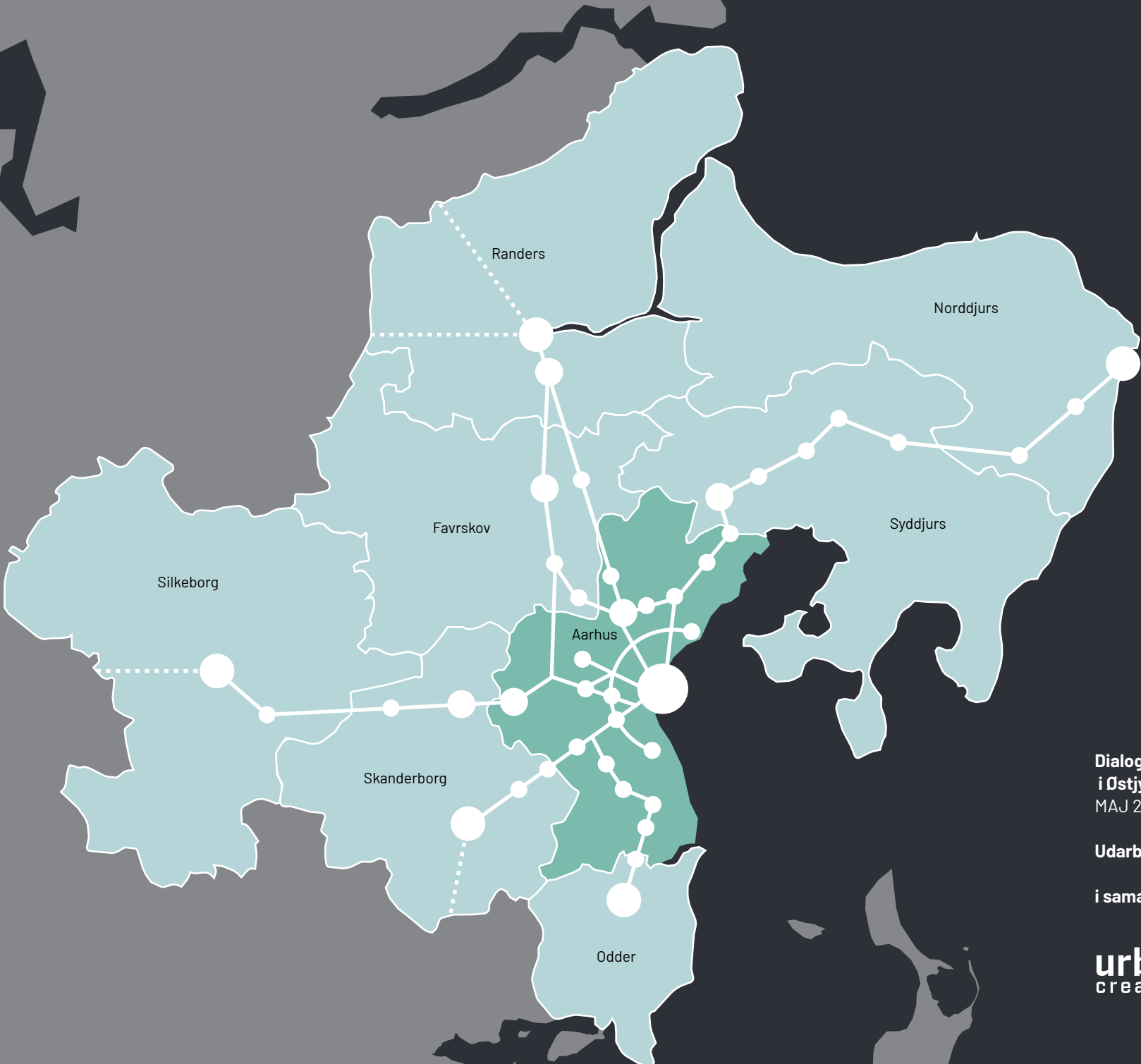


Dialogoplæg om

# STATIONSNÆR BYUDVIKLING I ØSTJYLLAND

SAMMEN OM AT STYRKE DEN  
KOLLEKTIVE INFRASTRUKTUR





Dialogoplæg om stationsnær byudvikling  
i Østjylland  
MAJ 2022

Udarbejdet af Letbanesamarbejdet

i samarbejde med

**urban**  
creators

# Sammen om en bæredygtig mobilitet

En fremtidig bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og i det østjyske bybånd kræver en konsekvent og langsigtet planlægning af byudvikling omkring et net af højklassede kollektive trafikløsninger. Nettet består af jernbane, letbane, BRT og attraktive knudepunkter, som indgår i Letbanesamarbejdets visionsplan for udbygning af højklasset kollektiv transport, Samspil 2030.

Udviklingen omkring Letbanens etape 1 viser, at det ikke bare er teori, men at sikkerhed for et højklasset kollektivt produkt tiltrækker private og offentlige investorer og gør det attraktivt at bosætte sig tæt på de nye knudepunkter og stationer.

Kommunerne i Aarhusområdet har allerede i vidt omfang prioriteret stationsnær byudvikling, også når det gælder forventet fremtidig udbygning af den kollektive infrastruktur. Kommunerne er således parate til at under-

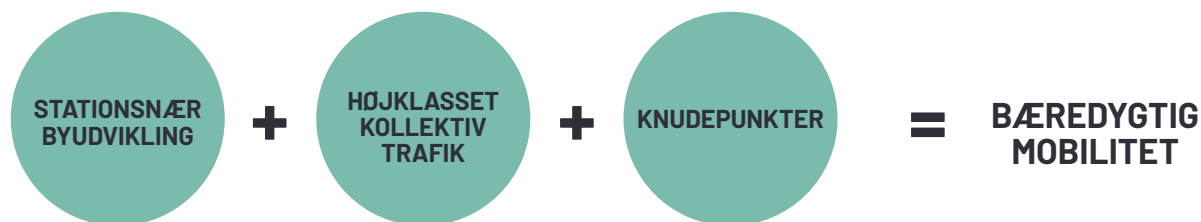
støtte statslige, kommunale og regionale investeringer på området og en samlet plan for bæredygtig mobilitet i Østjylland. Modsat vil en manglende stillingtagen til de fremtidige investeringer i udbygning af det højklassede kollektive net medføre usikkerhed for investorer og borgere ift. bosætning. Usikkerheden medfører en risiko for, at den kraftige byudvikling i området i de kommende år ikke bliver optimal i forhold til at sikre den fremtidige mobilitet.

Dette understreger behovet for en samlet langsigtet plan, der kan skabe sikkerhed for de store investeringer i kollektiv infrastruktur og et solidt grundlag for planlægningen af ny stationsnær byudvikling og for private og offentlige investeringer i disse områder.

Dialogoplægget skal derfor ses som et udspil til staten og parterne i Letbanesamarbejdet om formulering af en mere forpligtende fælles plan for stationsnær byudvikling og udbygning af det højklassede kollektive net i Østjylland.

**“Der er behov for en samlet, langsigtet plan for at fremme grøn mobilitet og reducere trængsel og klimaudfordringer i Østjylland.”**

- Anders Kühnau (A), regionrådsformand for Region Midtjylland og formand for Letbanerådet



L2 Lisbjergskolen

  
20% ↑

2020

Vækst i daglige bilture

30-35% ↑

2030

2050

Som følge af byudviklingen i det østjyske bybånd vil antallet af daglige bilture vokse med 30-35% frem mod 2050, hvis der ikke investeres i bæredygtige alternativer i den kollektive transport

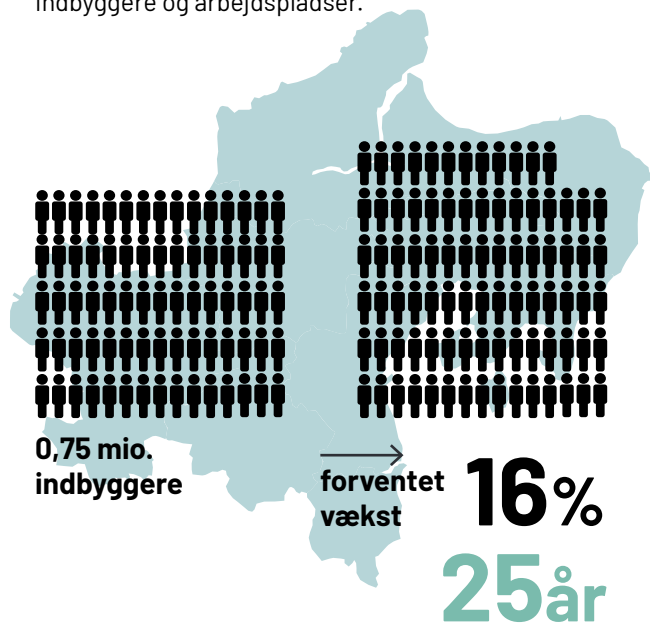
# Vækst udfordrer mobiliteten

## Byudvikling og Samspil 2030

### Landsdelen med den største befolkningsvækst

Byerne i de otte østjyske kommuner, der indgår i Letbanesamarbejdet, hænger tæt sammen og vokser i både størrelse og udbredelse. Især Aarhus og de omkringliggende byer forventes at vokse betydeligt.

Byvæksten er især sket langs Letbanen og byerne på jernbanenettet, og i kommunernes planlægning prioriteres at fastholde dette fokus for de kommende indbyggere og arbejdspladser.



De næste 25 år vil indbyggertallet i området stige med 16%, svarende til 750.000.

### Biltrafikken vokser med 20% frem til 2030

Det stigende antal indbyggere og arbejdspladser medfører, at der kommer flere og flere daglige pendlere. Det vil øge presset på vejnettet endnu mere.

Allerede i dag oplever trafikanterne store forsinkelser i myldretiden. Yderligere trafikvækst vil forværre problemet markant især i Aarhus by og indfaldsvejene til Aarhus. Trængslen giver store samfundsøkonomiske tab og forsinker bustrafikken, som dermed ikke bliver et effektivt transportalternativ.



450.000 arbejdspladser er steget med ca.

**11%** de seneste **10år**



→  
endnu 40.000 arbejdspladser frem mod 2030

Antallet af arbejdspladser er steget med 11% de seneste 10 år, og området udgør sammen med København Danmarks to største vækstområder for arbejdspladser.

### Størstedelen af de fremtidige rejser skal ske i den kollektive transport

Den trafikale vækst bør i stedet så vidt muligt optages i den kollektive transport. Det vil bidrage til den grønne omstilling og at understøtte god mobilitet for alle. Dette kræver, at der investeres i kollektiv infrastruktur, som er tænkt sammen med byudviklingen. Det styrker en bæredygtig mobilitet og skaber et godt alternativ til bilen.

Letbanen er et eksempel på, at det er lykkedes at prioritere stationsnær byudvikling og styrke det eksisterende tilbud. Dermed bliver den højklassede kollektive trafik en katalysator for smart byudvikling og en effektiv udnyttelse af vejkapaciteten.

**“Vi kan reducere behovet for individuel biltrafik ved at planlægge byudviklingen tæt ved stationerne.”**

- Kirstine Bille (F), byrådsmedlem og medlem af Letbanerådet for Syddjurs Kommune

## Kommunernes strategier

Alle otte kommuner har strategier for byudviklingen, der støtter op omkring visionen for den højklassede transport i Østjylland og klimaneutralitet. De strategiske greb til byudviklingen varierer i forhold til kommunernes demografi og forudsætninger, men er alle centreret omkring:



### Attraktiv byudvikling i vækstakser

Der er udlagt flere vækstakser langs Letbanen, hvor nye byer og en koncentreret byudvikling prioriteres. Vækstakser fokuserer på et mangfoldigt byliv ved at sikre plads til mange forskellige funktioner og aktiviteter.



### Byfortætning

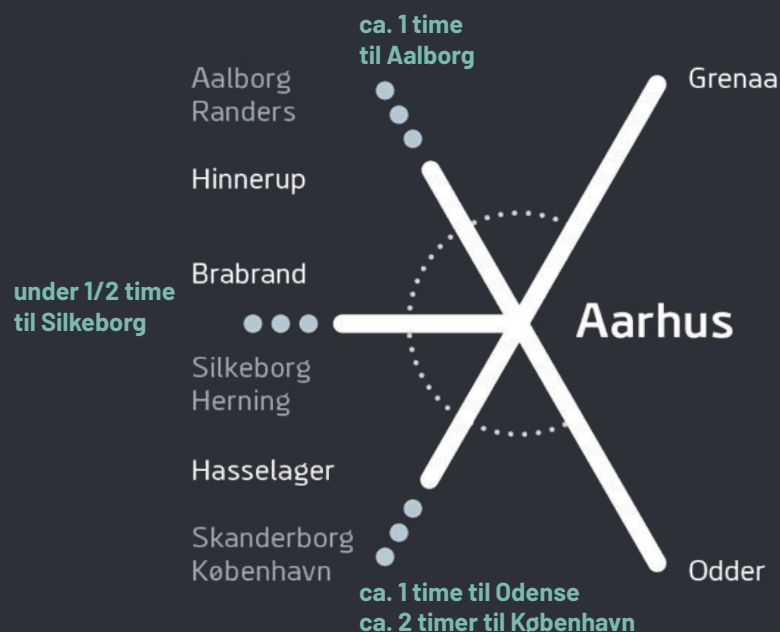
I tætbyområderne arbejder kommunerne målrettet med byfortætning omkring korridorerne for den højklassede kollektive trafik. Dette kan både ske som højt byggeri og koncentreret byudvikling i en tilpasset skala.



### Omdannelse

I alle stationsbyerne langs den nuværende letbane vil de stationsnære arealer fortsat blive bragt i spil til byudvikling. Omdannelse af 'døde' arealer medvirker til at gøre stationsområderne attraktive.

## Byerne bindes sammen med den østjyske 'fingerplan'



### Understøtter statslige investeringer i banerne

Den stationsnære byudvikling skaber rammerne for en passagervækst i den kollektive transport i Aarhusområdet og medvirker til at begrænse den stigende biltrafik. Dermed understøttes statens planer for baneudbygning i Østjylland og styrker en sammenhængende mobilitet mellem landsdelene, i det østjyske bybånd og internt i Aarhusområdet.

Dokk1

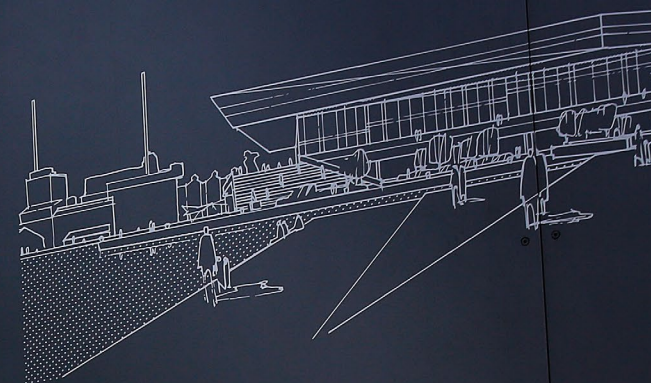
Arbejdernes Landsbank



Ønsker du dig en bank med et godt hjerte?

Besøg danskernes foretrukne bank. Vi er altid åbne for en snak om, hvad du har på hjerte. Find nærmeste filial på al-bank.dk

Indgang  
Entrance



## Dokk1

På Dokk1 finder du Borgerservice, Hovedbibliotek og andre kulturelle aktiviteter. Bygningen er tegnet af Henning Larsen Architects og blev indviet i 2015. Dokk1 er placeret netop, hvor den oprindelige havnebyrum er en del af helhedsplanen. Det nye havnebyrum er en del af helhedsplanen, som arkitekt Knud Fladeland Nielsen stod i spidsen for. I dag kan du nyde udsigten til Mols og den nye tegnestue af arkitekt Kristine Jensens Tegnesteue.



### Lisbjerg

Ny tæt byudvikling ved Lisbjerg med erhverv og ca. 25.000 indbyggere.



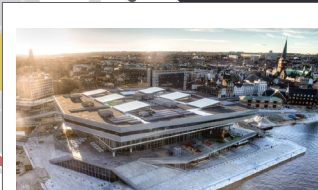
### Skejby

Erhvervsområdet er hjemsted for Universitetshospitalet, Via University College og flere større virksomheder.



### Gellerup og Toveshøj

Fra udsat boligområde til attraktiv, blandet bydel med bl.a. 1.000 kommunale arbejdspladser.



### Dokk1

Bygningen er del af byomdannelsen af den centrale havnefront og rummer bl.a. hovedbiblioteket og borgerservice.



### Vejlbj Risskov

Omdannelse af erhvervsgrunde til nye bydele med i alt ca. 2.500 boliger i stationsområdet.



### Aarhus Universitet

Omdannelse af det tidligere kommunehospital til Universitetsbyen.



- Vækstakse
- Fortætningspunkt
- Byfortætning i ny by
- Letbanens 1. etape
- Mulig letbane/BRT
- Eksisterende jernbane
- Mulig ny hovedbane
- Ny Silkeborgbane
- Parkér og rejs-anlæg
- Terminal
- Kommunegrænse



## Letbanens etape 1 som vækstmotor

### Aarhus bygger stationsnært

#### Aarhus Kommune

Letbanen har både før og siden åbningen af første etape i 2017 struktureret byudviklingen i Aarhus. Byens udvikling er i Kommuneplan 2017 beskrevet med overskriften 'Klog vækst', der bl.a. betyder en tæt by og nærhed til varieret udbud af funktioner og kvalifikationer - en dagsorden, som Letbanen spiller direkte ind i. Målet om klimaneutralitet i 2030 betyder at den kollektive trafik skal spille en større rolle i det samlede transportbillede.

Byudviklingen sker primært i de udpegede vækstakser langs den eksisterende letbane og den kommende forbindelse til Brabrand samt i de nye bydele Lisbjerg og Nye. Herudover er der defineret flere fortætningspunkter, som ligger tæt på Letbanen.

Aarhus Kommune kickstartede selv byudviklingen på den centrale letbanestrækning i Midtbyen med kulturhuset Dokk1 tilbage i 2017, og flere store byggerier er i gang i det samme område.

**"Klimadagsordenen og den grønne omstilling sætter rammerne for stationsnær byudvikling og mere højklasset kollektiv trafik, hvor Letbanen ses som et vigtigt virkemiddel."**

- Polly Dutscke (A), byrådsmedlem og medlem af Letbanerådet for Aarhus Kommune

Der arbejdes i dag med en helhedsplan for Randersvej med fokus på byudvikling af områder langs den allerede udbyggede letbanestrækning. I helhedsplanen arbejdes med en bæredygtig udvikling af området omkring det indre Christiansbjerg, hvor der tages udgangspunkt i et stationsnærhedsprincip. Der er allerede skudt flere nyomdannede kvarterer op omkring stationerne.

Selvom der længe har været gang i erhvervsudviklingen i Skejby, og Letbanen blev etableret relativt sent i udviklingen af området, har Letbanen understøttet et øget tempo i erhvervsudviklingen siden dens åbning.

Modsat har Letbanen fra start været et integreret element i udviklingen af de nye bydele Nye og Lisbjerg, nord for Skejby. Lisbjerg er netop planlagt med henblik på at gøre Letbanen til det oplagte transportvalg for nye beboere (op til 25.000) og medarbejdere i bydelens virksomheder.

#### Opgradering af knudepunkter

Flere stationer og forpladser er blevet opgraderet for at skabe de bedste ankomstforhold og understøtte kombinationsrejser, så det er let at komme videre med Letbanen. Der er etableret et Parkér og Rejs-anlæg ved Klokhøjen for at gøre det mere attraktivt at anvende Letbanen. Tilsvarende findes i Thorsager, og der er planer i Odder ved Rude Havvej.

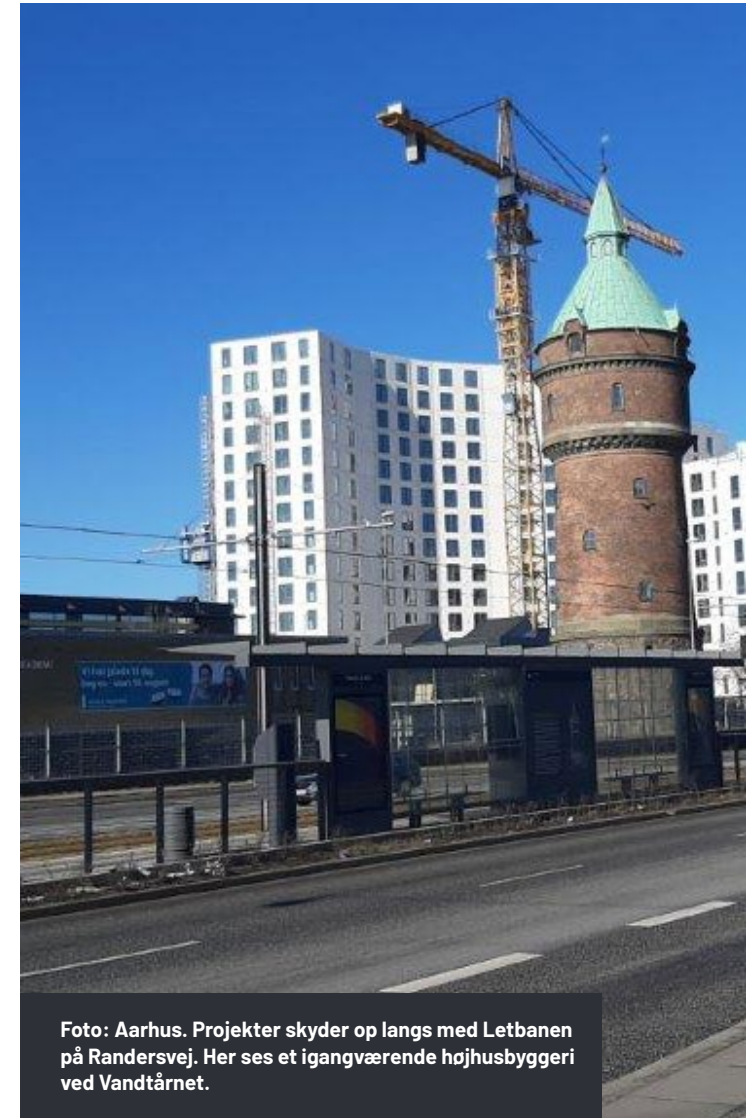


Foto: Aarhus. Projekter skyder op langs med Letbanen på Randersvej. Her ses et igangværende højhusbyggeri ved Vandtårnet.

# Letbanen som katalysator for fremtidens byudvikling

## Byudvikling i stationsbyerne på etape 1

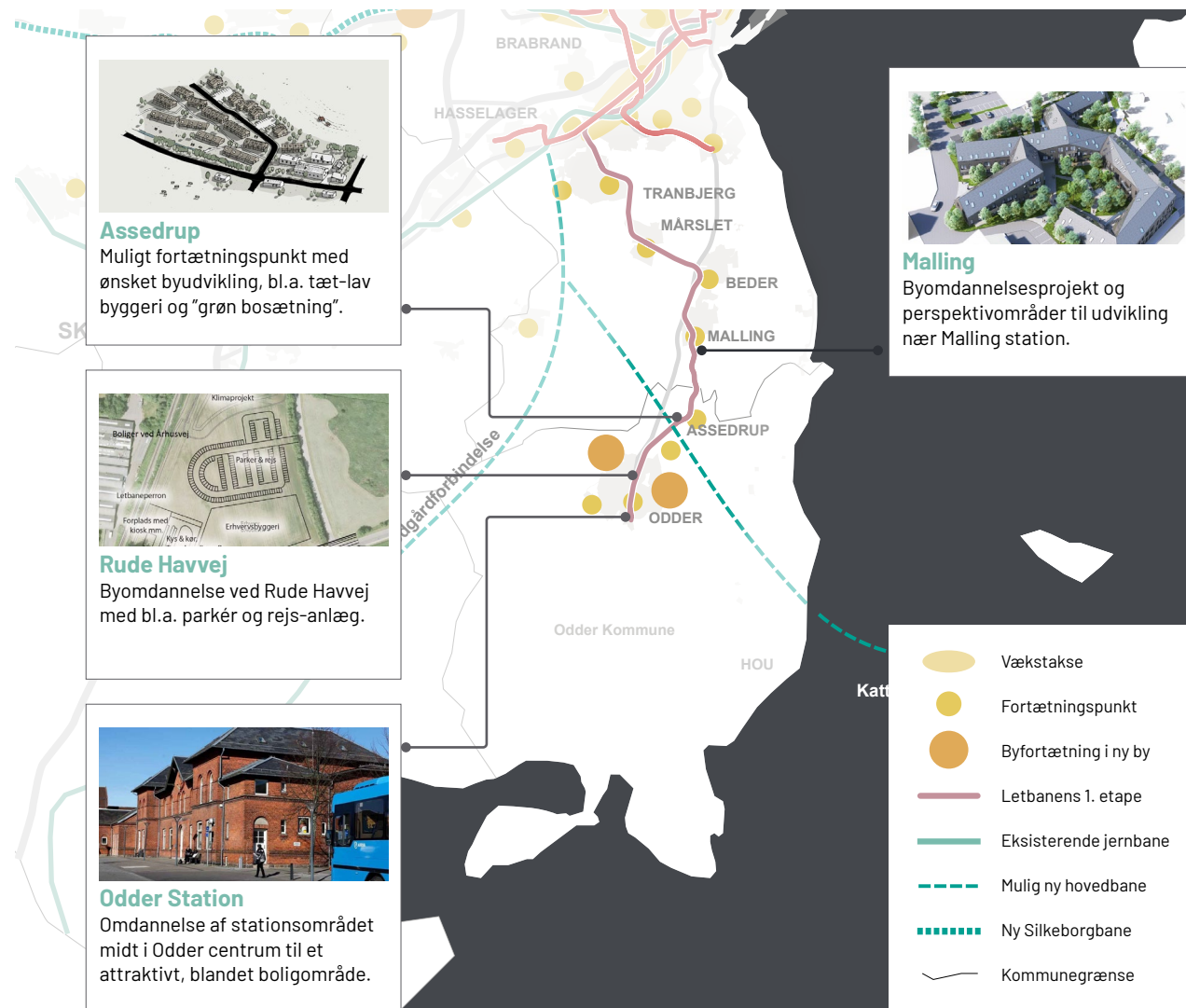
Den første etape har gjort alle meget klogere på udfordringerne og mulighederne, som Danmarks første letbane har ført med sig. Der er en effektiv betjening og stigende regularitet, som gør Letbanen attraktiv. Disse kvaliteter har også betydning for bosætning, rejsemønstre og valg af transportmiddel. Der er allerede mange gode erfaringer med Letbanen som katalysator for byudviklingen, bl.a. med byomdannelse nær stationerne og kommunale investeringer i mere attraktive stationsområder.

### Odder Kommune

Åbningen af Letbanen har for alvor sat fart på udviklingen i Odder Kommune. Letbanen er attraktiv, fordi den binder Odder direkte sammen med en lang række store destinationer i Aarhus Nord, herunder universitetet. Efterspørgslen efter boliger, erhvervsjord og erhvervsbygninger er steget markant de sidste par år, og befolkningstilvæksten er stigende. Nye grunde til boliger bliver revet væk, og jord til nyt erhverv omkring Letbanen er udsolgt. Derfor oplever kommunen travlhed med at få plangrundlaget på plads i forhold til yderligere byudvikling omkring kommunens letbanestationer.

**“Letbanen har skabt stor efterspørgsel efter både boliger og erhverv – og det er ikke slut.”**

- Lone Jakobi (A), borgmester og medlem af Letbanerådet for Odder Kommune



## Norddjurs Kommune

Letbanen har medvirket til at understøtte en stationsnær byudvikling i Grenaa, hvor der er etableret etagebyggeri lige syd for Grenaa Station. I Hessel syd for Grenaa er der åbnet en ny station, der har været med til at kickstarte udviklingen af boliger og erhverv i området. I Trustrup er der også igangsat boligbyggeri lige nord for stationen, hvorfra der er meget kort afstand til Letbanen mod Aarhus.

## Syddjurs Kommune

I de seneste år er 2/3 af befolkningsvæksten i Syddjurs Kommune sket i de fem letbanebyer. Ikke mindst Hornslet er tilflytningen øget markant efter Letbanens åbning. I Hornslet er området omkring stationen blevet fortættet ved at omdanne nedlagt erhverv til etagebyggeri. Fremtidig byudvikling i Hornslet sker i nær afstand til Letbanen og understøtter stationen som et lokalt knudepunkt.

I både Kolind, Mørke, Ryomgård og Thorsager sikrer stationsnær fortætning kvalitet i byerne og bæredygtig mobilitet gennem nyere lokalplanlægning og investeringer. Virksomheder tæt på Letbanen udtrykker begejstring over nærheden til Letbanen og den gevinst, Letbanen medfører i forhold til rekruttering af arbejdskraft.

I Ryomgård er der byfornyelse med etagebyggeri tæt på stationen siden Letbanens åbning. Og i både Kolind, Thorsager og Mørke bygges og planlægges der for tæt/lav og etagebyggeri i umiddelbar nærhed af stationen, i nær fremtid. På denne måde er Letbanen blevet afgørende for byudviklingen i Syddjurs.

Frekvensen er øget så Letbanen nu kører to gange i timen til Grenaa i myldretiden og snart fire gange i timen til Hornslet i myldretiden.





### Hinnerup

Fortætning af Hinnerup bymidte med bl.a. boliger med udgangspunkt i mulig ny letbane.



### Galten

Fortætning med nyt boligområde mellem Galten og Skovby.



### Silkeborg

Omdannelse og fortætning, bl.a. stationsområdet, Søfronten og eksisterende midtby med et vækstpotentiale på 1.400 boliger.



### Kolt-Hasselager

Fortætning med større areal til både bolig og erhverv.



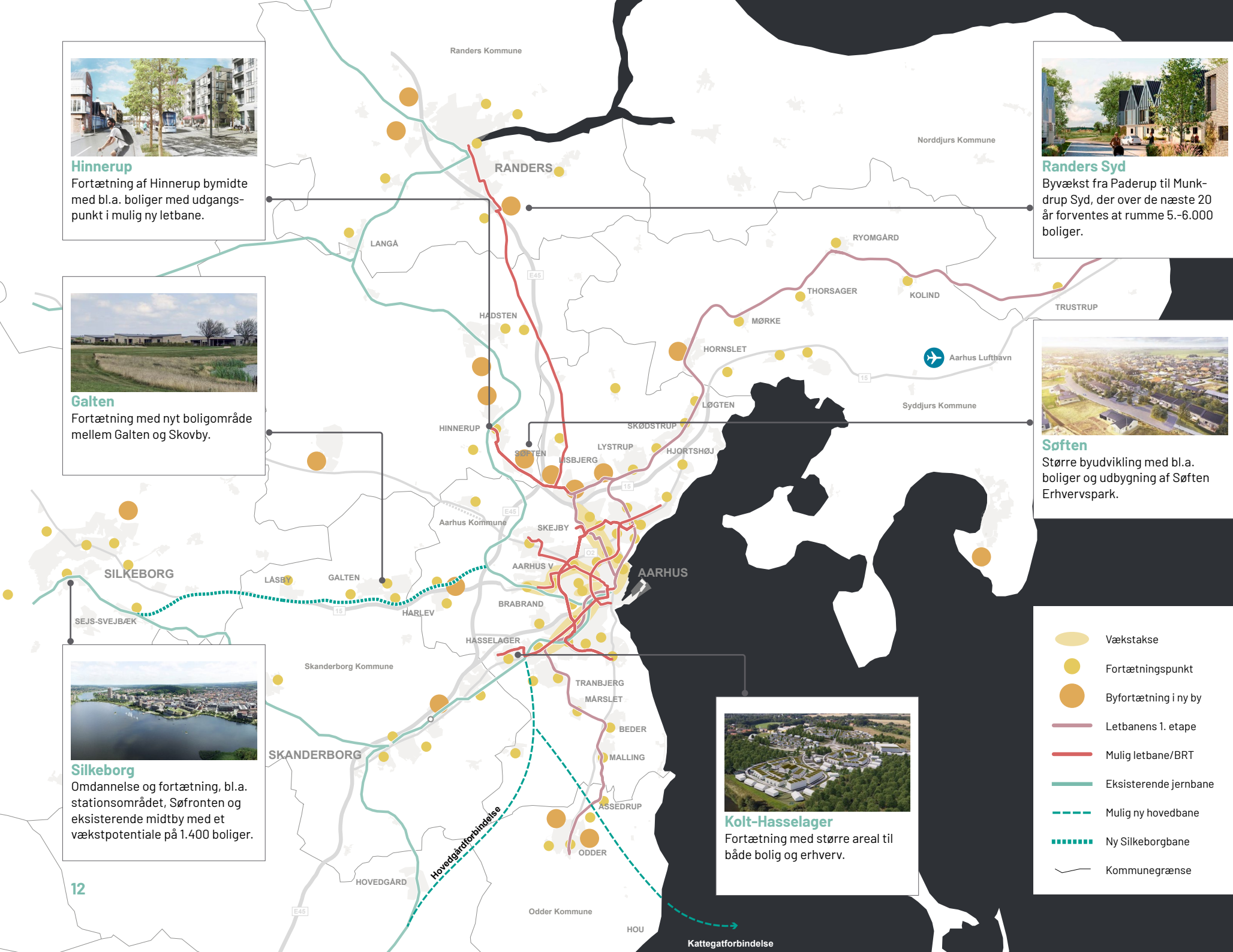
### Randers Syd

Byvækst fra Paderup til Munkdrup Syd, der over de næste 20 år forventes at rumme 5.-6.000 boliger.



### Søften

Større byudvikling med bl.a. boliger og udbygning af Søften Erhvervspark.



- Vækstakse
- Fortætningspunkt
- Byfortætning i ny by
- Letbanens 1. etape
- Mulig letbane/BRT
- Eksisterende jernbane
- Mulig ny hovedbane
- Ny Silkeborgbane
- Kommunegrænse

# Fremtidsperspektiver i Østjylland

**”Samspil 2030 er med til at sikre, at vi kan fokusere byudviklingen i de rigtige korridorer.”**

- Torben Hansen (A), borgmester og medlem af Letbanerådet for Randers Kommune

Alle otte kommuner har et ønske om at kunne byudvikle stationsnært og koncentrere byudviklingen der, hvor den højklassede kollektive trafik er tænkt i fremtiden.

## **Randers Kommune**

En stor del af byudviklingen i Randers by sker i bymidten og Randers Syd. Der planlægges fortætning i midtbyen samt byudvikling bl.a. ved Flodbyen Randers og Sporbyen. Centralt i den helt nye bydel Randers Syd planlægges knudepunkter for bæredygtig mobilitet og god tilgængelighed til en kommende BRT, som er en vigtig forudsætning for at skabe rammerne for bæredygtig mobilitet fra starten.

## **Favrskov Kommune**

I Hinnerup og Søften er der fokus på fortætning og nye udviklingsområder, der på sigt bliver stationsnære med etape 2. Ny Midtbyplan i Hinnerup og strukturplan i Søften skaber rammerne for at koncentrere byudviklingen centralt og understøtte brugen af etape 2. Der er også fokus på erhvervsudvikling ved et større Parkér og Rejs-knudepunkt ved E45, hvor bilister let kan stige om til etape 2.

Etape 2 gør det muligt at kunne rejse hurtigt og direkte fra Hinnerup og Søften til Aarhus og de mange funktioner og virksomheder i bl.a. Skejby.

## **Silkeborg Kommune**

Området omkring Silkeborg Trafikterminal og midtbyen planlægges udbygget og byfortættet med flere boliger og funktioner. Samtidig er der planer om en omdannelse af banearealet ved at fjerne barrierer og højne områdets attraktivitet med fokus på mobilitet, forbindelser, byrum og kvalitet i det byggede miljø.

Den nye bane mellem Silkeborg og Aarhus vil betyde meget kortere rejsetider med toget. Dette vil skabe et attraktivt alternativ til bilen og understøtte den bystrategiske ambition om at omdanne området ved stations- og banearealet til et stærkt trafikalt knudepunkt.

## **Skanderborg Kommune**

Byudviklingen er koncentreret i nærheden af både stationerne i Skanderborg og Hørning samt en ny station i Stilling. Her er fokus på både byfortætning og nye byområder der udvikles inde fra og ud.

I Galten vil en ny station sikre, at byen kan udvikles stationsnært og dermed sikre et attraktivt alternativ til bilen.

## **Aarhus Kommune**

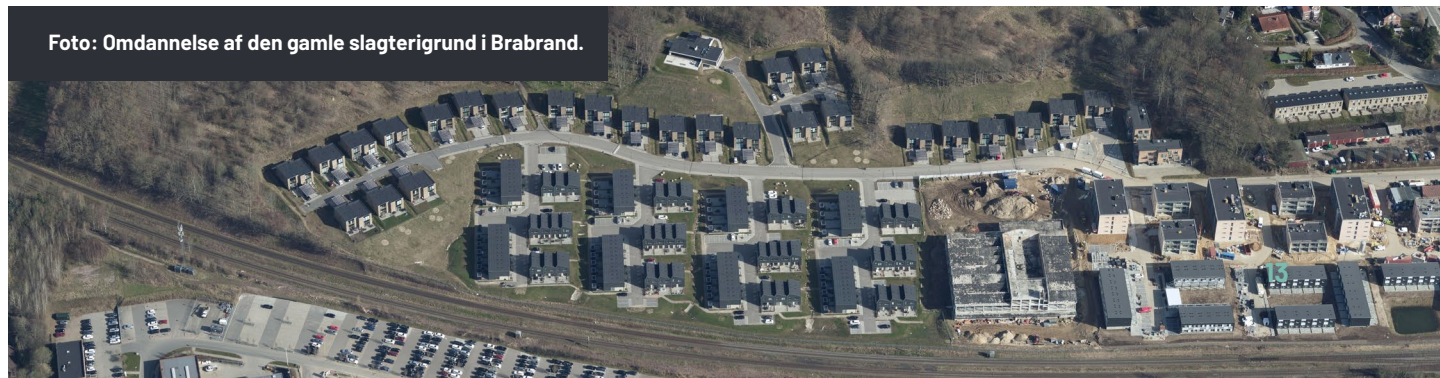
En af kommunens vækstakser forløber langs Brabrand-etapen, som er et centralt element i fortætning og omdannelsen af eksisterende byområder. Visionen for Gellerup, Bispehaven og de omkringliggende områder er en omdannelse fra udsat boligområde til attraktiv bydel i Aarhus med baggrund i bl.a. ny infrastruktur og blandede funktioner. Amtssygehuset er under omdannelse og ligger centralt ift. Brabrand-etapen.

En udbygning af nettet vil skabe en netværkseffekt og aktivere et yderligere potentiale ved Letbanens etape 1.

Der er udlagt store områder til både boliger og erhverv i Harlev og Framlev. Såfremt der etableres et trinbræt, vil Silkeborgbanen give mulighed for at kunne koble disse områder på banenettet og dermed sikre en stationsnær byudvikling.

En station i Brabrand og eventuelt Åbyhøj vil give mulighed for at tage toget til Aarhus centrum og dermed understøtte et konkurrencedygtig og grønt alternativ til bilen.

Foto: Omdannelse af den gamle slagterigrund i Brabrand.



## Investeringer i højklasset kollektiv trafik kan svare sig

### Der skal investeres i god mobilitet, når byerne vokser

De otte østjyske kommuner anvender de bystrategiske greb for at sikre stationsnær byudvikling, udvikle byerne for at skabe mere levende og attraktive byer og for at styrke passagergrundlaget for eksisterende og kommende stationer.

Investeringer i BRT og letbaner styrker erfaringsmæssigt både mobiliteten og byernes udvikling. Mobiliteten bliver hurtigere og mere pålidelig, hvilket øger efterspørgslen efter bæredygtig transport. Samtidig anvendes den højklassede kollektive transport til at styre og strukturere byudviklingen, så den især sker stationsnært. Dermed vil flere i fremtiden nyde godt af den højklassede kollektive trafik.

Investeringerne i byerne betyder flere indbyggere og arbejdspladser samt øvrige attraktioner, hvilket skaber et bedre fundament for en bæredygtig transport i balance. Der findes mange eksempler herpå i europæiske byer, hvor højklassede kollektive net udvides og bruges som et styrende værktøj for en stationsnær byudvikling. Metroen og S-toget i København er et andet godt eksempel på, hvad stationsnær byudvikling betyder for valget af transportmiddel og investeringslyst.

Som i Aarhus har der også i Odense været stor interesse for at investere langs den nye letbane fra både offentlige og private developere. Senest ses, at boliger tæt på Letbanen renoveres eller fornys, hvilket betyder at kvaliteten af boligerne og byrummene forbedres til gavn for beboere og byen.

Når det højklassede kollektive net udbygges, og der skabes en netværkseffekt, vil den bæredygtige mobilitet tilbyde en helt anden kvalitet, hvilket understøttes af investeringer i byerne. Det højklassede net er et vigtigt fundament for den grønne omstilling af transportsektoren.

### Hvad sker der, hvis vi ikke investerer i den højklassede kollektive transport?

Samfundsøkonomisk betyder en effektiv kollektiv trafik, at tidsforbruget reduceres og dermed kan denne tidsgevinst anvendes til gavn for samfundet. Biltrafikken stiger år for år og sætter vejene under pres. De mange ekstra biler øger trængslen på vejnettet og reducerer dermed mobiliteten. Der er samtidig en grænse for, hvor meget vejnettet kan udvides, hvormed eneste mulighed for at sikre en effektiv mobilitet er at investere i højklasset kollektive transport. Alternativet med løbende øget trængsel vil samfundsøkonomisk betyde et milliardtab

og hæmme væksten i samfundet, hvor biltrafik og busser holder i længere og længere køer hver eneste dag.

Det er tidligere opgjort, hvad passagertrængsel betyder samfundsøkonomisk. Ved at sikre en effektiv og attraktiv højklasset kollektive trafik vil grundlaget for, at flest mulige rejser sammen være til stede, hvormed vejkapaciteten udnyttes på den smarteste måde. Dermed vil det samfundsøkonomiske tab reduceres og mobiliteten styrkes.

Den højklassede kollektive trafik giver samtidig mulighed for, at transport ikke opleves stressfyldt, men kan foregå afslappende i transportformer af høj kvalitet. Dermed kan tiden undervejs udnyttes smart til arbejde, læsning eller andre gøremål.

**“Vi skal omfavne potentialet i, at vi bliver flere i Østjylland til at fremme den bæredygtige mobilitet.”**

- Lars Storgaard (C), borgmester og medlem af Letbanerådet for Favrskov Kommune

## Opsamling

### Stationsnær byudvikling i Østjylland

- » **Byudvikling og højklasset kollektiv trafik hænger tæt sammen ift. at sikre en bæredygtig mobilitet**
- » **Kommunerne fokuserer allerede på at byudvikle i vækstakser langs Letbanen samt kommende BRT- og letbanestrækninger**
- » **Der er behov for mere højklasset kollektiv trafik i Østjylland for at understøtte væksten, den grønne omstilling og sikre, at den kollektive trafik kan være konkurrencedygtig**
- » **Det kræver et samarbejde mellem staten, region og kommuner at sikre en langsigtet strategi for mere bæredygtig mobilitet**
- » **En sådan strategi vil sikre at forpligtede kommunerne kan fokusere på stationsnær byudvikling fremadrettet**

**”Attraktiv grøn mobilitet sker, når der er et sammenhængende net, og når byerne udvikles stationsnært, og det understøttes med Samspil 2030.”**

- Claus Leick (F), bestyrelsesmedlem og medlem af Letbanerådet for Midttrafik



### Letbanesamarbejdet

Otte østjyske kommuner (Aarhus, Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg, Skanderborg og Syddjurs Kommune), Region Midtjylland og Midttrafik samarbejder om at etablere højklasset kollektiv infrastruktur i Østjylland.

