

Den aarhusianske
trafikhistorie i 50 år
1972 - 2022

Niels Schmidt

Forsiden

Thorkild Simonsen på stige på den nye motorvej, E45,
vest om Brabrand Sø, 1994.

Foto: Jens Tønnesen, Aarhus Stadsarkiv.

Den aarhusianske trafikhistorie i 50 år 1972 - 2022

Aarhus Byhistoriske Fond og
Aarhus Stadsarkiv

Den aarhusianske trafikhistorie i 50 år (1972-2022)

© Niels Schmidt 2025

Udgivet af Aarhus Byhistoriske Fond og Aarhus Stadsarkiv, 2025

Layout: ITK, Aarhus Kommune, Jan Thomassen

Alle illustrationer er gengivet efter aftale med rettighedshaverne eller er public domain.

Skulle en illustration være uretmæssigt gengivet, bedes man kontakte udgiveren.

Bogen er tilgængelig på Aarhus Stadsarkivs hjemmeside:

stadsarkiv.aarhus.dk/byhistorie

ISBN 978-87-91324-49-9

Til bogen er der modtaget støtte fra:

Rambøll

COWI

Sweco

Boghandler Henning Clausens Fond

Per og Lise Aarsleffs Fond

Udgiverne og forfatteren takker for bidragene.

Aarhus Byhistoriske Fond

www.byhistorisk.dk

Indhold

Forord	6
Indledning	7
Åen	12
Ringgaden	34
Kommunalreformen, byplanerne og arven	44
Kommune- og regionplaner og vigtige politiske infrastrukturaftaler	56
De overordnede veje, vejbestyrelsesforhold og motorveje	70
Ringveje	98
Havneforbindelserne, Randersvej og Marselis Boulevard	122
Midtbyen og City, herunder Allégaderingen og parkeringspolitik	144
De Bynære Havnearealer	178
Gamle hovedlandeveje og landeveje	192
Andre veje	208
Fra vejplanlægning til mobilitetsplanlægning	214
Den daglige drift og vedligeholdelse	254
Historiske spor i relation til infrastruktur	268
Afrunding	284
Rådmænd og borgmestre	288
Trafikkens ministre	289
Tidslinjer	292
Litteraturliste	335

Forord

Ikke alle synes, at historie er interessant eller nødvendig. Jeg har i min aktive karriere mødt begge synspunkter blandt politikere og kolleger. Både dét synspunkt, at nu må vi kigge fremad og ikke lade historien, der er historie, hæmme os i de fremsynede beslutninger, vi står over for at skulle tage. Heroverfor står synspunktet, som jeg repræsenterer, at historien er nødvendig, idet den lader os forstå, under hvilke forudsætninger tidligere beslutninger er taget. Eksempelvis har jeg mødt synspunktet, at overdækningen af Åen i 1930'erne var en katastrofe. Men det var den ikke målt med datidens øjne. Midtbyen var på det tidspunkt præget af store virksomheder, som sammen med husholdninger udledte urensset spildevand direkte til Åen. Der var med andre ord tale om et stinkende åløb omkranset af nedslidte boliger. Da overdækningen var en realitet, blomstrede byen med nye etageboliger som f.eks. Aagaarden.

Bogen giver læseren mulighed for at vurdere nogle af de beslutninger, byrådet har taget gennem tiderne, og de vilkår, beslutningerne blev taget under. Der er nogle beslutninger, som vi altid glæder os over, *ikke* blev taget. Eksempelvis gennemførelsen af Ny Hovedgadeprojektet. Men andre og større planer kom efterfølgende og var lige så stor en trussel for middelalderbyen. Her tænker jeg på *Trafik- og parkeringsplanen* fra 1965, der udlagde Allégaderingen med seks kørespor, og *Egnsplanen* fra 1966, der viste motorveje nord og syd for Allégaderingen helt ned til havnen i et snævert forløb om Midtbyen. Det var i bilismens glade tidsalder, hvor optimistiske prognoser dokumenterede behovet for en markant udbygning af vejnettet.

Bogen omhandler 50-årsperioden 1972-2022 med tråde tilbage til 1930'erne. Det er samtidig den periode, hvor jeg først studerede på den daværende Polytekniske Lærestanstalt i retning af trafik- og byplanlægning og senere fik ansættelse i amt og kommuner med veje og trafik som hovedbeskæftigelse. Jeg har altid fundet den politiske tilgang til faget spændende og udfordrende. Det er også dét, der har givet mig drivet til at skrive denne bog i en del af min pensionisttilværelse.

Jeg vil gerne udtrykke en stor tak til forhenværende stadsarkivar Søren Bitsch Christensen, som fra start har støttet projektet, og til hans medarbejdere Thomas Norskov Kristensen, Christian Brink Christensen og Janne Marie Barslev, som beredvilligt har været til stor støtte og hjælp, når der skulle dykkes ned og hentes sager og billeder fra arkivets dyb, samt Henrik Højer Mikkelsen, som gennem adskillige gennemlæsninger, har sikret en korrekt sprogbrug og konsistens i materialet. Også en stor tak til tidligere direktør i Teknik og Miljø Carl Nielsen og min kollega på Stadsingeniørens Kontor i Aarhus i 1970'erne, civilingeniør Jens Rasmussen, som begge har læst manuskriptet og givet gode input til forbedringer.

Endelig en stor tak til min kære hustru Bente, som har udvist stor tålmodighed og tolerance, når jeg har været fordybet i historiens spændende perspektiver.

Bogen er dedikeret til de mange i kommunen, hos rådgivere og entreprenører både bag skriveborde og arbejde i marken, som gennem årene har arbejdet hårdt for den trafikinfrastruktur, vi har i dag.

Indledning

Når man beskriver et emne over så mange år, er navneskift på institutioner uundgåelige. Særligt det ministerium, der har haft trafikken som sit ressortområde, har skiftet navne med jævne mellemrum. Men også ændringer i det administrative Danmark har ført navneændringer med sig.

Hertil kommer, at Århus Byråd i 2010 besluttede, at Århus skulle staves med dobbelt A pr. 1. januar 2011. Af overskuelighedsgrunde har jeg valgt følgende regler: Aarhus staves med Aa, medmindre der refereres til en bestemt navngivet publikation før bogstavændringen. *Århus Amt* blev nedlagt i forbindelse med Strukturreformen i 2007 før bogstavændringen og omtales derfor med Å. Trafikkens ministerium, der i begyndelsen af perioden havde det mundrette navn Ministeriet for Offentlige Arbejder, benævner jeg *Trafikministeriet* og den tilhørende minister *trafikministeren*, uanset hvilken periode der beskrives.

Aarhus Kommune er magistratsstyret. Magistratsafdelingerne og de politiske udvalg har også skiftet navn i perioden. Inden for teknikområdet er navnet ændret fra *Magistratens 2. afdeling* til *Teknik og Miljø* og det tekniske udvalg fra *Udvalget for Tekniske Anliggender* til *Teknisk Udvalg*. Også her har jeg valgt den nemme løsning, så rådmanden for magistratens 2. afdeling benævnes teknikrådmanden, magistratsafdelingen benævnes *Teknik og Miljø* og udvalget benævnes *Teknisk Udvalg*.

Vejen har gennem tiderne været central i den menneskelige bevidsthed. Forståeligt nok. Den har været forudsætningen for at komme frem, og den har flyttet hære og materialer. De bedste veje, Kongevejene, har alene skullet tjene monarkens og kronens transportbehov.

50-årsperioden begynder ved vejlovens ikrafttræden den 1. april 1972. Vejloven blev ændret i løbet af 1971 som følge af kommunalreformen i 1970. Perioden slutter med indvielsen af Bering-Beder-landevejen, men der bliver undervejs trukket tråde tilbage i historien uden for 50-årsperioden, da tidligere beslutninger har været med til at give forudsætningerne for og forme den virkelighed, vi befinder os i i dag.

Befinder man sig i bil i et snævert tidsvindue i myldretrafikken i den aarhusianske trafik, er kommet for sent fra arbejde og har afhentning af børn og madlavning foran sig, kan man godt sende negative vibrationer mod trafikplanlæggerne. Det hele foregår planløst, der er altid kaos, vejene udbygges ikke i takt med trafikudviklingen, og for at understrege stressniveauet er vejene altid gravet op dér, hvor man kører. Og tanker om alternative transportmuligheder, hensyn til omgivelser og det globale miljø fortrænges bag forruden i det komfortable sæde med varme. Hvis de rette mænd og kvinder dog bare havde taget de rigtige beslutninger for år tilbage, havde man undgået det trafikkaos, som vi nu befinder os i!

Men hvor finder vi de rigtige beslutninger? Bogen her gør rede for de trufne beslutninger, herunder ikke mindst de forudsætninger, både fysisk, økonomisk og politisk, der har været til stede i samfundet, da beslutningerne blev truffet. Dermed kan læseren få et dybere kendskab til og en forklaring på, hvorfor den omgivende trafikinfrastruktur ser ud, som den gør, og således være bedre klædt på til at vurdere beslutningerne, den nuværende situation og eventuelt foreslå fremtidige løsninger.

Stemmelejet er ofte højt, når trafikken diskuteres. Diskussionerne har selvfølgelig været der i alle årene. Og diskussionen fortsætter, hvilket dybest set er sundt for vores demokrati. Igennem årene er diskussionerne blevet krydret med ny viden om f.eks. trafikens miljøgener, herunder ikke mindst trafikens bidrag til den globale CO₂-udledning.

Men hvad er infrastruktur? Ordbogen definerer det som et samfunds fysiske og organisatoriske anlæg til transport og kommunikation som f.eks. veje, jernbaner, el- og vandforsyning samt telefonforbindelser, der er nødvendige for, at samfundet kan fungere.

Denne bog vil lægge vægt på trafikinfrastrukturen til transport af mennesker og varer på landjorden. En ny lufthavn tættere på Aarhus end lufthavnen i Tirstrup har ganske vist med jævne mellemrum fyldt meget i debatten. Mange placeringer er undersøgt og mange

analyser af rentabiliteten er gennemført. Senest var en undersøgelse af en mulig placering ved Thomasminde til debat i byrådet i 2016. Den korte version af konklusionen på disse undersøgelser er, at det ikke er muligt at finde en samfundsøkonomisk rentabel erstatning for Aarhus Lufthavn i Tirstrup.

Havnen og dens udvidelser er belyst gennem de påvirkninger af byen og dens trafik, som havneaktiviteterne har ført med sig. Ligeledes er de foranstaltninger, der er gennemført planlægnings- og anlægsmæssigt for at afhjælpe disse gener, omtalt.

Men da de øvrige elementer som f.eks. varmemforsyning, vandforsyning og spildevandsafledning har stor indflydelse på, hvor godt trafikinfrastrukturen fungerer, er disse elementer også berørt og eksemplificeret i denne bog.

Vejinfrastrukturen vil naturligt fylde meget. Vejen er en del af vores bevidsthed og i vores daglige sprogbrug ofte brugt i overført betydning. Det er ikke så sært.

Det er den, vi træder ud på, lige så snart vi er uden for vores egne private cirkler. Det er den, vi bevæger os ad, når vi skal videre i livet:

På vej til, gå din vej, gå sine egne veje, gå hver sin vej, rejse sin vej, den rette vej, hvad er der i vejen, ved vejs ende, på vej mod, hen ad vejen, være undervejs, vejen mod afgrunden, ukendte veje, omvej, genvej, krydse ens vej, vejen falder forbi, vejene skilles, alle veje fører til Rom, bane sig vej.

På et tidspunkt fik vejinfrastrukturen konkurrence af jernbaneinfrastrukturen. Siden 1850'erne med det industrielle opsving blev Danmark dækket af skinner, og jernbaneinfrastrukturen fik også en plads i vores bevidsthed. *Vi kom på rette spor, det hele blev sat på skinner og i tilfælde af succes, så kører det på skinner, mens nogle var uheldige at blive udrangeret eller at blive kørt ud på et sidespor. Andre var lokomotiv for udviklingen.*

Lokomotiv ved Aarhus Hovedbanegård, ca. 1912.
Foto: Georg Nikolaj Knub, Aarhus Stadsarkiv.



Selvom jernbanedriften hos mange altid har haft en særlig plads i hjertet, betød bilens udvikling, at konkurrencen om pladsen i hjertet blev hård. Selvom en bil, uanset hvor elegant og kraftfuld den er, aldrig har kunnet overtage pladsen i overført betydning som lokomotivet, så opfylder bilen de individuelle behov og trangen til frihed, som toget ikke har kunnet hamle op med. Det var bilen, der i årene, der kom, optog mere og mere af vejens arealer og fortrængte dem, der i planlægnings-sammenhæng blev benævnt *svage trafikanter*. Benævnt svage, fordi de i sammenstødet med bilerne, *de hårde*, ofte fik voldsomme og fatale skader, men også politisk svage, da det tog mange år at få ordentlige forhold for cyklister og fodgængere.

Selvom bogen omhandler perioden fra 1972 til 2022, er der alligevel to anlæg, som altid er i borgernes bevidsthed. Det er Åen, som gennem tiderne har haft

mange forklædninger, og Ringgaden, som for de fleste står som noget helt særligt.

Men også planlægningsmæssigt tager bogen læseren med uden for perioden. Der er nemlig en række beslutninger om til- og ikke mindst fravalg, som har haft stor betydning. Her tænkes specielt på planen om en *Ny Hovedgade* tværs gennem middelalderbyen. Den blev afløst af *Trafik- og parkeringsplan* for Midtbyen i 1965. Egnspanen fra 1966 bliver også omtalt. Det er en plan, som det nye byråd overtog ved kommunalreformen i 1970. Her kan der peges på flere anlæg, der har rod i denne plan. Flere af de store veje i Aarhus er anlagt med baggrund i Egnspanen, mens andre blev fravalgt. Læseren får mulighed for at sætte sig ind i forudsætningerne for disse beslutninger og dermed selv kunne vurdere kvaliteten af de beslutninger.





Åen

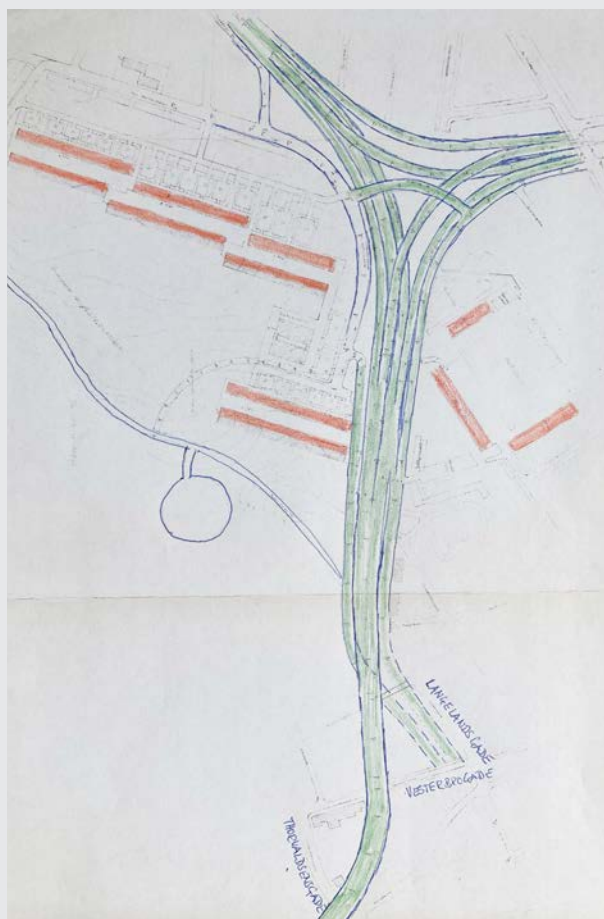


Åen ved Mølleparken set fra Vester Allé, 2021.

Foto: Forfatteren.

Et tidsbillede

I 1957 sejlede den navnkundige journalist fra Danmarks Radio, Christian Kryger, sammen med aarhusforfatteren Hans Hartvig Seedorff og ingeniør Gade fra Stadsingeniørens Kontor igennem det ene af de to rør, som overdækningens konstruktion bestod af. Det blev til radioprogrammet *Historien om en å*. I den karakteristiske genklang, der opstår mellem betonsiderne og vandet, spørger Christian Kryger, om ingeniør Gade nu også er sikker på, at vandet ikke stiger mere, så de fortsat kan være i røret, hvortil ingeniøren med en vis forsigtighed svarer: "Jo, det skulle jeg mene." De fortsætter sejladsen og når ud til stykket mellem Christians Bro og Vester Allé. Dette stykke var ikke overdækket, og her spørger Christian Kryger ikke, hvornår Åen i sin helhed skal frilægges (!), men hvornår dette stykke, så skal overdækkes. Her refererer ingeniør Gade til planerne om at indføre motorvejen gennem byen med tilslutning til Åboulevarden af hensyn til forbindelsen til havnen. Planer, som han selv har været med til at tegne. Christian Kryger spørger så om Hans Hartvig Seedorffs mening om vejplanerne. Han har ladet tankerne gå tilbage til drengeårene, hvor han fangede ål ved åbredden. "Jaa, siger han, det er jo nok udviklingen."



Plan over motorvejsindføring fra nord via Paludan-Müllers Vej.

Foto: Plan udarbejdet af forfatteren med baggrund i projektplan fra Stadsingeniørens Kontor.

En fortælling om Aarhus må nødvendigvis medtage Åen. Byen er opstået omkring Åen tilbage i Vikingetiden og har fået sit navn efter Åens udmunding Aros. Til alle tider har den været en vigtig del af byens infrastruktur, og afhængig af byens udviklingstrin har den haft forskellige udtryk – også i lugte og lyde. I Vikingetiden fungerede den som transportvej og havn for både krigsskibe og handelsskibe. Op gennem århundreder er Åen indgået i den daglige husholdning både som vandforsyning, til tøjvask og som kloak for afledning af spildevand og andet menneskeligt affald. I takt med den industrielle udvikling valgte store industrivirksomheder at lægge sig i nærheden af Åen netop af hensyn til vandforsyning og udledning af spildevand. I aarhusianernes bevidsthed er bryggeriet Ceres et eksempel. Senere – i takt med bilismens

vækst – blev den i 1930'erne overdækket og brugt som forsyningsvej til by og vigtig indfaldsvej til havnen.

En særlig rolle spillede Åen i 1945 under de sidste måneder af tyskernes besættelse. Byrådet frygtede reelle krigshandlinger i byen og udarbejdede planer for evakuering af aarhusianerne. I disse planer var Åboulevarden udpeget til den vigtigste evakueringsvej. Indtil 1972, hvor en ny vejlov trådte i kraft, var den udpeget til hovedlandevej med nummeret A45. Den øgede miljøbevidsthed, der begyndte i 1970'erne, gjorde, at byen fik øjnene op for Åens potentiale som rekreativ funktion, samtidig med at der kom et øget fokus på vandmiljøet i åer og have. Efter mange diskussioner i årene forud påbegyndtes projektet med en frilægning af Åen i 1995.

Overdækningen

Tankerne om overdækning af Åen opstod allerede i 1880'erne og dukkede op med jævne mellemrum, indtil de kunne konkretiseres og udføres i 1930'erne. Blandt andet blev der taget højde for åens overdækning, da Christians Bro ved Christiansgade blev bygget i 1908.

Formålet var at øge kvaliteten af gadenettet i byen samt at skabe en ordentlig vejforbindelse til havnen. Daværende stadsingeniør Rambøll skriver i en artikel i Ingeniøren den 27. maj 1933 om å-overdækningen: *"Som den gamle by, Aarhus er, lider den af samme skavank som de fleste andre aldrende byer: Snæverheden i bykernen, der er så helt imod den moderne trafiks krav."* Og senere: *"Den vigtigste af disse [øst-vestgående veje] bliver den gade, der nu er påbegyndt, fordi den fører fra havnen til skæringspunktet for landevejene fra Silkeborg og Viborg lige gennem bycentret, hvor den desuden skærer strøget ude af niveau."*

Man så således overdækningen som en del af en samlet overordnet vejforbindelse, Åboulevarden, bestående af tre dele: 1) overdækningen fra havnen til Christians Bro, 2) strækningen Christians Bro-Slusebroen ved Vester Allé, hvor Åen blev bibeholdt indrammet af kajmure med grønne skrånninger foroven og kørebaner på begge sider og 3) strækningen fra Slusebroen til Cereskrydset, hvor den frie å ligeledes blev bibeholdt, og der blev bygget en bro i 22 meters bredde.

Selve overdækningen blev påbegyndt i 1932 godt hjulpet på vej af statslige midler afsat til beskæftigelsesfremmende arbejder. Danmark havde i 1930'erne en arbejdsløshedsprocent på over 30, så af den årsag blev der sat gang i adskillige offentlige anlægsarbejder. Ringgaden, som er omtalt senere, nød også godt af disse tilskud.

Overdækningen var på det tidspunkt et ganske avanceret stykke entreprenørarbejde. Stiften interviewede den 15. juni 1932 den ansvarlige afdelingsingeniør Schmidt Hansen om anlægsmetoden. Han svarede: *"Selvom Spørgsmålet kun kan besvares udtømmende på en Måde, der vilde være uforståelig for andre end Teknikere, kan der dog siges saa meget, at i dette Tilfælde er Princippet ganske enkelt."*

Åen blev delt på langs af en spunsvæg, hvorved vandet kunne ledes i den ene side, mens arbejdet blev udført i den anden. Den første strækning stod færdig den 1.

november 1933. Strækningen mellem Immervad og Dynkarken blev overdækket i årene fra 1937 og til 1939. En særlig udfordring var tilpasningen ved Skt. Clemens Bro samt et voldsomt tøbrud i januar 1939, som betød, at man måtte åbne for vandet i den tørlagte halvdel af ålejet. Ved bygningen af Åboulevarden havde man slået to fluer med ét smæk: For det første blev der skabt en efter den tid fremragende vejforbindelse til havnen; for det andet blev den fæle stank fra Åen fjernet. Den sidste strækning fra Dynkarken til Mindet blev overdækket langt senere. Den stod således først færdig i 1957.

Overdækningen er af nogle i nutiden blevet betegnet som en katastrofe. Det blev den dog ingenlunde betragtet som, da den stod færdig. Der så man den som et moderne udtryk og et skridt til at løfte Aarhus nærmere mod et image som storby. Da overdækningen blev besluttet i 1930, var overskriften i Stiften: *"Århus får sin Åboulevard"* og daværende stadsingeniør udtaler: *"Man ville endvidere kaste et Glemselens Slør over det uæstetiske Syn, som Aastykket fra Christiansgade til Frederiksbro frembyder."* I samme periode bygges Aagaarden, som i sit udtryk matcher den moderne trafikåre. I Stiften omtalt som: *"Den ejendommelige og højmoderne Betonbygning, som Aarhus Sten- og Grus-kompagni har ladet opføre ved Åboulevarden."*

I 1971 åbnede Magasin med en ny udvidelse langs Åboulevarden. Af annoncen kan man se, at man også på dette tidspunkt betragtede Åboulevarden som det trafikale centrum, som spillede godt sammen med et moderne stormagasin. Fra annoncen: *"Og udenfor accelererer trafikken i stigende tempo. Århus og Magasin er med i alt det ny."*

med det der er sket i 1971. Det er en stor og vigtig begivenhed i Aarhus og Magasin er et stort selskab. Det har mange butikker og butikker i hele landet. Det har mange butikker og butikker i hele landet. Det har mange butikker og butikker i hele landet.

Århus og Magasin

Byen er mere end 1000 år. Magasin kun 142, men det er inden for de sidste 100 år at udviklingen til en stor by og et stormagasin tog fart. Begge havde fremgang. Begge havde evnen til at se hvad fremtiden havde i posen. Derfor er det ganske naturligt at kende by og Magasin sammen. Århus har nu et nyt, ihælgende centrum. Det er her det foregår. Masser af butikker på masser af ting at vælge mellem. Med den sidste store udvidelse med Åboulevarden har Magasin fået god plads til kunderne, nye afdelinger, og et varesortiment, større og lettere at overskue. Magasin er et barn af Århus - og et ualmægtigt barn. Lang vejens gennem Magasin - det betyder sig.

Magasin 21

Udsnit af annonce for Magasin, Århus Stiftstidende, den 1. april 1971.



Frederik Visbys akvarel, 1850-1870. Dette og de øvrige fotos på denne side er set fra øst mod Immervad og Magasin.
Foto: Hans Frederik Meyer Visby, Aarhus Stadsarkiv.



Overdækning omkring 1933. Bemærk den høje vandstand, der presser skillevæggen.
Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Overdækket 1975.
Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Frilægning 1995.
Foto: Anita Strømberg Kimborg, Aarhus Stadsarkiv.



Frilagt, 2024.
Foto: Forfatteren.

Frilægning

Tiden op til principbeslutningen i 1989

Den 24. maj 1989 tog Aarhus Byråd en vigtig principbeslutning om frilægning af Aarhus Å. Indstillingen banede vejen for den frilægning, der blev påbegyndt i 1995, udført i etaper og afsluttet i 2014. I dag har de fleste – både turister og aarhusianere – taget åfrilægningen til sig.

Op til principbeslutningen havde der i årene forud været mange diskussioner – også i byrådet – om en frilægning. Blandt andet stillede fem byrådsmedlemmer på tværs af partierne på byrådsmødet den 14. december 1977 forslag om en frilægning. Allerede overskriften *"Høje bølger om en åbning af Århus Å"* i Stiften indikerede den store uenighed blandt byrådsmedlemmerne. Ifølge avisen udtalte borgmester Orla Hyllested (S), at *"forslagsstillerne har fødderne plantet solidt i den blå luft"* og tilføjede, at han endda havde udtrykt sig mildt. Hertil replicerede Inger Lillelund (RV): *"Prøv at komme med op i den blå luft. Der er god udsigt og frisk luft."* Forslaget blev dog sendt tilbage til vurdering i Teknisk Forvaltning for så tre år senere at blive henlagt med et stort flertal på byrådsmødet den 17. december 1980. Som et plaster på såret anlagde Den Gamle By en kajkant i museet, så aarhusianerne kunne få et lille indtryk af, hvordan det var en gang og måske kunne blive.

Kajgaden fra 1980 ses til højre i billedet fra Den Gamle By, 2021.
Foto: Forfatteren.



Ikke uventet blev idéen taget op igen i forbindelse med et projekt for en ny Skt. Clemens Bro. Årsagen hertil var, at Åens betonkasse var i gang med at forvitre. Derudover skulle man alligevel banke hul i dækket for at støbe fundamentet til søjlerne til den nye bro. Rådmand for Teknisk Forvaltning Olaf P. Christensen (K) – af alle kaldet OC – havde tidligere stemt imod en frilægning. I 1984 kom han med de første meldinger om, at han nu var stemt for at åbne Åen. I Århus Stiftstidende offentliggjorde han, hvilke idéer hans forvaltning havde til både en frilægning af Åen og en fredeliggørelse af Bispetorvet. Hans idéer vakte debatten til live igen. Uenighederne blussede op både i forvaltningen mellem Stadsingeniørens Kontor og Stadsarkitektens Kontor, i den brede offentlighed samt i byrådet. Kontorernes uenighed nåede frem til avisen, hvor læserne kunne se, at Stadsingeniørens Kontor især hæftede sig ved trafikafviklingen i byen, hvor Stadsarkitektens Kontor havde fokus på bymiljøet.

Olaf P. Christensen sendte et principforslag frem til byrådet i 1987. Det var et par måneder efter, at den nye Skt. Clemens Bro var indviet. Han lagde dog ikke op til en beslutning, men Socialdemokratiet sagde klart fra og mente, at en åfrilægning ikke var realistisk før i 2025. De øvrige partier, som var i flertal, var for og roste idéerne. Forslaget blev sendt til behandling i Teknisk Udvalg. Her behandledes på et tidspunkt fire modeller for en frilægning. Et flertal i udvalget var for en frilægning og fremsendte en indstilling til byrådet herom. Det skete, samtidig med at Socialdemokratiet sendte et forslag frem om at lukke det hul, som var opstået som følge af byggeriet af den nye Skt. Clemens Bro. Det hele blev behandlet på byrådsmødet den 24. maj 1989.

Olaf P. Christensen kunne her meddele, at hullet kunne renoveres for samme pris, som det ville koste at foretage den nødvendige reparation af betonkassen. Et flertal uden om Socialdemokratiet fulgte Olaf P. Christensens idé om at frilægge en kort strækning omkring Skt. Clemens Bro og så i øvrigt fortsætte med idéen om at frilægge Åen på hele strækningen fra Christians Bro til Havnen. Socialdemokratiet stemte imod under henvisning til økonomien og trafikafviklingen og forudså, at der aldrig ville blive råd til mere end hullet under den nye Skt. Clemens Bro. *"Så er det et Aarhus-hul – og det er jo det, der gør os bekymrede, at man laver en Aarhus-historie på at lave 30 m i fem meters bredde,"* udtalte en af socialdemokraterne på byrådsmødet.

Svære beslutninger

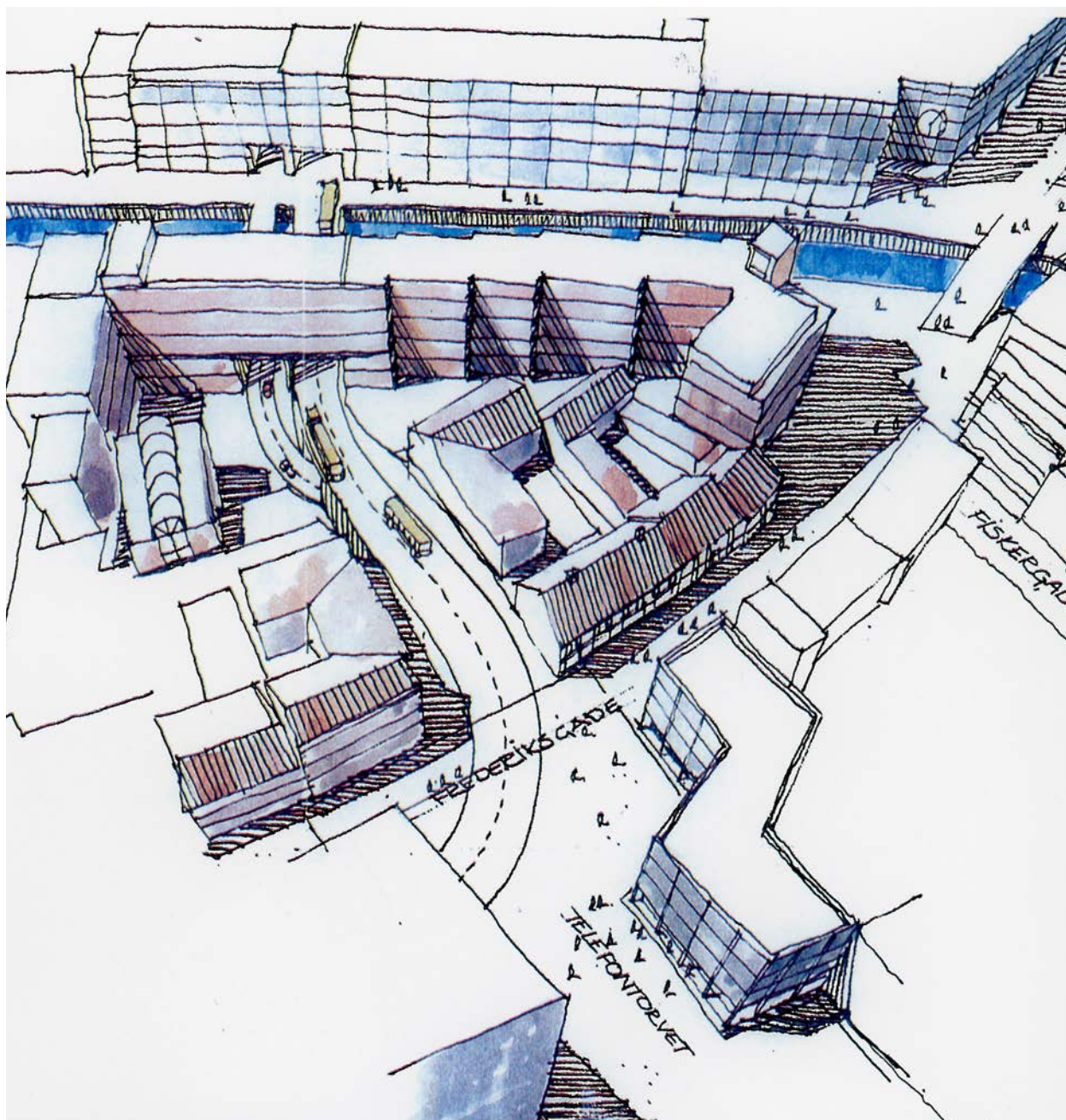
Ét er at tage den principielle beslutning. Noget ganske andet er at få principperne overført til konkrete forslag. Der var mange faktorer at tage højde for.

Parallelt med principbeslutningen om Åens frilægning havde byrådet også vedtaget, at der skulle udarbejdes en trafikplan. Den er nærmere omtalt på side 152, men ét forhold havde betydning for, hvor meget af Åen der i første omgang kunne frilægges. Og det var spørgsmålet om bussernes linjeføring gennem Midtbyen.

Ét af forslagene involverede Åboulevarden og en ny busgade gennem Magasins gård. Busserne skulle dermed foretage to sving, dels fra busgaden til Åboulevarden, dels fra Åboulevarden til den nye busgade gennem Magasins gård. Åens placering ved Magasin og bussernes behov for manøvreareal betød imidlertid, at der blev skabt tvivl om, hvorvidt Åen kunne frilægges i hele åkassens bredde på denne strækning.

En indikation af, at der var tale om svære beslutninger, kan fås ved at kigge på tidsforløbet. Principbeslutningen om åfrilægningen blev taget i 1989, men først i 1994 var alle de nødvendige planer på plads og besluttet, således at der efterfølgende kunne udarbejdes konkrete projekter for åfrilægningen.

Mellemtiden havde budt på meget. Adskillige planer, der var indbyrdes afhængige, trafikforsøg, gademaleri, julehandel, valg, justering af trafikforsøg, fræsning af gademaleri. Det hele krydret med diskussioner på kryds og tværs med ord, som ikke altid var hentet fra den pæne del af vokabulariet.



Skitse af det foreslåede gadegennembrud, 1997.
Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.

Anlægsprojekterne igangsættes

Da alle de nødvendige planer var på plads i 1994, kunne projektet med åfrilægning påbegyndes. En af konklusionerne blev, at Åen ud for Magasin – fra Immervad til indkørslen til Magasins gård – ikke kunne frilægges i denne omgang på grund af bussernes kørsel. Den 1. etape, der blevet taget hul på, var strækningen mellem Immervad og Skt. Clemens Bro. Den stod færdig og blev indviet i juni 1996. Ret hurtigt tog aarhusianerne dette parti til sig, og størstedelen af den kritik, der havde rejst sig i forbindelse med de indledende planer og trafikforsøg, forsvandt i sommersolen.

Næste etape blev etappen fra Skt. Clemens Bro til Mindebrogade. Den blev indviet under stor festivitas, men i kølige omgivelser i december 1998. Brolæggerne havde arbejdet under svære betingelser med frost og kulde for at få de sidste sten på plads til indvielsen.

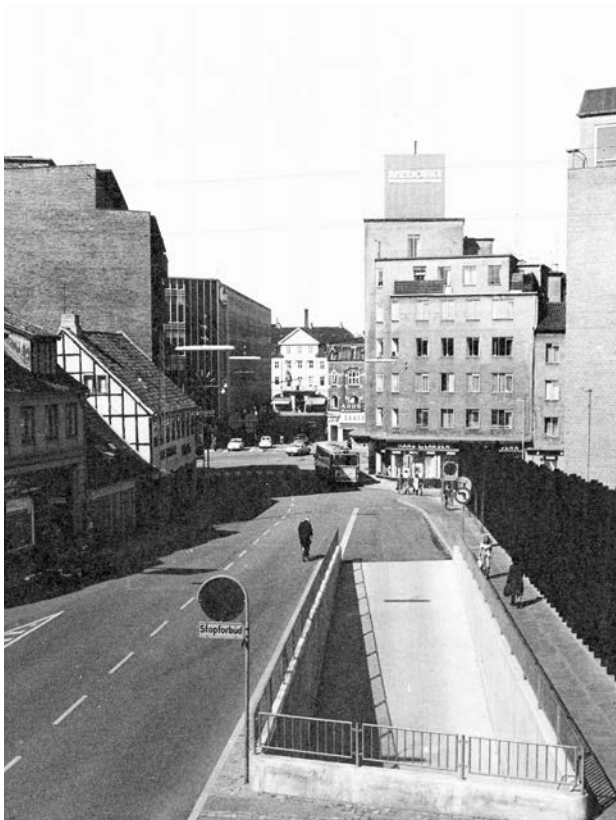
Ifølge den tidligere fastsatte etapeopdeling skulle den næste etape være fra Mindebrogade til åudløbet i havnen. Men to forhold ændrede på dette. Det ene var, at spillet om *De Bynære Havnearealer* var skudt i gang. Dermed var der usikkerhed om, hvilken anvendelse arealerne omkring åudløbet skulle have. Det andet forhold var en idéskitse for området omkring Immervad og Frederiksgade, som åbnede for diskussionen om åfrilægning på strækningen ud for Magasin.

1998 – et vigtigt år for åfrilægningen

Allerede da diskussionen om bussernes linjeføring var på sit højeste i begyndelsen af 1990'erne, var der idéer og skitser til at føre busserne fra busgaden gennem karréen på hjørnet af Frederiksgade og Åboulevarden med en udmunding i Åboulevarden over for busgaden – navngivet Emil Vetts Passage – gennem Magasin. Da der imidlertid var tale om et kompliceret og omkostningstungt projekt, fik det lov til at hvile frem til 1998.

I dette år fik byrådet forelagt en dispositionsplanskitse af rådmanden, der i mellemtiden var blevet skiftet ud og nu hed Hans Schiøtt (V). Hovedformålet var at øge kvaliteten af byrummene omkring det historiske centrum Immervad. Det skulle ske ved at forbedre bussernes vilkår for passage af området. Et par byplanmæssige greb – som at skabe rammer for en ny udkørsel fra p-kælderen ved Busgadehuset og for en ny bebyggelse ved Telefontorvet – skulle åbne for at reetablere Frederiksgades historiske forløb ned mod Immervad og frilægge Åen ud for Magasin.

En indstilling om en principbeslutning blev vedtaget med erklæring fra Teknisk Udvalg med alle stemmer undtagen én af byrådet den 21. oktober 1998. Selv om idéen var af ældre dato, blev den i avisen omtalt som *rådmandens columbusæg*. I Teknisk Udvalg, hvor den blev behandlet over tre møder, hæftede man sig ved de trafikale konsekvenser på Åboulevarden vest for Emil Vetts Passage og Allégaderingen. Søren Egge Rasmussen (EL) sagde i udvalget, at *"det er væsentligt, at der er fundet løsninger på alle de trafikmæssige problemer og følgevirkninger, som omlægningen fører til, inden der træffes beslutning."*



Frederiksgade set fra busgadehuset med opkørsel fra p-kælder, ca. 1980.
Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Nedbrydning af Frederiksgade 18C, marts 2003.
Foto: Forfatteren.



Busgaden set fra Frederiksgade, 2022.
Foto: Forfatteren.

Busgadegennembruddet

De efterfølgende år blev brugt til at udarbejde det nødvendige og ganske omfattende planlægningsgrundlag samt skitse- og detailprojekter og ekspropriationsmateriale. Planlægningsgrundlaget omfattede udover dispositionsplanskitserne lokalplanerne nr. 614, *Ny Busgade mellem Frederiksgade og Åboulevarden samt ny bebyggelse til bolig- og erhvervsformål i Frederiksgade, Århus City*, nr. 615, *Ny bebyggelse i Østergade til erhvervs- og boligformål, Århus City* og nr. 628, *Ny bebyggelse til city-formål ved Telefontorvet og Busgade, Århus City*. Det hele blev efter offentlighedsfaser og behandling i Teknisk Udvalg godkendt i byrådet den 19. december 2001.

Projektet for busgadegennembruddet var anlægsteknisk temmelig kompliceret. Ganske vist fulgte busgaden det eksisterende terræn, men den skulle bryde gennem ejendommen Åboulevarden 47, som skulle blive stående. Indgrebet i Åboulevarden 47 var ganske omfattende. Kælderen blev nedlagt, og stueetagen og førstesalen blev inddraget. Samtidig med projektet skulle der bygges en ny ejendom hen over den nye

busgade, hvor ejendommene Frederiksgade 18B og 18C lå og blev nedrevet. En tunnel for biler fra parkeringsanlægget skulle krydse under den nye busgade og munde ud i Åboulevarden ved siden af busgaden. Biltunnelen skulle samtidig give adgang til parkeringskælderen under den nye ejendom ved Telefontorvet. Ovenover tunnelrørene blev der i gårdrummet til Åboulevarden 47 etableret et terrasseret opholdsareal. I Teknisk Udvalg var der især fokus på, om biltunnelen nu også var nødvendig – specielt set i lyset af de store anlægsomkostninger. Men projektet blev vedtaget med biltunnel, da denne greb ind i de andre projekter omkring Frederiksgade. F.eks. var en fjernelse af den gamle opkørsel fra p-kælderen med til at skabe helhed i byrummet omkring Frederiksgade.

Den nye busgade blev åbnet den 24. juni 2004 med feststemning og godt humør i et omfang, som stod mål med det komplicerede projekt. Der herskede også en stor lettelse over, at gennembruddet af Åboulevarden 47 var sket uden større skade på ejendommen.



Busgaden set fra Åboulevarden, 2022.

Foto: Forfatteren.



Overdækning omkring 1932. Dette og de øvrige fotos på denne side er set fra vest mod Immervad.
 Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Overdækning omkring 1932. Bemærk personen i plus-four, måske afdelingsingeniør Schmidt Hansen.
 Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Overdækket, omkring 1946.
 Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Frilægning, 2006.
 Foto: Lisbeth Nøhr, Aarhus Stadsarkiv.



Frilagt. Aagaarden omtalt i teksten er den hvide bygning til venstre, 2022.
 Foto: Forfatteren.

Etapen Immervad-Vester Allé

Med principbeslutningen om dispositionsplanen i 1998 og realiseringen af busgade gennembruddet i 2004 var der også taget stilling til den trafikale funktion af den vestlige del af Åboulevarden. Syd for den frilagte å skulle der etableres en dobbeltrettet vej til betjening af ejendommene på begge sider af Åboulevarden. Biltrafik kunne ad denne vej komme til p-huset ved Magasin og den nye indkørsel til p-kælderens ved Busgadehuset. Men heller ikke længere. Øst for dette punkt lå busaksen, som ikke måtte krydses af biltrafik.

Åfrilægningen mellem Immervad og Christiansgade var et omfangsrigt og kompliceret projekt, som udover selve frilægningen af Åen også omfattede en renovering af den allerede frilagte del mellem Christiansgade og Vester Allé samt renovering af kloak- og regnvandsledninger og etablering af et stort forsinkelsesbassin til regnvand i Mølleparken. Det hele blev krydret med en mængde usikkerhedsfaktorer – ikke mindst hvordan det ville se ud, når man åbnede til åkassen.

De mange usikkerhedsmomenter betød, at der kunne være fordele forbundet med at prøve et partneringsudbud frem for et traditionelt udbud. Desuden var et partneringsudbud lige i tidens ånd. Regeringen Anders Fogh Rasmussen (V) havde sat øget fokus på OPP (Offentlig Privat Partnerskab), og den lokale regeringsmagt var ved kommunalvalget i 2001 skiftet til en Venstre-borgmester, Louise Gade, sekunderet af rådmand Poul B. Skou fra De Konservative.

I et partneringsteam bestående af entreprenører, rådgivere og kommunale projektchefer blev skitserne fra dispositionsforslaget udviklet til et mere detaljeret projekt. I hele projektforsøget blev økonomien fulgt tæt. Der skulle således hele tiden være fokus på, at den økonomiske ramme ikke blev overskredet. På et tidspunkt i projektforsøget forelå et mere detaljeret projekt. På dette tidspunkt blev det vurderet, om det var muligt at indgå en totalentrepriseraftale med totalentreprenøren om selve udførelsen inden for den fastsatte økonomiske ramme. I samme forbindelse skulle det også vurderes, om samarbejdet i teamet kunne fungere i udførelsesfasen. I udbudsbetingelserne var der en kattelem, såfremt samarbejdet i teamet og med totalentreprenøren ikke fungerede. Ifølge disse havde kommunen retten til det udviklede projekt og kunne efterfølgende udbyde det i et traditionelt udbud efter en byråds godkendelse.

Informationsindsatsen var et andet forhold, som var i fokus. Et så stort projekt har i udførelsesfasen enorm påvirkning af omgivelserne og borgernes dagligdag. Der blev derfor udarbejdet en detaljeret informationsmanual for lige netop dette projekt. Den viste, hvem der skulle informeres om hvad og hvornår. De berørte skulle i god tid have mulighed for at vurdere, om egne handlinger kunne være med til at minimere de personlige gener. Derudover var det vigtigt at informere løbende om status på projektet, tidsplaner for kommende arbejder og nok så vigtigt: at fortælle klart om justeringer i tidsplanen.

Etapen mellem Immervad og Møllegade inklusive omlægningen af Telefontorvet og den nedre del af Frederiksgade stod færdig den 20. februar 2008, hvor rådmanden, der efter valget i 2005 hed Peter Thyssen (RV), stod for indvielsen. Senere på året – den 28. juni 2008 – kunne Peter Thyssen indvie hele etappen og omlægningen af Mølleparken.



Første spadestik foretages af rådmand Poul B. Skou (K), 2005.

Foto: Trafik og Veje, Aarhus Kommune.



Visualisering af sidste etape af åfrilægningen set mod Europahuset, ca. 2012.

Foto: Teknik og Miljø, Aarhus Kommune.

Etapen Mindebrogade-Havnen

Denne etape afventede afklaringen af det nuværende Dokk1 og arealerne heromkring. Omfanget og udviklingen af disse arealer er nærmere beskrevet i afsnittet om De Bynære Havnearealer. Åfrilægningen blev en del af det samlede projekt for Dokk1 og de omkringliggende arealer. Realiseringstidspunktet skulle derfor koordineres med de øvrige projekters udførelse. Anlægsarbejdet på åfrilægningen begyndte i 2013 og blev afsluttet i 2014. En særlig udfordring for denne strækning blev etableringen af en ny sluse i udløbet i havnen. Formålet med slusen er at kunne regulere vandstanden omkring Åen, såfremt vandstanden i havnen stiger. For at undgå at vandet presses op i byen ved stigende vandstand i havnen, kan slusen lukkes og vandet fra Åen pumpes ud i havnen.

Broer

Åen deler byen i to, næsten symbolsk på den deling af synspunkter, der var i diskussionerne om Åens frilægning. Det er derfor naturligt at kaste et blik på passagemulighederne gennem tiderne, også fordi disse har haft betydning for den udformning, projektet for Åens frilægning har fået. I dag er der mellem broen ved Vester Allé og broen ved Dokk1 18 broer – de to nævnte broer inklusive.

I mange år helt op til begyndelsen af 1600-tallet, hvor Mindebroen mellem Mindegade og Skolegade kom til, var broen ved Immervad den eneste passagemulighed. Begge broer var lavet af træ, og der skulle gå flere hundrede år, før de blev udskiftet af nye broer bygget af stenmaterialer, og flere broer kom til.

Skt. Clemens Bro

I takt med byens udvikling fra midten af 1800-tallet fandt borgere samt handels- og industrivirksomheder det stærkt utilfredsstillende, at passagemulighederne var så få. Hvis man skulle over Åen fra syd til nord, skulle man fra Søndergade til Fiskergade og herfra over broen ved Immervad.

Behovet blev forstærket af byens udbygning mod syd, herunder den nye banegård. Ét af hovedproblemerne var niveauforskellene. Såfremt der skulle bygges en bro af ordentlig kvalitet, som også var i stand til at bære trafikken, skulle der bygges en lang bro – en luftbro, som man udtrykte det dengang. En bro, der fra Søndergade kunne gå over både Fiskergade og Åen. Et andet problem var økonomien. Det var svært at finde penge til så stort et projekt i de trods alt begrænsede budgetter. Og så var der selvfølgelig de traditionelle diskussioner om, hvorvidt en sådan bro i det hele taget var nødvendig. Det hjalp betydeligt, da storkøbmand Hans Broge gav tilsagn om økonomisk støtte, og der i forlængelse heraf blev indsamlet 100.000 kr., som udgjorde omkring en tredjedel af anlægsprojektet. Den 22. maj 1884 – efter 12 års overvejelser og diskussioner – blev Skt. Clemens Bro taget i brug uden indvielse, da man ikke kunne blive enige om formen på denne.

Der var ellers nok at være stolte af. Broen var en ingeniørmæssig bedrift udført med tidens nye stålkonstruktioner – pladejernsdragere hvilende på jernsøjler. Som noget helt specielt på det tidspunkt blev den bygget i to etager, med hovedfaget for kørende trafik øverst og et fag for fodgængere nederst.

Nogle år efter ibrugtagningen opstod ønsket fra de private grundejere om at få overdækket hele arealet mellem de to facadelinjer, således at overdækningen fortsatte i flugt med facaderne udover Åen og de to gader. Ønsket blev tilgodeset mod, at grundejerne selv finansierede det nye brodæk med 20% tilskud fra kommunen. Brodækets udvidelse blev udført i perioden 1938-1940, og også til dette projekt blev opnået statsstøtte. De nye dæk blev udført af jernbeton båret af søjler i jernbeton og udført på en måde, så de nye konstruktioner ikke belastede den gamle bro. Dermed forsvandt kigget stort set til den oprindelige stålkonstruktion.

Broen holdt i omkring 100 år. Så var den så ringe, at det lokale jazzorkester Arosia skrev sangen *Clemens Bro, den falder ned* med baggrund i den gamle sang

London Bridge Is Falling Down. I Århus Stiftstidende den 12. december 1982 blev byrådsmedlem Jørgen Lenger (VS) citeret for: "*Den bliver mere og mere vakkelvorn – for ikke at sige radikal – for hver dag der går.*" I begyndelsen af 1970'erne var betonen i kanterne af broen begyndt at falde ned, og en undersøgelse i 1975-1976 viste behov for en midlertidig understøttelse. I 1981 blev en af broens stålhoveddragere beskadiget af et par påkørsler, hvorved tilstanden nærmede sig det kritiske.

Udformningen af en ny bro blev diskuteret intenst både i byrådet og i offentligheden. Det var især spørgsmålet om sidebalkonerne, der optog. Som udgangspunkt ville man gerne have en bro, der fremstod som en bro. Både som fodgænger på broen og som trafikant under broen skulle man være bevidst om, at der var tale om en bro. Derfor var sidebalkoner som ved den gamle bro ikke velkomne. Der kom også modforslag, hvor broen bestod af brodæk ude ved palæerne og så et stort hul i midten. Det var især de handlende, som ønskede at få en udformning, som kunne modsvare den gamle pladsdannelse. Hvis det ikke skete, forudså de en omsætningsnedgang. Et andet spørgsmål, som optog beslutningstagerne, var, om konstruktionen senere tillod en frilægning af Åen.

Det var en egentlig bro, der vandt. Under projekteringen blev der arbejdet en del med at forbedre lysforholdene i å-niveau og den æstetiske fremtoning under broen. Nedbrydningen af den gamle bro begyndte i september 1983 og varede til marts 1984, hvor konstruktionen af den nye blev påbegyndt. Den 2. maj 1987 blev broen indviet med mange feststemte mennesker, musik og taler.

Broen er siden indvielsen justeret et par gange. Da den kommunale ejendom Clemensborg blev solgt, og butikslivet rykkede ind, opstod ønsket om en øget tilgængelighed. Sidebroerne blev ændret, så der opstod en mindre plads foran indgangen til Clemensborg. I forbindelse med åfrilægningen blev der bygget en fodgængerbro under Clemensbro for at genskabe noget af miljøet fra 1884. Skt. Clemens Bro har også fået ny træbelægning ligeledes med reference til den oprindelige bro. Den var nemlig fra indvielsen i 1884 til omkring 1938 træbelagt. Senest er der i 2019 etableret en ny trappe finansieret af private grundejere med det formål at skabe en bedre og mere åben fodgængerforbindelse fra broen til nordsiden af Åen.



Søndergade set mod Fiskergade, ca. 1865.
Foto: Andreas Fritz, Hammerschmidt Foto,
Aarhus Stadsarkiv.



Skt. Clemens Bro under opførelse, ca. 1882.
Foto: Hammerschmidt Foto, Aarhus Stadsarkiv.



Skt. Clemens Bro set mod Domkirken, 1888.
Foto: Hammerschmidt Foto, Aarhus Stadsarkiv.



Skt. Clemens Bro set fra Rømerhus med en ny sidebro,
ca. 1937.
Foto: Aarhus Kommune, Aarhus Stadsarkiv.



Skt. Clemens Bro set fra Rømerhus med begge side-
broer, ca. 1939.
Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Skt. Clemens Bro med sidebroer set fra Åboulevarden, ca. 1946.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Påkørsel med for højt læs, 1982.

Foto: Aarhus Billeder, Aarhus Stadsarkiv.



Skt. Clemens Bro under nedbrydning, 1984.

Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Midlertidig gangbro under arbejdet med den nye Skt. Clemens Bro, 1983.

Foto: Leif Thomsen, Aarhus Stadsarkiv.



Den nye Skt. Clemens Bro. Det bevarede hul i dækket med sort rækværk skimtes bag ved kæmpeguldvasken, Festugen 1992.

Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Thrues bro

Der har lige fra starten været tradition for delvis privat finansiering af de forskellige udformninger af Skt. Clemens Bro. Det ultimative eksempel på privat initiativ og finansiering blev, da boghandler og bogtrykker Th. Thrue i 1898 fik tilladelse til at opføre en gangbro – *Thrues Bro* – fra nordsiden af Åen til sin virksomhed på sydsiden. Daværende stadsingeniør havde sin betænkelighed, da han var bange for, at flere ville følge trop, og Åen dermed ville blive plastret til med gangbroer. Han mente, at man i stedet lige så godt kunne overdække hele Åen.

Thrues Bro set fra øst mod Skt. Clemens Bro, ca. 1933.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Busgadebroen

Det er nævnt, at der ved bygningen af Christians Bro i 1909 blev taget højde for, at den senere kunne indgå i en overdækning. Tilsvarende tanker i omvendt forstand opstod, da den midlertidige vejforbindelse fra Bruuns Galleri til Frederiks Allé blev konstrueret (se side 165). De bærende ståldele af vejen blev konstrueret, så de kunne genbruges i nye broer for bl.a. busser over Åen. Busgadebroen blev etableret i sommerperioden 2006 for at minimere de uundgåelige trafikale problemer, der ville opstå ved at omlægge busserne til Vester Allé, Mølleparken, Nørre Allé i anlægsperioden.

Broen, der fører busgaden over åen. De bærende stålelementer er genbrug fra den såkaldte stolpevej, 2022.

Foto: Forfatteren.

Immervad – ny bro

I forbindelse med åfrilægningen var de første tanker at genskabe den oprindelige bro fra 1839. Den var opført med en flot bue i granitkvadre. Ved nedbrydningen i forbindelse med overdækningen var disse granitkvadre omhyggeligt nummereret – formentlig med tanke på genopbygning. En stor del af disse lå i mange år på den kommunale oplagsplads i Lystrup, men ved optælling kunne det konstateres, at flere kvadre var forsvundet, ligesom nummereringen i flere tilfælde var slidt af. Tanken om en genopbygning ved Immervad

blev derfor forladt til fordel for en helt nydesignet bro, hvor nogle af de gamle granitkvadre blev indstøbt synligt i undersiden af brofæstet. Da Åen var blevet frilagt med det karakteristiske parti med granittrapper ned mod Åen ved broen, fik det i folkemunde tilnavnet *Den Spanske Trappe*. Stedet havde imidlertid ingen relation til trappen i Rom. Efter en læserkonkurrence, som Århus Stiftstidende afholdt efter indvielsen af åstrækningen i 1996, blev stedet omdøbt til Vadestedet. I mange år efter blev aarhusianerne dog ved med at mødes ved *Den Spanske Trappe*.



Bro ved Immervad, 1933, granitkvadrene er nummererede.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Den nye bro ved Immervad med gamle granitkvadre indstøbt i det sydlige fundament, 2022.

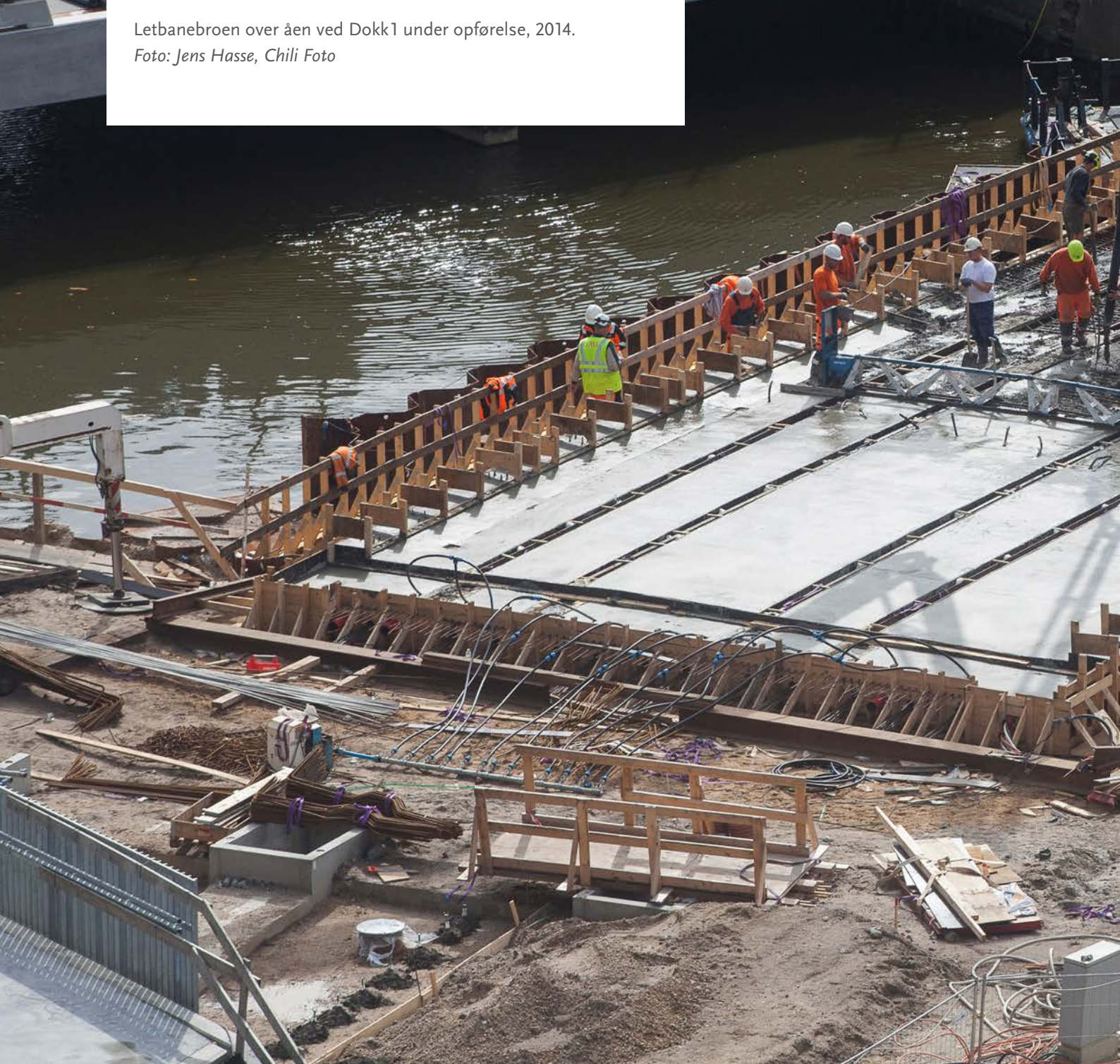
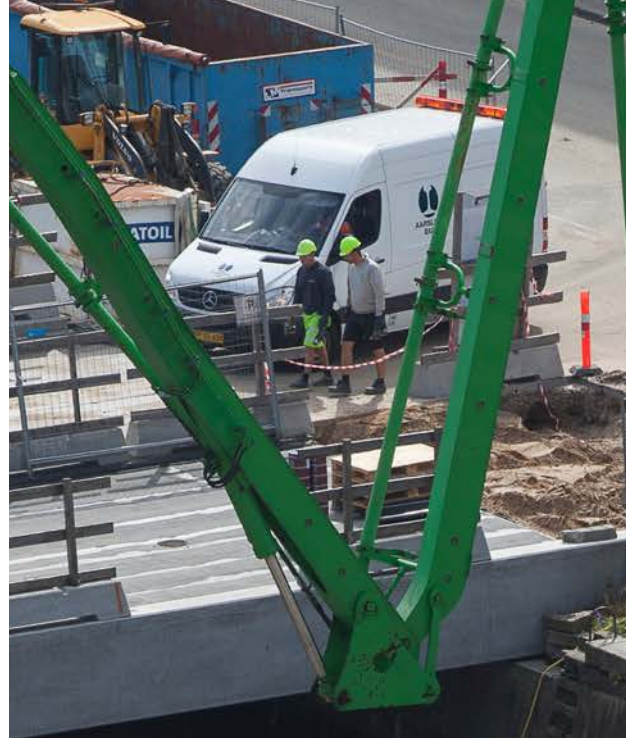
Foto: Forfatteren.

Letbanebroen

Den sidste bro, der skal omtales her, er broen, der fører letbanen over åudmunden. Den blev opført i forbindelse med det samlede letbaneprojekt. Da letbanen skulle være tosporet frem til Østbanetorvet, skulle der bygges en helt ny bro. Banedanmark var af den opfattelse, at nedbrydning af den gamle bro og opførelsen af en ny samtidig med anlægsarbejder på Dokk1 kunne ske på kun tre måneder. Længere tid kunne Banedanmark ikke tolerere, at jernbanedriften til Grenaa blev indstillet. Det var imidlertid fuldstændig uacceptabelt for byherren og Aarhus Kommune. Heldigvis kunne daværende transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) ret hurtigt indse det urimelige i en så kort anlægsperiode. Hun gav derfor tilladelse til en anlægsperiode på fem måneder. Anlægsarbejdet blev krydret af, at der under gravearbejdet blev fundet en motérgranat fra Anden Verdenskrig.

Letbanebroen over åen ved Dokk1 under opførelse, 2014.

Foto: Jens Hasse, Chili Foto









Ringgaden



Vester Allé med Aarhus mølle til venstre, 1870.

Foto: Hammerschmidt Foto, Aarhus Stadsarkiv.

For mange aarhusianere står Ringgaden som det sublime eksempel på fremsyn og god planlægning. Ringgaden er – og har gennem tiderne været – en vigtig del af det aarhusianske trafiknet og bliver døgnet rundt benyttet flittigt. Eksempelvis kørte der i 2019 32.000 biler i døgnet på Vestre Ringgade ved Søren Frichs Vej. Der blev ikke foretaget trafiktællinger på Ringgaden i forbindelse med åbningen. Men tællinger fra andre steder kan give en indikation af, hvor mange biler der har kørt på Ringgaden efter åbningen. I 1939 kørte der således på et døgn omkring 2.000 biler på Skanderborgvej og 900 biler på Randersvej. En tælling fra 1955 på Ringgadebroen viser ca. 4.000 biler i døgnet. Når man sidder i nutidens heftige trafik med køer og forsinkelser og ønsker sig fremsyn og handlekraft på trafikale løsninger ”ligesom den gang Ringgaden blev bygget”, tænker man ikke lige på, at det tog omkring 50 år, fra de første idéer og skitser kom på bordet, til Ringgaden blev indviet den 4. juni 1939.

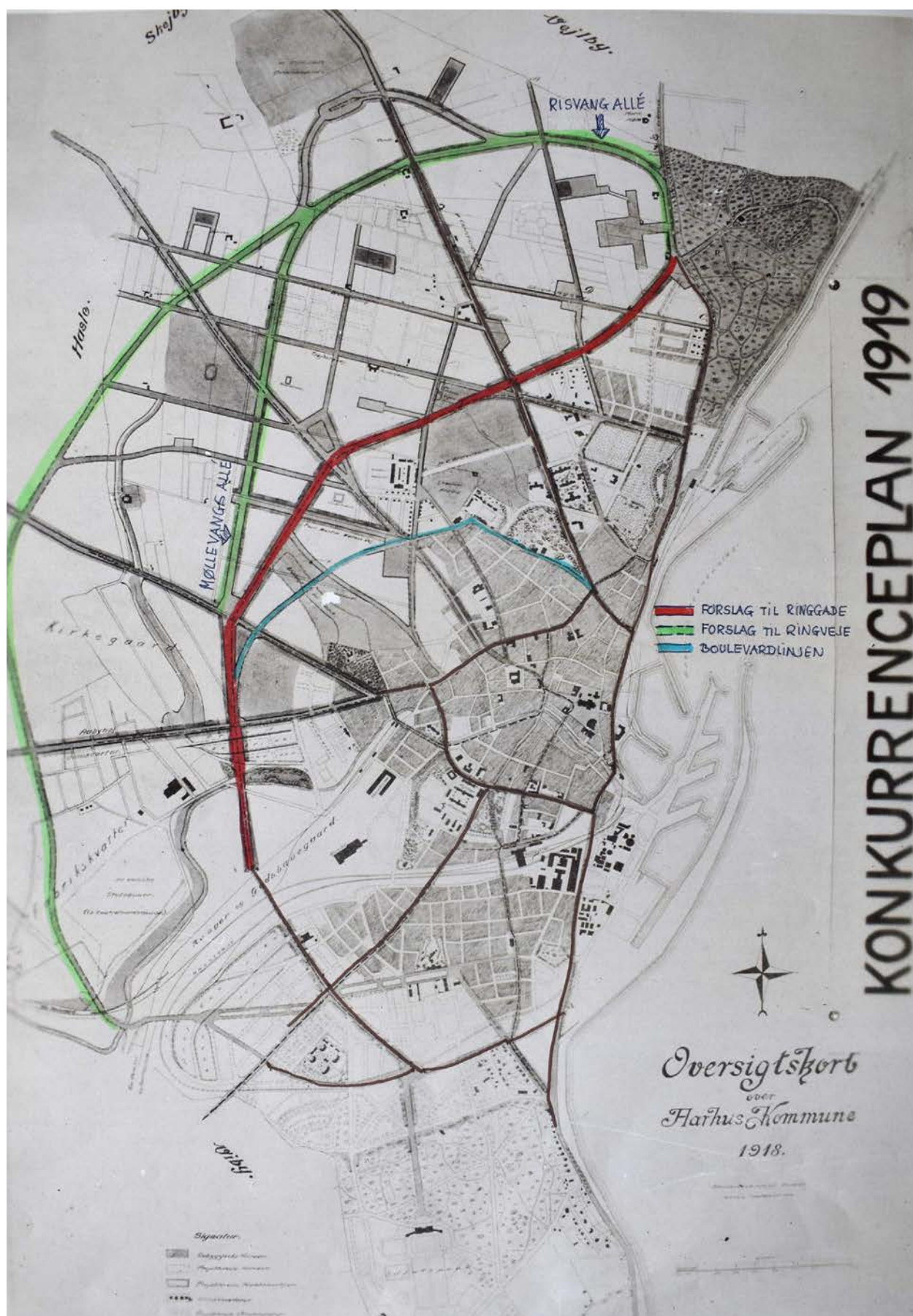
Vejen bag om byen

Aarhus oplevede en kraftig vækst i befolkningen fra midten af 1800-tallet. Fra ca. 11.000 i 1860 til ca. 52.000 i 1901 og ca. 100.000 i 1930. Frem til 1850 holdt bebyggelsen sig inden for den første ringvej, som bestod af Sønder Allé, Vester Allé, Nørre Allé, Nørregade og Nørreport. Inden de fine vejnavne kom til, blev den kaldt *Vejen bag om byen*. Ambitionsniveauet var, da den blev planlagt og bygget på privat initiativ i 1820'erne, en vej og spadseresti uden om byen og bestod af en ring af smalle poppelalléer. Med det store

behov for boliger skød nye byområder op på ydersiden af Allégaderingen (Øgadekvarteret og Frederiksbjerg), desværre tæt på gaderne og uden sikring for senere udvidelse af disse. Da behovet for bredere gader opstod, gik det ud over træerne, og baggrunden for allénavnene forsvandt.

Boulevarderne

Befolkningstilvæksten og nye industrivirksomheder skabte et øget transportbehov, der ikke kunne tilgodeses i middelalderbyens snævre gadeforløb. Man begyndte derfor at tænke i en ny ringvejsforbindelse. I slutningen af 1880'erne blev der anlagt boulevarder i den nordlige og østlige del af byen. Måske har planlæggerne med navnet boulevard haft storbysnittet og de brede parisiske boulevarder i tankerne, men virkeligheden blev en anden. Den første boulevard blev Østboulevarden i 1889 med udgangspunkt i Østbanetorvet. I slutningen af samme år blev linjeføringen for Kaserneboulevarden fastlagt. Herefter kom Nørre Boulevard i 1890, og året efter blev Vennelyst Boulevard vedtaget. Den blev ved færdiggørelsen vurderet for smal og blev udvidet allerede i 1894. Infanterikaserne, opført 1875-1879, hindrede, at boulevarderne kunne få et sammenhængende forløb. Vennelyst Boulevard slutter derfor i Høegh-Guldbergs Gade, som efterfølgende går over i Kaserneboulevarden. I en skitse benævnt *Fremtidens Aarhus* fra 1890 gør arkitekt R. Frimodt Clausen sig tanker om en videreførelse af boulevarderne mod vest og syd med forbindelse til Vester Allé eller alternativt Thorvaldsensgade.



Ingeniør A. Klixbülls by- og vejplan, 1919.
Foto: Aarhus Stadsarkiv.

Ringgaden tager form

Der kom for alvor skub i tankerne om en større og mere betydende ringgade i forbindelse med en byplan for en del af Aarhus By og Marselisborg Jorder fra 1898 udarbejdet af kongelig bygningsinspektør for Jylland Hack Kampmann og Københavns stadsingeniør Charles Ambt. Planen skitserer et forløb i den sydlige del, som stort set svarer til Søndre Ringgade i dag (planen er vist på side 275).

Ringgaden indgik som et væsentligt byelement i planen for Frederiksbjerg, hvorfor der af hensyn til byudviklingen blev sat gang i anlægget af Søndre Ringgade i 1908, før det samlede forløb af Ringgaden blev fastlagt. Forløbet af Ringgaden fra banegraven til Silkeborgvej var skitseret, og herfra blev der peget på en videreførelse drejende mod øst over mod Kaserneboulevarden, men beslutningen blev taget uden at kende et projekt for passage af banegraven. Byggeriet af Ringgadebroen påbegyndtes først i 1936.

Der skulle gå mere end 20 år fra Kampmann og Ambts byplan, før Ringgadens videre forløb i det nordlige Aarhus blev fastlagt. Byrådet udskrev i 1919 en konkurrence vedrørende *Tilvejebringelse af en Gade- og bebyggelsesplan for en del af Aarhus nord for Aarhus Å*. Den blev vundet af ingeniør A. Klixbüll. Hans forslag om en ringgade, der fuldførte forløbet fra Silkeborgvej til Grenåvej, blev i det store og hele fulgt. Som stadsingeniør Rambøll skrev i *Ingeniøren* den 2. april 1938 med reference til Kampmanns og Ambts skitsering af forløbet mod Kaserneboulevarden: *"Heldigvis nåede den ikke at komme til udførelse, for da Byrådet i 1919 udskrev en offentlig konkurrence om en byplan for Aarhus, var man allerede klar over vejenes betydning for den ny form for fjerntrafik, der opstod med bilerne. Den var nu blevet en forbindelsesvej mellem alle landevejene til Aarhus."*

Efter byplankonkurrencen i 1919 skulle der gå endnu 20 år med mange diskussioner i byrådet og forhandlinger med staten om anlæg og finansiering, før Ringgaden stod færdig i 1939. Anlægsprocessen var langt fra kontinuerlig. Eksempelvis kom strækningen mellem De Mezas Vej og banegraven til i 1925, hvor Søndre Ringgade fra Baunes Plads til De Mezas Vej blev anlagt i 1908. Klixbülls overordnede plan fra 1919 sikrede dog det sammenhængende forløb i den sidste ende.

Bredden på Ringgaden varierer, idet tværprofilerne blev fastlagt efter, hvor stor trafik man kunne forvente

på det tidspunkt. Den største bredde skulle strækningen mellem Silkeborgvej og Viborgvej have, for som stadsingeniør Rambøll skrev i ovennævnte artikel: *"... hvor færdslen med 3 landeveje til hver side tænkes størst"*. Denne strækning har også de brede midterrabatter, *"hvilket giver både overskuelighed og et tiltalende udseende, og udvidelse af kørebanerne kan senere ske her uden stort arbejde."*

Økonomien i projektet har formentlig været en af årsagerne til den lange anlægsperiode. En stor del af anlægsbeløbet blev hentet i statslige tilskud – blandt andet under henvisning til projektets beskæftigelsesfremmende virkning. I den forbindelse har Kanslergadeforliget fra januar 1933 under statsminister Stauning formentlig spillet en rolle, da forliget åbnede mulighed for forøgede tilskud til boligbyggeri og offentlige arbejder fra puljer under Socialministeriet. F.eks. behandlede byrådet i marts 1938 et forslag fra Brolægningsudvalget om en ansøgning til en af Socialministeriets fonde om tilskud til anlæg af Nordre Ringgade.



Nutidigt foto af Vestre Ringgade ved Poul Martin Møllers Vej, 2024.

Foto: Forfatteren.



Vestre Ringgade ved Poul Martin Møllers Vej, 1939.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Forskalling til støbning af betonbuerne, 1937.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



De færdige betonbuer, bagved ses den midlertidige arbejdsbro, 1937.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.

Ringgadebroen

En af de store knaster i det samlede anlæg fra nord til syd var passagen af banegraven. Ikke mindst spørgsmålet om finansieringen var et klassisk forhandlings-tema mellem stat og kommune. Da broen gik over banegraven, var der også diskussioner om byherrollen og om mulige tilskud fra Statsbanerne udover almindelige tilskud fra staten. Jernbanens spornet i Mølleengen var blevet udvidet, hvilket nødvendiggjorde en længere bro. Dette var et argument for, at Statsbanerne skulle være medfinansierende. Det blev Statsbanerne, der skulle føre tilsyn, og entreprenørfirmaet Wright, Thomsen & Kier, der færdigprojekterede og byggede broen i årene 1936-1938. Den ca. 300 m lange bro med sine syv jernbetonbuer var et teknisk kompliceret projekt og var på det tidspunkt Danmarks længste landbro. Både udførelsen og det færdige resultat tiltrak sig med rette stor opmærksomhed og beundring i hele Danmark.

Der var da også store og rosende ord om broen i både lokale og landsdækkende aviser, da den blev indviet den 1. juni 1938. Århus Stiftstidende beskrev broen med begejstring: *"Aarhusianerne har fået en promenade, der byder dem på en smuk og levende udsigt til begge sider. Ingen steder får man et stærkere indtryk af, at Aarhus er blevet en stor by."* Set fra København syntes avisen Politiken, at indvielsen var både højtidelig og festlig. Da indvielsen var overstået, tog tusinder af aarhusianere ifølge avisen straks den nye bro med storm. Der var adskillige repræsentanter for det officielle Danmark til stede ved indvielsen, der blandt andet bød på vandring over den flagbesmykkede bro, blandt dem overborgmester Viggo Christensen (S) fra København og trafikminister N. Fisker (S).

Ringgaden indvies

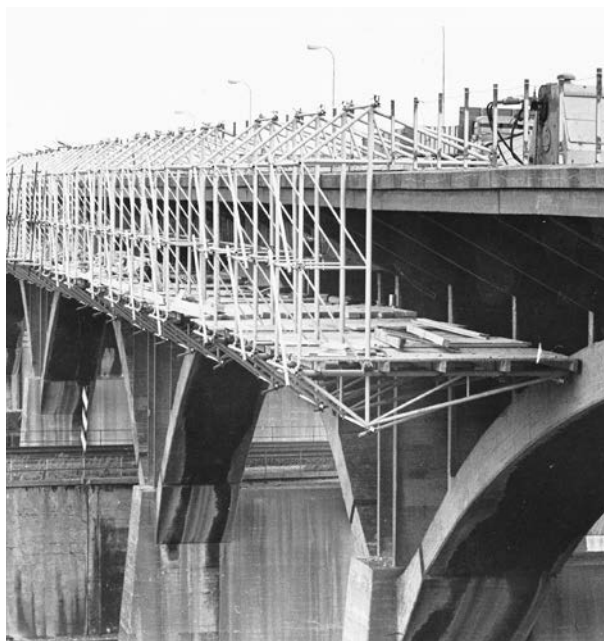
Efter færdiggørelsen af Nordre Ringgade kunne hele Ringgaden indvies den 3. juni 1939 – et år efter indvielsen af broen. Indvielsen blev kombineret med indvielsen af Ortopædisk Hospital, idet selskabet startede med denne indvielse for efterfølgende at køre Ringgaden igennem fra nord til syd i busser. Socialministeren Ludvig Christensen (S) var med ved begge indvielser, idet Socialministeriet havde støttet Ringgadeprojektet gennem en særlig afsat pulje til beskæftigelsesfremmende arbejder.

Nye Hovedlandevejsforbindelser

Efter færdiggørelsen i 1939 blev Ringgaden en del af hovedvej 10 mellem Skanderborgvej og Randersvej. Efter indstilling fra politimesteren i Aarhus blev Ringgaden også en del af hovedvej nr. 15 fra Silkeborgvej til Grenåvej. Dermed blev hovedvej A10 gennem Aarhus yderst belejligt trukket fra det snævre forløb Frederiks Allé-Frederiksgade og Nørre Allé. Skæringsdatoen den 4. juli 1939 blev også fejret, idet grundejere specielt langs Nordre Ringgade havde hejst flagene. Det gav status at være nabo til en hovedlandevej, og på dette tidspunkt havde man ingen anelse om den kraftige trafikvækst og de dermed forbundne miljøgener, som især 1960'erne satte gang i. Hastigheden blev fastlagt til 40 km i timen, og politiet foretog hastighedskontroller for at undgå hastighedsoverskridelser på denne autostradalignende ringgade.

Reguleringer og udvidelser

I slutningen af 1960'erne var biltrafikken vokset så meget, at der opstod behov for en udvidelse af kørebanerne. Af naturlige årsager har en bro faste ydre rammer, men der blev udtænkt en idé om at hænge konsoller på begge sider, der kunne bære nye fortove. Så kunne de gamle fortove bruges som cykelstier og cykelstierne omlægges til kørebaner for biler.



Sidebroer til fortov og cykelsti under opførelse, 1970.

Foto: Jens-Kristian Søgaard, Aarhus Stadsarkiv.



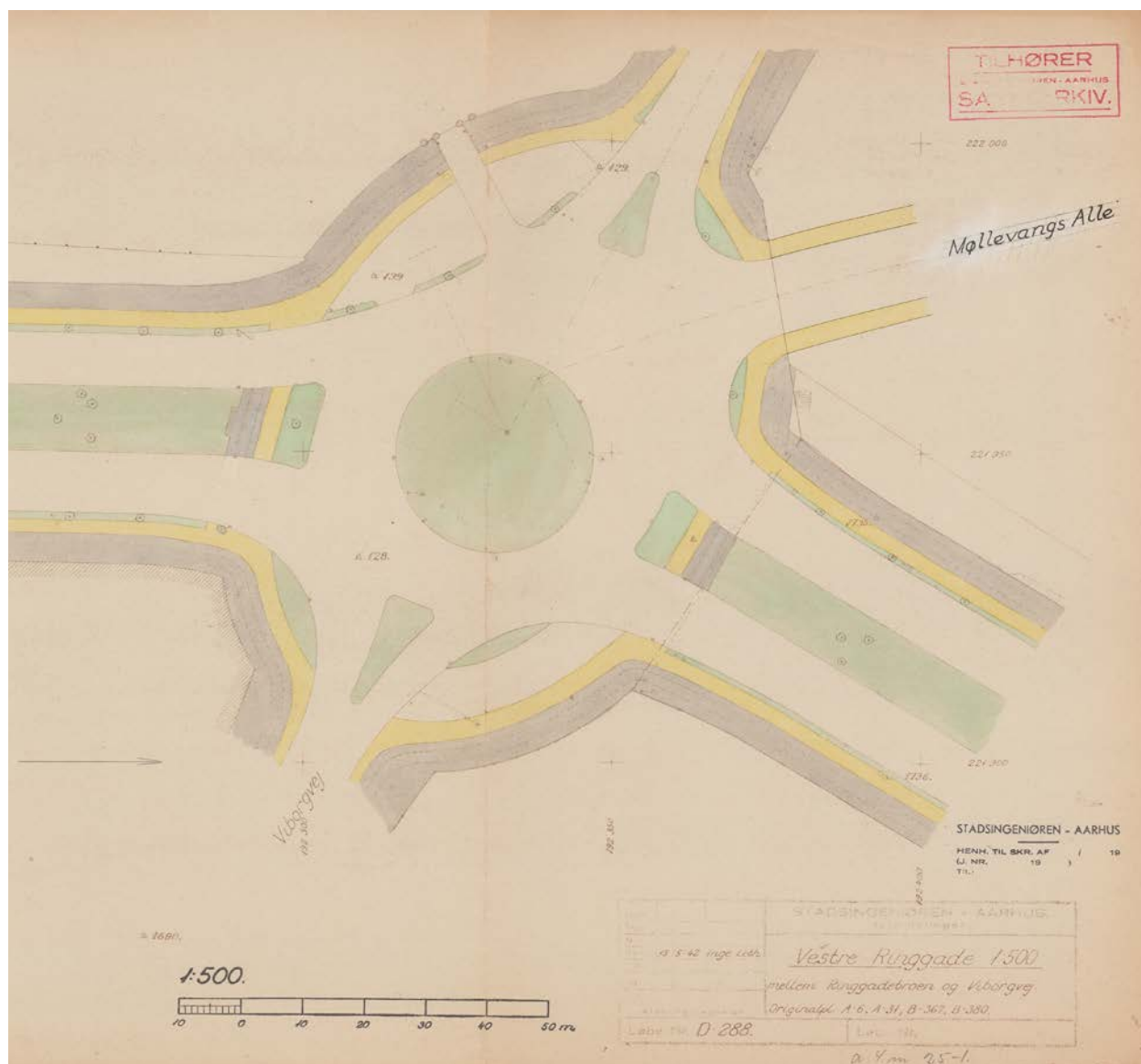
Krydset Ringgaden/Randersvej set mod Ortopædisk Hospital. Der ændres på skiltningen i forbindelse med, at Ringgaden nu blev hovedlandevejsforbindelsen i Aarhus, 1939.

Foto: Århus Stiftstidende, Aarhus Stadsarkiv.

Løsningen lød enkel, men var trods alt et omfattende arbejde. Udover de nye konsoller indebar projektet også en hovedreparation, en lysregulering af krydset Søndre Ringgade/Augustenburgsgade samt en midterrabat på rampen ned til Søren Frichs Vej. Byrådet vedtog projektet den 30. januar 1969. Der var så stor glæde over den nye udformning og de forbedrede forhold for trafikanterne, at daværende rådmand Olaf P. Christensen foretog en officiel indvielse med snoreklipping den 13. august 1971.

Også andre elementer skulle nytænkes i takt med den stigende biltrafik. Især opstod der behov for at regulere den krydsende trafik fra de andre hovedlandeveje. Flere større kryds var født som store rundkørsler (Harald Jensens Plads og Viborgvej), som med datidens udformning og vigepligtsforhold ikke kunne afvikle trafikken tilstrækkelig effektivt. De blev derfor løbende ombygget til signalregulerede kryds. Det første kryds, som fik denne – efter datiden – moderne regulering, var krydset mellem Nordre Ringgade og Randersvej, og så gik det ellers slag i slag med nye signalreguleringer i de øvrige kryds de kommende år.

Projekt for beplantning i rundkørslen Ringgaden-Viborgvej, 1942.
Foto: Stadsingeniørens Kontor,
Aarhus Stadsarkiv.



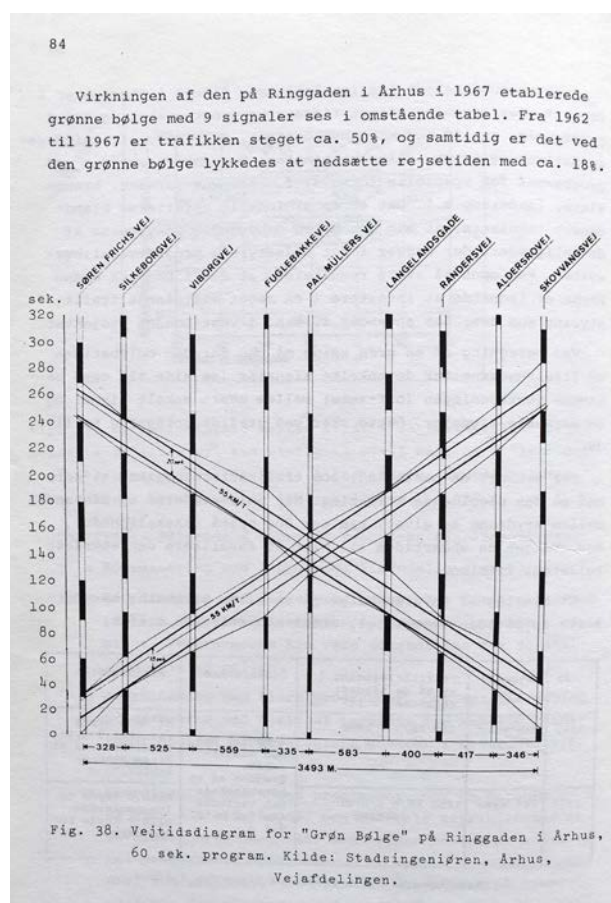
Grøn bølge

Ligeså berømmet Ringgaden gennem tiderne har været for sin robusthed overfor stigende trafik, lige så kritiseret har de grønne bølger været gennem tiderne.

I takt med den teknologiske udvikling blev det i løbet af 1950'erne muligt at samordne signalanlæggene, ved at styreapparaterne stod i forbindelse med hinanden. Dels skiftede signalerne program afhængig af tidspunktet på døgnet, dels blev grønne bølger etableret, dvs. at bilisterne ved en bestemt køremåde kunne forvente grønt ved det næste signalanlæg og det næste osv. En sådan bølge blev iværksat i 1967 og var en af de første grønne bølger i Danmark.

Tre forhold er imidlertid afgørende for, hvor effektiv en grøn bølge kan være. Det er afstanden mellem krydsene, det er rødtiden i signalet og endelig den hastighed, bilisterne vælger at køre med. Desværre arbejder ingen af disse forhold på Ringgaden for en effektiv grøn bølge. Afstandene mellem krydsene varierer. Da krydsene blev anlagt, var det ikke af hensyn til teknikaliteter i signalanlæg, men for at kunne betjene nye boligområder. Derudover lå de betydende krydsende landeveje, hvor de oprindeligt var anlagt. I en grøn bølge skal den tid, trafikanterne bruger mellem krydsene, svare til den tid, der er rødt i det kommende kryds. I takt med at behovet for krydsende trafik stiger, øges rødtiden på Ringgaden, og dermed reduceres den hastighed, trafikanterne skal køre med for at få grønt. Endelig skal grønbølgehastigheden helst svare til trafikanternes ønskede kørehastighed. Her er det grundlæggende problem, at mange trafikanter betragter den skilte hastighed som en minimumshastighed.

I takt med IT-udviklingen bliver signalernes styreapparater mere avancerede. Ligeledes er muligheden øget for at detektere trafikken og dermed at indstille signalerne efter, hvor meget og hvilken type trafik der er. Alt andet lige har det gennem årene været med til at forbedre de grønne bølger – ikke alene på Ringgaden, men på alle større gennemgående gader med mange kryds.



Vejtidsdiagram for Grøn Bølge på Ringgaden, 1967.

Foto: Fra bogen Trafikteknik

Muligheder for kapacitetsudvidelser

Med Ringgadens centrale placering i det aarhusianske vejnet ses der fra planlæggernes side konstant på mulighederne for at optimere trafikafviklingen i takt med den stigende trafik. Biltrafikken har gennem årene været stigende, lige siden den for alvor slog igennem sidst i 1950'erne. Dertil kommer, at Ringgaden har fået en større betydning efter omlægninger af trafikken i de centrale bydele. Så præstationskravene til Ringgaden er vokset betydeligt. I de senere år nås kapacitetsgrænsen flere gange over døgnnet med lange køer til følge.

Som før nævnt øges mulighederne for at optimere signalanlæggene. Men der er også sket mindre omlægninger inden for eksisterende vejarealer, hvor der eksempelvis er etableret selvstændige svingbaner. Flaskehalsene er de store kryds og selve Ringgadebroen. Skal der for alvor gøres noget ved kapaciteten for biler på Ringgaden, vil der være tale om betydelige fysiske anlæg i form af vejkryds, hvor de skærende retninger lægges ude af niveau med hinanden (bro eller tunnel).



Visualisering af Ringgadens underføring ved Randersvej, 1961.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.

Med hensyn til Ringgadebroen er løsningen at etablere en helt ny bro i et parallelt forløb. I forbindelse med diskussionerne om midtbytrafikplanen i 2004 blev der både skitseret og regnet på omkostninger til en ny bro over banegraven. Under alle omstændigheder er der tale om anlæg, der vil være så omkostningstunge og indgribende i byplanen, at de som løsninger ikke synes særlig attraktive.

Ringgadebroen i et nyt lys

Broen er et imponerende skue i sig selv, men dette skue blev i forbindelse med byens status som Kulturhovedstad 2017 forstærket af en lysinstallation af kunstneren Signe Klejs. Navnet på installationen *Hesitation of Light* er ifølge kunstneren inspireret af videnskabsmanden Ole Rømer, som beviste, at lyset har en hastighed. Farverne ændres morgen og aften, afhængig af hvordan solens lys farver himmelen bag broen.



Lysinstallationen *Hesitation of Light*, skabt af Signe Klejs, 2017.

Foto: Ib Nikolajsen, Aarhus Stadsarkiv.



Kommunalreformen, byplanerne og arven

50-årsperioden begyndte med en skelsættende begivenhed for det offentlige administrative Danmark og i særdeleshed for Aarhus. Kommunalreformen, der trådte i kraft den 1. april 1970, betød, at Aarhus Kommune blev lagt sammen med 20 nabokommuner. Den blev dermed arealmæssigt den største kommune i landet. Befolkningsmæssigt blev den landets næststørste kommune. Aarhus havde fra den ene dag til den anden fordoblet sit indbyggerantal fra ca. 110.000 til 230.000. Et indbyggertal, der skulle stige til ca. 355.000 i 2022.

Kommunalreformen trak selvfølgelig en hale af store udfordringer med sig. Udover at organisationen skulle på plads, så hele kommunens daglige drift kunne fungere, skulle der også tages stilling til den overordnede fysiske-økonomiske planlægning samt detailplaner for de mange bysamfund, som Aarhus Kommune nu bestod af. En anden udfordring i den forbindelse var, at man i forlængelse af kommunalreformen vedtog Planlovsreformen. Den omfattede to love: En lov om regionplanlægning, som de nye amter skulle varetage, og en lov om kommuneplanlægning. Lov om kommuneplanlægning trådte først i kraft i 1977. Udover de nye planlove blev der også vedtaget en ny vejlov i 1971.

Nye begreber kom derfor til. Fra at arbejde med dispositionsplaner og byplanvedtægter skulle der nu arbejdes med kommuneplaner og lokalplaner. Lokalplaner fik stor betydning forud for anlæg af nye større veje og andre infrastrukturanlæg. Den første af denne type blev lokalplan nr. 13, *Nedergårdsvej syd om Skejby*. Den første regionplan kom til i 1981, og Aarhus Kommunes første kommuneplan blev vedtaget i 1985.

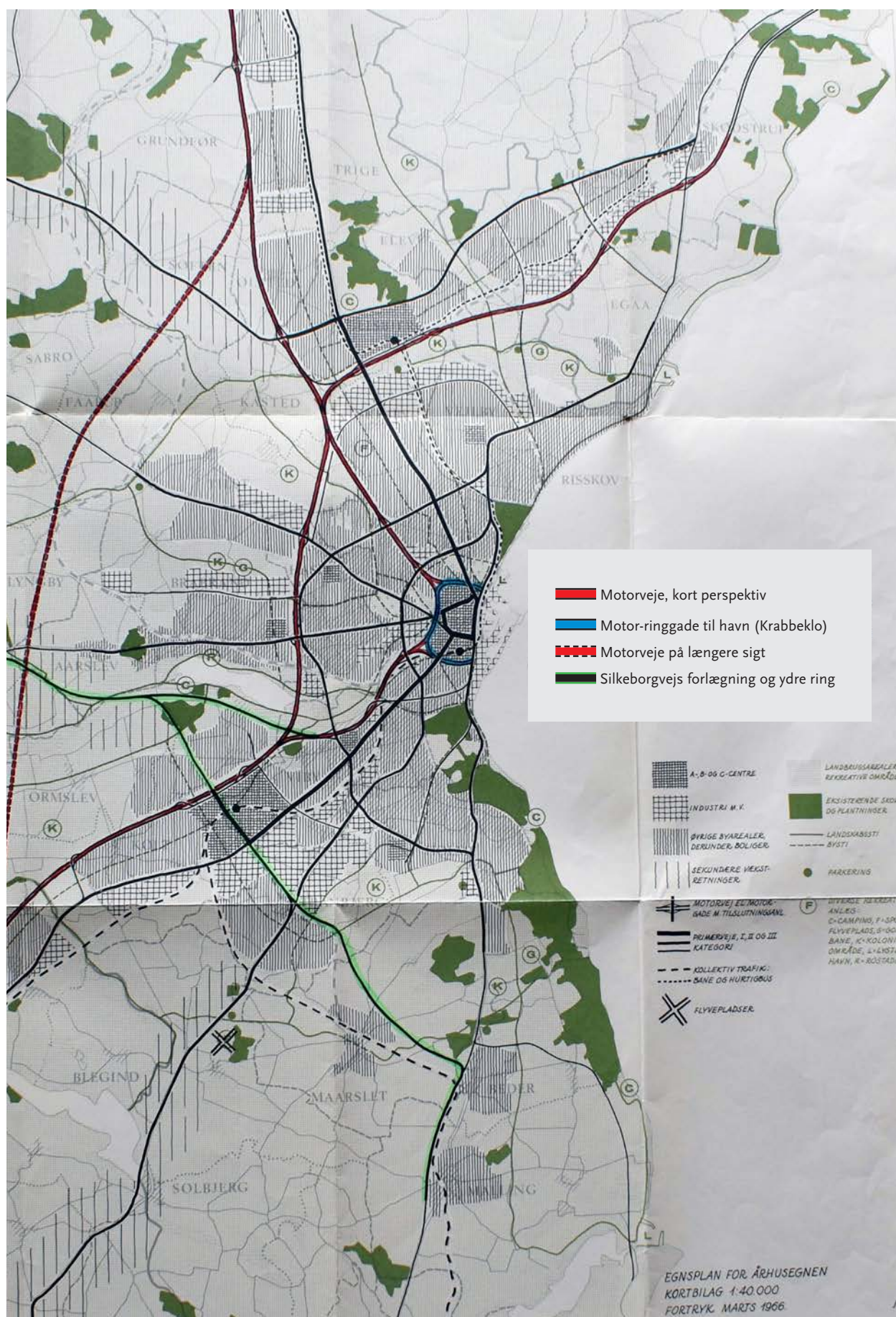
Indtil da var plangrundlaget Egnsplanden fra 1966, de tidligere omegnskommuners dispositionsplaner og byplanvedtægter samt de såkaldte § 15-rammer, som var midlertidige rammer for lokalplanlægningen i henhold til § 15 i Lov om kommuneplanlægning. Byrådet godkendte disse i 1977. Derudover lå der en Trafik- og parkeringsplan for Aarhus Indre by, vedtaget i 1966.

Endelig havde Folketinget den 14. juni 1965 vedtaget en projekteringslov for en nord-sydgående motorvej i Jylland – ved Aarhus ført øst om Brabrand Sø. Samme lov gav bemyndigelse til at projektere en motorvej fra denne ind til Aarhus og en forlægning af Silkeborgvej syd om Aarslev med forbindelse til en Ydre Ringvej.

Der blev også ændret på, hvem der skulle bestemme over hvilke veje i forbindelse med de nye vejlove. Fra tidligere at have to vejbestyrelser – amter og kommuner – med staten som regulerende faktor gennem vejfondstilskud (Ringgaden blev bl.a. finansieret gennem vejfondstilskud), blev der nu tre vejbestyrelser, idet staten gik ind som vejbestyrelse for hovedlandevejene, amterne som vejbestyrelse for landevejene og kommunen som bestyrelse for kommuneveje og private fællesveje.

Denne tredeling var ikke med til at forenkle trafikplanlægningen og finansieringen af nye større vejanlæg, idet kommunen nu skulle forholde sig til to vejbestyrelser. Særligt kompliceret kunne det være i forhold til statsvejene, idet amterne – udover at være vejbestyrelse for landevejene – også kunne administrere og forestå udbygning af statsvejene. Kommunen havde dermed i visse tilfælde to overordnede vejbestyrelser at forholde sig til, hvilket uvægerligt førte til både faglige og politiske konflikter gennem de følgende år.

Sammenfattende kan man sige, at byens beslutningstagere efter kommunalreformen stod over for et kludetæppe af forskellige planer. Dermed var der også åbnet for mange gode demokratiske diskussioner og processer om byens udvikling og dermed trafik i de efterfølgende år.



Egnsplanen, 1966.

Egnsplanen

Egnsplanen blev udarbejdet af Egnsplankommissionen i årene 1963-1966. Kommissionen bestod bl.a. af repræsentanter for de kommuner, som i 1970 blev lagt sammen med Aarhus Kommune. Formanden for kommissionen var borgmester Bernhardt Jensen i Aarhus. Idéen med Egnsplanen var at give kommunerne, der havde en naturlig interaktion med hinanden, et grundlag for at træffe beslutninger, der også passede ind i en planmæssig sammenhæng. I planen blev det formuleret således: *"Den foreliggende plan er således en principplan. Den er ikke dybtgående detaljeret, for det ville være urealistisk at vente, at vi i dag nøje kan forudse tilstanden, mange år frem i tiden, – men den sikrer, at de mange enkelte kommuners og myndigheders dispositioner ikke kolliderer, men understøtter hinanden til gavn for hele egnens fortsatte vækst."*

Egnsplanen var ikke den første af sin art. Der var siden 1920'erne taget tilløb til at koordinere vej- og bebyggelsesplaner for Aarhus og nabokommunerne med det første formelle udvalg – et fællesudvalg – nedsat i 1927. I 1952 kom Storårhushus-kommissionen med *For-slag til Langtidsplan for århusegnen*.

Kort fortalt kan man sige, at Egnsplans bærende princip om Aarhus By som hovedcenter – suppleret med to aflastningscentre, et ved Hasselager og et ved Lisbjerg samt to båndbyer, en i nordøstlig retning og en i sydvestlig retning – ikke holdt i mange år. Det skyldtes primært, at planen ikke var bindende for kommunerne, og at specielt omegnskommunerne til Aarhus frem mod kommunalreformen i 1970 så en interesse i at sikre udviklingen i egen kommune. F.eks. blev Bilka ved Tilst indviet i 1970 med 20.000 m² butiksareal placeret uden for de to aflastningscentre. Store boligområder blev placeret uden for vækstretningerne, f.eks. Skjoldhøjparken i Tilst og etageboligområdet i Gjellerup. Dermed var der ikke længere parløb mellem byudvikling og den vejplan, som Egnsplanen havde i sig. Byudviklingen i Tilst lagde grundstenen til de efterfølgende trafikproblemer på Viborgvej. Gjellerupplanen var i særdeleshed i spil i forbindelse med diskussionerne om motorvejens forløb uden om Aarhus.

Egnsplanen benyttede sig af de nyeste principper for trafikplanlægning. Det var principper, som var inspireret af forholdene i USA. I planens afsnit om vejtrafikken hedder det således: *"I årene siden krigen*

har vi oplevet en voldsom vækst i biltallet, og der er nu intet mere, der tyder på, at vi ikke på dette område vil opleve en udvikling i lighed med den amerikanske." Altså nærmest eksponentiel vækst i antallet af biler.

Og i Ingeniør og bygningsvæsen, 1965 side 594, lød det: *"Trafikkens voldsomme vækst er en bestandig udfordring til menneskelig opfindsomhed."*

Fokus lå på afviklingen af den hastigt stigende biltrafik. Det skulle være let og hurtigt at køre i bil mellem bolig og arbejdssted samt på indkøb i de forskellige centre, der blev udpeget. Behovet for et effektivt kollektivt transportsystem og et net af overordnede stier fik dog sine kapitler. Trafikken skulle planlægges efter det såkaldte differentieringsprincip. Ifølge dette blev der udpeget et hierarkisk vejsystem bestående af fire vejklasser: Primærveje (herunder motorveje og motor-gader), fordelingsveje, stamveje og boligveje.

Egnsplanen formulerer det således: *"Det vigtigste princip ved en differentiering af vejnettet er at veje, der tjener samme formål, altid skal have samme nøje definerede form og udstyr. Herved opnås den sikkerhed, at trafikanten aldrig lades i tvivl om vejens betydning."*

Målt på anlægsøkonomi og arealbehov er der tale om et meget tungt princip. Princippet blev da også forladt i 1970'erne – godt hjulpet på vej af oliekriserne og de deraf følgende økonomiske kriser.

Målet var at adskille *de stærke* (den motoriserede trafik) og *de svage* (fodgængere og cyklister) uden for boligvejene ved brug af tunneler og broer. På den måde kunne fodgængere og cyklister færdes trygt på eget stisystem, som ikke stod i forbindelse med de trafikerede bilveje. Enkelte boligområder blev planlagt og udført efter differentieringsprincippet. Et illustrativt eksempel på dette er Skjoldhøjparken i Tilst med omkring 1.000 boligparceller. Her kan man også iagttage princippet svagheder. Således kan gående og cyklende ses på andre vejtyper end boligveje og stier, hvilket de ikke burde i henhold til princippet om trafikdifferentiering. Årsagen er simpel: Mennesket har et grundlæggende ønske om at bevæge sig den kortest mulige vej, uanset om det er som gående eller kørende. Et ønske, som alle dage har givet trafikplanlæggerne hovedbrud. Derudover skaber tunneler ofte utryghed, medmindre de er anlagt med frit gennemsyn og uden trapper.



Skjoldhøjparken i Tilst, 2024.

Foto: Ortofoto, Styrelsen for Dataforsyning og infrastruktur, CC BY 4,0.

Med hensyn til de overordnede veje angiver Egnspanen et vejssystem af høj kvalitet set ud fra bilister-
nes synsvinkel. Byområderne i de tre vækstretninger
afskærmes af motorveje og store primærveje. Motor-
vejene fra nord og syd skulle føres helt ind til en indre
motorgade i Aarhus, der som en krabbeklo lukkede sig
om bymidten med en åbning ud mod havnen. Krabbe-
kloen lå ganske tæt på Allégaderingen, som også skulle
udbygges til seks spor med høje huse og parkerings-
pladser med direkte adgang fra allégaderne. Planlæg-
gerne skulle ikke lade sig hæmme af den eksisterende
by. På det grundkort, som Egnspanen er tegnet på, er
den eksisterende boligmasse usynlig, ligesom kun få
eksisterende veje er vist med utydelige smalle streger.

De mange, der sidder i kø i nutidens biltrafik, kunne
måske nok have ønsket, at Egnspanens dominerende
overordnede vejssystem var blevet gennemført. Det
havde muligvis udskudt tidspunktet for kødannelse
nogle år. Til gengæld ville man have fået en lang række
umådeligt dominerende motorvejsanlæg helt ind i de
centrale bydele. Bispeengbuen i København er et godt
eksempel på 1960'ernes tankegang om store veje helt
ind i de centrale bydele.



Bispeengbuen i København, 1974.

Foto: Mogens Falk-Sørensen, Københavns Stadsarkiv.

Egnsplanen er loyal over for projekteringsloven fra 1965, der angiver et forløb for den jyske motorvej øst om Brabrand Sø samt en motorvejsindføring til byen. Samme lov angiver også, at Silkeborgvej skal udbygges og indføres via en forlægning syd om Brabrand Sø med forbindelse til foromtalt motorvejsindføring og en afgrening til Ydre Ring.

Egnsplanen forudså, at kapacitetsgrænsen for den jyske motorvej øst om Brabrand Sø ville blive nået på et tidspunkt. Når dette skete, skulle der anlægges en ny motorvej vest om Brabrand Sø – beliggende nogenlunde i det forløb, vi i dag kender som E45. Planlæggerne var klar over, at den jyske motorvejs placering tæt på Ringvejen kunne medføre, at trafikanter ville fortrække motorvejen frem for Ringvejen, når de skulle køre mellem radialvejene. Derfor gav Egnsplanen også detaljerede skitser til, hvorledes dette problem kunne minimeres ved at udforme tilkørselsramperne til motorvejen på en bestemt måde.

Egnsplanen tog i særdeleshed hensyn til afvikling af havnetrafikken, dels gennem motorgader i den førnævnte krabbeklo, dels gennem overordnede veje via Allégaderingen og Nørreport. Afvikling af havnetrafikken har gennem årene haft stor prioritet og fokus i trafikplanlægningen. Af samme årsag har byens råd ment, at en havneforbindelse til og fra det overordnede vejnet burde være en statsopgave. Et synspunkt, der ikke er blevet svækket af, at havnen i dag er Danmarks største containerhavn, en position, den har haft i mange år.

Gadegennembruddet ved Nørreport, som er den eneste rest af Egnsplanens påtænkte overordnede vejanlæg omkring Midtbyen, blev et udsældt anlæg både før, under og efter realiseringen. Men den udbyggede Nørreport har i alle årene været uundværlig i afviklingen af byens og havnens trafik, først i forbindelse med udbygning af Nordhavnen til containerhavn, dernæst med omdannelsen af Nordhavnen til by og endelig med udbygning af letbanen op ad Nørrebrogade via Nørreport.

Af andre vejanlæg, som genfindes i den senere planlægning, er Djurslandsmotorvejen, Nordlandsvej-Viengevej, Ringvejen og Ydre Ring (nu Genvejen og Giber Ringvej).

Et emne, som er fuldstændig fraværende i Egnsplanen, er vejtrafikkens miljøfaktorer som f.eks. trafikstøj, luftforurening og trafikssikkerhed. Der skulle gå nogle år, før bevidstheden om trafikens genevirkninger slog igen-

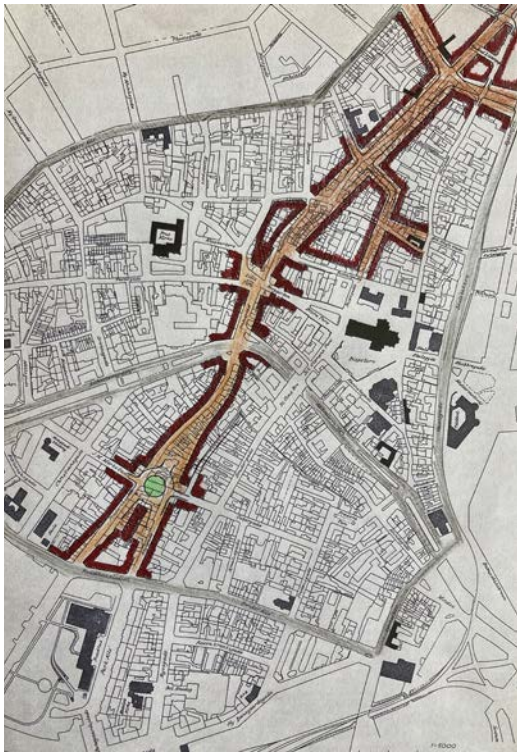
nem hos byplanlæggerne. Det begyndte med fokus på vejtrafikstøj, hvor den såkaldte *Nordisk beregningsmodel for vejtrafikstøj* i løbet af 1970'erne blev udviklet. Denne har siden dannet grundlag i forbindelse med fastlæggelse af forventede støjniveauer fra vejtrafik og grænseværdier for disse i byplanlægningen. Det var netop vejstøjen, der blev en væsentlig faktor i motorvejsdiskussionerne op gennem 1970'erne og nok også udslagsgivende for det endelige valg af linjeføringen uden om Aarhus.

Trafik- og parkeringsplan for Indre By

Udover Egnsplanen fra 1966 arvede det nye byråd også en Trafik- og Parkeringsplan for den Indre By vedtaget i 1965 samt en masse holdninger og uafsluttede diskussioner om, hvorledes Midtbyen skulle udvikle sig i den nye kommune, herunder resultatet af en bykernekonkurrence udskrevet i 1967 for kvarteret omkring Nørreport og Studsgade.

I 1954 vedtog et enigt og begejstret byråd *Ny Hovedgade*-projektet. Det var et projekt, som bundede i væksten, det stigende forbrug og begejstring for bilen og dens anvendelse siden afslutningen af Anden Verdenskrig. Projektet var inspireret af især udviklingen af amerikanske byer, som i særdeleshed blev baseret på bilen og nye moderne huse i mange etager. Såfremt Aarhus skulle med på vognen og fremstå som en moderne storby, var den generelle opfattelse, at det var nødvendigt med et fremsynet projekt som *Ny Hovedgade*-projektet, som bestod af en stor og bred gade med høje og moderne huse på begge sider fra Rådhuspladsen til Nørreport gennem middelalderbyen. Nu skulle der ryddes op i de mange gamle og faldefærdige huse, så der kunne skabes en attraktiv storby! Projektet er i eftertiden benævnt som et motorvejsprojekt. Det var det imidlertid ingenlunde. Det var et byplanprojekt med en bred hovedgade, hvor nye høje bygninger var symbolet på den moderne by.

Projektet lå og ventede på at blive udført helt frem til 1965, da det blev skrevet ud af planerne gennem vedtagelsen af en Trafik- og parkeringsplan for Midtbyen den 16. december 1965. Planen, der var et resultat af arbejdet i en kommission med det "mundrette" navn *Dispositionsplankommissionen*, var fem år undervejs, selvom borgmesteren på byrådets møde den 16. juni 1960 håbede på et hurtigt arbejde. Afstanden mellem forventninger til tiden og det reelle tidsforbrug er ikke usædvanligt for planer, hvori der ligger et betydeligt antal modstridende synspunkter og potentielle konflikter. Og det gjorde der med hensyn til Midtbyens udvikling.



Ny Hovedgade-projektet, 1954.



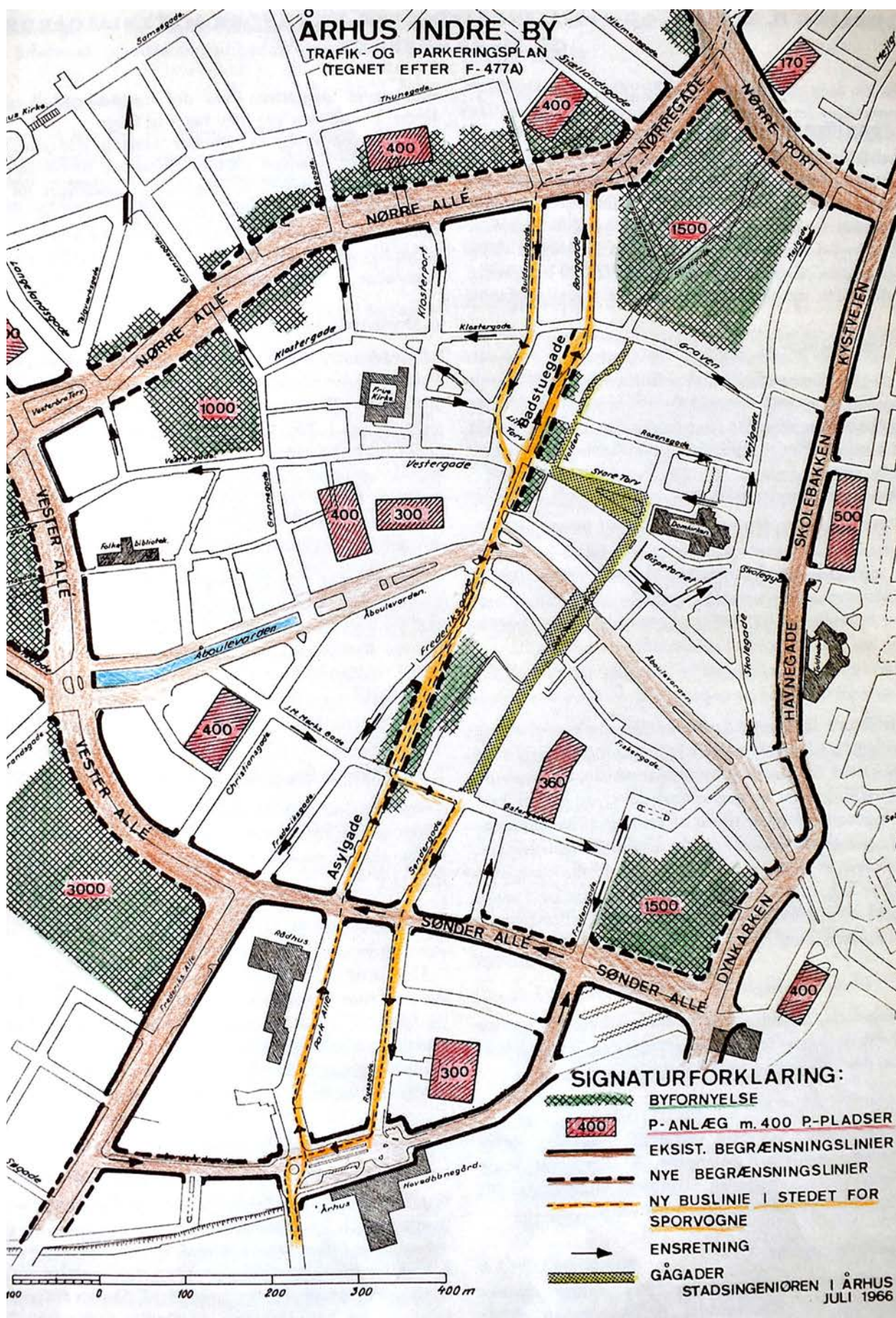
Ny Hovedgade-projektets tanker om Lille Torv ved Borgporten, 1954.

Foto: Illustration fra Ny Hovedgade-projektet.



Lille Torv med Magasin, 1970, Bygningsarkitekturen fra Ny Hovedgade-projektet skinner igennem.

Foto: Thomas Pedersen, Aarhus Stadsarkiv.



Trafik- og parkeringsplan, 1965.

Ved årsskiftet 1961-1962 udtrykte borgmester Bernhardt Jensen i Århus Stiftstidende håb til resultatet af kommissionens arbejde: *"Meget gammelt skal væk og meget nyt skal bygges, hvis Aarhus skal holde sig på højde med udviklingen. Der skal desuden tages hensyn til trafikens kolossale udvikling, hvorunder løsningen af parkeringsproblemet hører."* Og han slutter: *"Mit nytårsønske for Aarhus skal derfor være, at byen må bevare sit præg af gammel kultur – samtidig med at den må kunne følge med som moderne storby."*

Den 7. oktober 1964 omtaler Århus Stiftstidende under overskriften *"Bycentret i Aarhus er et stridens æble"* konflikten mellem to synspunkter, som forfægtes i kommissionen: Det *bilvenlige* og det *bilfjendtlige*. De *bilvenlige* havde ladet sig inspirere af en engelsk byplanprofessor ved navn Colin Douglas Buchanan (1907-2001), som var fortaler for at få bilen med helt ind i byens centrum, samtidig med at fodgængerne fik egne arealer at gå på. Løsningen var brede gader til parkeringshuse i ét niveau og fodgængerområder

i et andet niveau. Derfor arbejdede de *bilvenlige* med en justeret Ny Hovedgade, som gik fra Nørreport til Immervad i tre etager. Bilerne skulle køre i det nuværende gadeniveau, parkering skulle ligge i kældre, og fodgængerne skulle bevæge sig i 1. sals højde. De *bilfjendtlige* mente dybest set ikke, at byen skulle udvikles på bilens præmisser. Begge parter mente dog, at der var to gader, som burde bevares. Det var Mejlgade og Vestergade. Disse gader skulle ifølge avisen *"... i videst muligt omfang have lov til at ligge urørte som vidnesbyrd om en svunden tid i byens liv."*

En rest af denne moderne Buchanan-tankegang ses i det hus, der blev bygget hen over busgaden. Her kan fodgængere bevæge sig på tværs af busgaden i 1. sals højde. For at øge det moderne udtryk fik huset rullende trapper, som kunne lette passagen, på begge sider af huset. Rullende trapper har det imidlertid ikke så godt ved at stå ude i alt slags vej, så vedligeholdelsen blev for omfattende, og trapperne blev fjernet igen.



Busgadehuset ved Frederiksgade set fra Åboulevarden, ca. 1980.

Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.

Det lykkedes at få vedtaget en Trafik- og parkeringsplan i 1965. Selvom denne nye plan ikke indeholdt en fleretagers ny hovedgade, var den dog ikke skånsom over for byen uden for de centrale bydele. Et af de største indgreb var udbygningen af Allégaderingen til seks spor med niveaufri adgang til store p-huse med en kapacitet på 12-15.000 p-pladser. Det ville have krævet nedrivning af boliger i betydeligt omfang i hvert fald i den ene side af Allégaderingen.

Noget nyt var imidlertid, at der kom fokus på en modernisering af den kollektive trafik samt ønsker om at etablere gågader og pladser friholdt for biltrafik. En forudsætning for etablering af gågaden i Søndergade var, at sporvognene kunne nedlægges. Aarhus Sporveje fandt, at de gamle langsomme sporvogne, der kørte skramlende gennem Midtbyen, kunne erstattes af moderne hurtige busser. Det var tidens trend i byplanlægningen, men det gamle sporvognssystem var på det tidspunkt heller ikke egnet til en modernisering. Det var derfor vigtigt, at de nye busser kunne komme hurtigt gennem Midtbyen. Her angav planen derfor en busgade fra Rådhuspladsen til Nørreport via et gadegennembrud fra Østergade til Frederiksgade ved Åboulevarden. Herfra skulle busserne køre gennem Immervad og via et gadegennembrud i Borgporten frem til Badstuegade, hvor den ene side også var forudsat nedrevet. Tanken var så, at busserne skulle køre ensrettet i de parallelle gader Guldsmegade og Badstuegade.



Borgporten, 2023.
Foto: Forfatteren.



Badstuegade, 2023.
Foto: Forfatteren.



Trængsel i Nørre Allé, 1958, set mod Guldsmedgade.
Foto: Aarhus Stadsarkiv.

Som opfølgning på Trafik- og parkeringsplanen vedtog et enstemmigt byråd den 25. maj 1967 en principbeslutning om at anlægge en busgade fra Asylvej (nuværende Hans Hartvig Seedorffs Stræde), der skulle stå færdig i 1970, hvorefter sporvognene så kunne nedlægges og Søndergade omdannes til gågade.

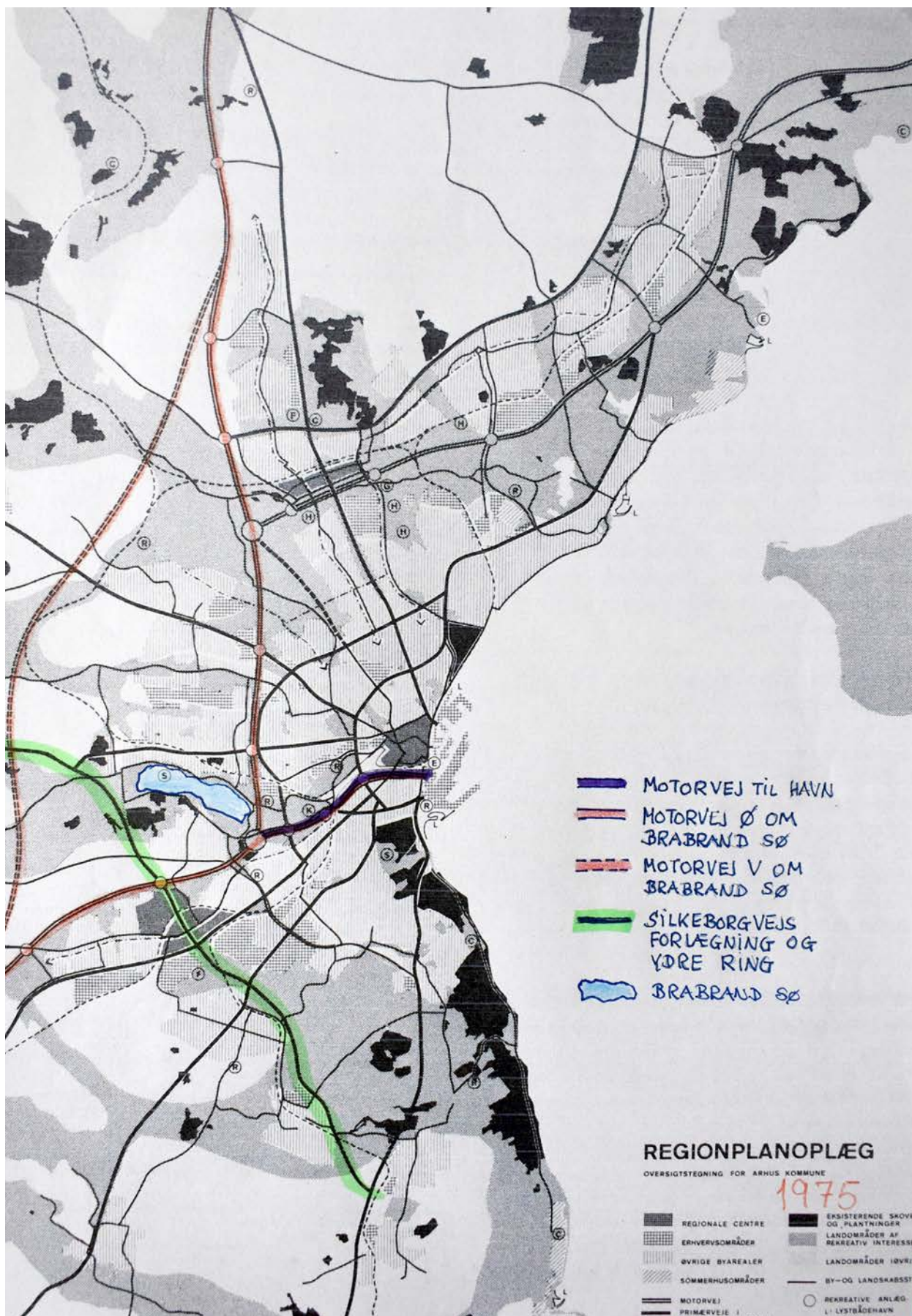
Busgaden blev indviet den 6. november 1971, som også var sporvognenes sidste arbejdsdag. Meget belejligt havde kommunen opkøbt adskillige ejendomme gennem tiderne med tanke på at realisere Ny Hovedgade-projektet, som så i mindre format blev overtaget af den kollektive trafik. Den 8. november 1971 blev Søndergade til gågade gennem en simpel færdselsregulering. I det efterfølgende år fik Strøget en ny belægning med betonsten med frilagte søsten i overfladen samt ny belysning og beplantning. Denne udformning holdt

indtil begyndelsen af 2000, hvor Strøget fremstod nedslidt og strøgföreningen tog initiativ til en fornyelse.

En anden sag afledt af Trafik- og parkeringsplanen blev også ved med at dukke op gennem 1970'erne, uden at det kom til en konkret stillingtagen til aflysning eller ej. Det var projektet for en udvidelse af Allégaderingen. Af og til kom der politiske signaler om, at et så indgribende projekt i den eksisterende boligmasse ikke var ønskværdigt. Den ansvarlige rådmand Olaf P. Christensen udtalte f.eks. den 26. april 1974 til Århus Stiftstidende, at han ville foreslå Aarhus Byråd at opgive en udbygning af Allégaderingen. Senere – den 17. maj 1974 – var der på baggrund af en forespørgsel fra SF en debat i byrådet, hvor Olaf P. Christensen igen sagde, at han ville opgive projektet, og at der ville blive fremsendt en indstilling til byrådet herom.







Aarhus Kommunes oplæg til regionplan 1975.

Foto: Teknik og Miljø, Aarhus Kommune.

Kommune- og regionplaner og politiske infrastrukturaftaler

De overordnede planer for byudviklingen har sammen med den generelle stigning i bilejerskab og trafikken skabt rammerne og behovet for ny trafikinfrastruktur. Politiske aftaler både lokalt i Aarhus Byråd og mellem Aarhus Byråd og Århus Amt og staten har været igangsættende for mere konkrete undersøgelser og igangsætning af større infrastrukturanlæg. Planerne beskrives i det følgende i kronologisk form. Årlige anlægsprogrammer, der har været den budgetmæssige forudsætning for en lang række infrastrukturanlæg i lokalområderne, omtales ikke i denne forbindelse.

Oplæg til regionplan 1975

Som Ny Hovedgade blev skrevet ud af planerne gennem vedtagelsen af Trafik- og parkeringsplan for Indre By, blev Allégaderingsprojektet skrevet endeligt ud ved udarbejdelse af kommunens oplæg til Regionplan i 1975. Det hedder heri: *"Den principielle målsætning for den indre by som regionalt center for kulturelle og handelsmæssige aktiviteter fastholdes, idet der samtidig lægges stor vægt på at fastholde og videreudvikle centerområdets særlige miljømæssige kvaliteter til gavn for såvel regionen som områdets beboere. Den videre udvikling af den indre by sker derfor i hovedsagen inden for de bestående rammer, det vil sige uden større nye trafik anlæg og uden nybyggeri i større målestok. Det forventede øgede trafikale pres søges overført til den kollektive sektor, hvor der ved anvendelse af bestående trafik anlæg er store muligheder."*

Det er tydeligt, at der med denne formulering ikke var plads til en udbygning af allégaderne. Til gengæld blev ønsket om en motorvej helt til Aarhus Havn tydeliggjort ved, at motorvejen på kortet blev ført helt ned på havnearealerne. Forlægningen af Silkeborgvej øst og syd om Brabrand Sø fik en knap så dominerende placering målt i forhold til Egnspanens forslag til forlægning. Egnspanens

planens store forgrening syd for søen blev afløst af en direkte forbindelse til den ydre ring ved Hasselager.

Første Regionplan 1980

Den første regionplan blev vedtaget i 1981. Den nævner, at byudviklingen bør tilrettelægges ud fra ønsket om en større nærhed mellem boligen, service, arbejdspladser og fritidsaktiviteter for derved at begrænse rejselængderne og behovet for at benytte privatbil. 1970'ernes oliekrise slog igennem med formuleringer om at dæmpe væksten i energiforbruget til transport. De indledende målsætninger om trafik anlæg indeholder både mål om at forhindre en øget miljøforringelse i omgivelserne og i videst muligt omfang at tage hensyn til de knappe energi- og naturressourcer. Med hensyn til vejområdet samler den hovedsagelig op på amtets og statens tidligere vejplaner, men giver signaler om, at de fremtidige økonomiske forhold i vejsektoren kan betyde, at planlagte større vejanlæg må udskydes. Som følge heraf kan der opstå behov for udbygning af bestående veje. Planen indeholder både en motorvej øst og vest om Brabrand Sø, og en forlægning af Silkeborgvej, der fortsætter over i en Ydre Ring mod Hasselager. Desuden indeholder planen en udbygning til fire spor af de gamle hovedlandeveis- og landeveisstrækninger gennem Skåde, Kongsvang, Åbyhøj, Hasle og Risskov. Planen indeholder ingen særskilt overordnet vejforbindelse til Aarhus Havn.

Oplæg til Midtbyplan 1980

Det første skridt til en debat om Midtbyen blev taget med udsendelse af debatoplægget *En rapport om Midtbyen*. Debatoplægget blev diskuteret i sommeren 1981, hvor der blev afholdt en række borgermøder. Debatten satte især fokus på byfornyelse og trafikproblemer. Resultatet fra debatten blev indarbejdet i debatoplægget til den første kommuneplan fremlagt i 1983.

Første kommuneplan 1984-1992

Næsten 20 år efter Egnspanen blev den første kommuneplan vedtaget af byrådet den 19. december 1985 efter en længere debatperiode, der begyndte i 1983. Den bærende idé var at fastholde Aarhus Indre By som hovedcenter. Derudover var kommuneplanen båret af lokalsamfundstanken, hvor det skulle tilstræbes, at hvert lokalsamfund blev indrettet så alsidigt som muligt. Der skulle i de enkelte lokalsamfund være en form for bolig-arbejdsstedsbalance. Ideelt set kunne man således bo og arbejde i eget lokale samfund, hvorved trafikken generelt kunne reduceres. Dog var der en bevidsthed om, at en spredning af erhverv ville øge erhvervstrafikken. Tankegangen afspejles i de opstillede ønskemål for trafikken:

1. For den private trafik har et sammenhængende færdselsnet for den lette trafik højeste prioritet.
2. Vejsystemet udbygges med hovedvægten lagt på dets opgaver for erhvervsformål.

Det underbygges af en lidt snørklet formulering således: *"Ønskemålet for trafiksystemets anden sætning rummer udtalt den opfattelse, at det eksisterende vejnet i det store og hele anses for tilstrækkelig i forhold til den prioritet, kommunen ønsker at give den private bilisme. – Det vejnet som hovedsagelig tjener erhvervsformål skal konstant holdes ajour, og en plan til opfyldelse af dette formål er en integreret del af kommuneplanen."*

For Aarhus Havn indeholder kommuneplanen en trafikplan, som reserverer areal til en nord-sydgående vejforbindelse på havnen – den såkaldte *samleskinne*.



Plakat udarbejdet i forbindelse med kommuneplandebatten.

Foto: Aarhus Kommunes beretning 1983.



Illustration af et borgermøde om kommuneplanen.
Foto: Aarhus Kommunes beretning 1982.

Dermed kunne kommuneplanen angive to overordnede vejforbindelser til havnen for den tunge trafik – nemlig Randersvej-Nørrebrogade og Åhavevej-Marselis Boulevard, hvor udvekslingen af trafik mellem havneafsnittene så kunne ske via samleskinnen og dermed ikke belaste Kystvejen. Resten af vejnettet i Midtbyen skulle så vidt muligt friholdes for den tunge trafik. Dog blev Åboulevarden udpeget som en nødvendig vejforbindelse mellem havnen og erhvervsmål i Midtbyen.

Som følge af ønskemål nr. 1 skulle et stinet opprioriteres. Om den kollektive trafik står der, at *"der også i fremtiden regnes med, at busdriften vil være dominerende i den kollektive trafik. Som hovedregel anses det for givet, at busserne anvender det almindelige vejsystem, det vil sige, at specielle busveje kun planlægges i ekstraordinære tilfælde."* Om banedrift står der, at den imidlertid *"ikke indgår som et bærende element i kommuneplanens hovedstruktur."* Den noget tilbagelænedede indstilling forklarer kommuneplanen selv i afsnittet om Vejbestyrelse: *"Væsentlige trafikale og trafikmiljømæssige opgaver henhører under Århus amtskommune eller staten og løsning af problemer bliver derfor afhængig af disses økonomiske evner og vilje. Det skal i den forbindelse specielt peges på, at omlægning af landeveje ved flere af kommunens byområder er påkrævet. Kommuneplanen må indskrænke sig til at reservere de fornødne arealer."*

Debatoplægget fra 1983 blev temmelig omfangsrigt. Det skulle understøtte lokalsamfundstanken, hvorfor der blev udarbejdet et debatoplæg for hvert lokalsamfund. Ved de offentlige møder omkring kommuneplanen blev der i særdeleshed efterspurgt en øget kvalitet af infrastrukturen. En efterspørgsel, som både stat, amt og kommune havde svært ved at tilfredsstille pga. de økonomiske ressourcer og begrænsede budgetter. Det var i processen og opløbet til den endelige vedtagelse af kommuneplanen, at motorvejen øst om Brabrand Sø fik dødsstødet.

Kommuneplan 1988-1996

Byrådet vedtog Kommuneplanen 1988-1996 den 13. december 1989. På dette tidspunkt var Ringvejen færdigbygget, og der var indgået aftaler mellem stat, amt og kommune om motorvejen vest om Brabrand Sø. Ved Ringvejens færdiggørelse trak staten sig tilbage til Ringvejslinjen. Det fik betydning for de arealreservationer til nye vejanlæg, som kommuneplanen skulle indeholde. Ifølge samme aftale om vejbestyrelsesforhold skulle amtet overtage Ringvej Syd og Åhavevej og forestå udbygning heraf, hvilket også afspejles i kommuneplanen.

I Kommuneplan 1988-1996 arbejdes der fortsat med Indre By som hovedcenter omgivet af en række selv-bærende lokalsamfund, hvor der ideelt set skal være balance mellem boliger og arbejdspladser. Også ønskemålene for trafikken er de samme som i den første kommuneplan. Som en første indikation af, at kommunen fik mere og mere fokus på trafikens miljøgener, blev der udarbejdet et særskilt hæfte om kommunens støjbestemmelser. Lige omkring kommuneplanens vedtagelse blev der sat fokus på ønsker om en fredeliggørelse af Midtbyen. Men det kunne ikke nå at få konsekvens for kommuneplanens indhold. Kommuneplanen taler nok om en fredeliggørelse af Midtbyens gader for gennemkørende trafik, men på den anden side udpeges Åboulevarden som en vigtig trafikåre for trafik fra havnen til erhvervsmål i Midtbyen.

Kommuneplan 1993-2005, Midtbyen

I 1991 besluttede byrådet, at kommuneplanen skulle tematiseres. Et af de vigtige temaer blev Midtbyen, hvor byrådet i juni 1994 vedtog *Kommuneplan 1993-2005, Midtbyen*. Formålet var at få formuleret strategier og fastlagt en samlet byplanmæssig ramme, som kunne understøtte en dynamisk udvikling af Aarhus. Midtbyplanens rammer gav bl.a. Sallings Stormagasin og p-hus en udvidelsesmulighed, sidst nævnte under forudsætning af, at der kunne skabes en hensigtsmæssig trafikafvikling. Midtbyplanen gav ligeledes startskuddet til planlægning af en række omdannelsesområder såsom Ceres-kilen, De Indre Havnearealer og Centralværkstedsarealet. Forud for diskussionerne om Midtbyen havde byrådet i 1993 vedtaget temaplaner om *Erhvervsarealer og Trafik og Miljø*. Målet for trafikken var, at der på én gang skulle være en høj tilgængelighed og fredeliggørelse. Det blev konkretiseret i *Trafikplanen for City*, der blev vedtaget samtidig med kommuneplanen. Som et signal

om, at større vejudvidelser ikke var et ønskværdigt middel i Midtbyen, blev der formuleret et mål om respekt for kultur- og bygningsværdier, idet der skulle værnes om betydningsfulde gadeforløb og bygninger.

Regionplan 1997

Samtidig med udarbejdelsen af regionplanen blev der i maj vedtaget en ny vejlov, der betød, at 2/3 af statens hovedlandeveisnet blev overført til amterne pr. 1. januar 1998. Det fik stor betydning for udbygningen af det overordnede vejnet i Aarhus Kommune, da ansvaret for udbygning af Søften-Skødstrup-motorvejen og hele Ydre Ring (Genvejen) mellem E45 og Skanderborgvej overgik til Århus Amt. Den langsigtede effekt af denne beslutning var, at Aarhus Kommune måtte overtage arbejdet med at planlægge og anlægge Bering-Beder-landevejen (nuværende Giber Ringvej), da Struktur-reformen nedlagde amterne pr. 1. januar 2007. Usikkerhed om linjeføring og om, hvem (stat, amt eller kommune) der skulle have ansvaret for vejens anlæg, betød, at linjeføringen havde været helt ude af de overordnede planer.

I Regionplan 1997 kom den med ved følgende formulering: "*Amtet vil arbejde for, at der kan fastlægges en linjeføring for en ringvejsforbindelse fra motorvejen ved Hørning syd om Hasselager og Tranbjerg til Oddervej. Linjeføringen vil blive fastlagt i samarbejde med Aarhus Kommune.*"

Kommuneplan 1997

Da byrådet i 1991 vedtog en kommuneplanprocedure i form af temaplanlægning, opstod der behov for at foretage en opsamling af det gældende materiale i en komplet og opdateret udgave, hvilket skete i 1997.

Siden Kommuneplan 1988-1996 havde vejbestyrelsesforholdene ændret sig igen ved færdiggørelsen af motorvejen vest om Brabrand Sø i 1994 med baggrund i aftalerne mellem stat, amt og kommune. Amtet og staten havde nu trukket sig ud til en linje, der udgjordes af Ringvejslinjen. Usikkerheden nævnt ovenfor omkring Bering-Beder-landevejen (nuværende Giber Ringvej) mellem motorvejen og Oddervej betød, at den ikke optræder i denne kommuneplan.

Der blev skruet op for målsætningerne omkring trafik og miljø. Det formuleres således, at kommunen vil søge at begrænse det samlede transportarbejde med henblik på at reducere trafikens miljøbelastning.

Gennem forandring og udbygning af vejnettet skal trafikken flyttes væk fra miljøfølsomme til mere miljørobuste vejstrækninger, og der skal sættes mere på den kollektive trafik samt cykeltrafik. Der arbejdes endvidere med konkrete målsætninger på områderne luftforurening (CO₂ nævnes), vejstøj, trafiksikkerhed, det visuelle miljø og barriereeffekt, efterfulgt af en række initiativer, der kan leve op til disse målsætninger. Der henvises flere steder til regeringens transporthandlingsplan, *Trafik 2005*, fra 1993 og opfølgningen fra 1996 om reduktion af transportsektorens CO₂-udslip.

Ad hoc-udvalget (Trafikale anliggender i tilknytning til Masterplanen) 1997

Da byrådet godkendte plangrundlaget, kommuneplantillæg nr. 131, for en udvidelse af Aarhus Havn den 27. august 1997, besluttedes det samtidig, at der skulle nedsættes et ad hoc-udvalg på syv medlemmer. Ad hoc-udvalgets opgave var bl.a. at konkretisere de nødvendige trafikløsninger i form af tekniske og økonomiske planer for både det korte og lange sigt. Den 17. december 1997 vedtog byrådet et forslag til handlingsplan fra ad hoc-udvalget. Det blev i den forbindelse blandt andre punkter vedtaget:

at der senest samtidig med den fuldstændige flytning af containerterminalen fra Pier 4 til Østhavnen (formentligt omkring år 2012), er en færdigbygget, lukket tunnel på Marselis Boulevard på strækningen fra havnen til vest for Skanderborgvej. Anbefalingen skal ses i lyset af, at der i tilknytning til etape 2 sker en markant ændring i trafikmønstret.

at der som led i planlægningen af De Indre Havnearealer, herunder trafikafviklingen gennemføres en byplan-idékonkurrence med henblik på at opnå det bedst mulige besluningsgrundlag.

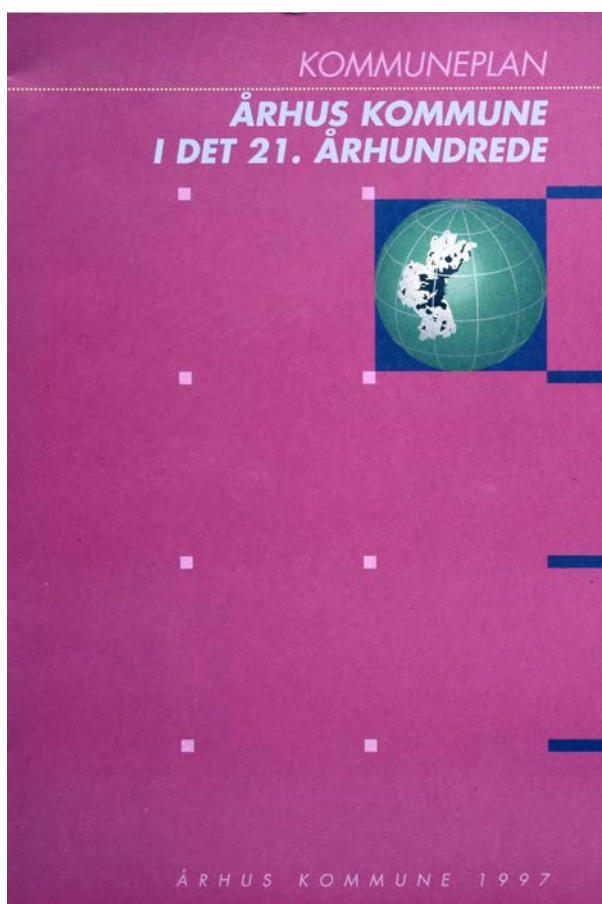
Kommuneplan Århus Kommune i det 21. århundrede med tilhørende handlingsplan

Hvor Kommuneplan 1997 var en form for opsamling, accentuerede planen *Århus Kommune i det 21. århundrede* begrebet bæredygtighed i alle forvaltningsområder. Det blev den røde tråd gennem planen.

Visionen blev beskrevet således: "*Århus vil i dialog og samspil med borgere og virksomheder videreudvikle sin identitet, sine styrkeområder og sin position som et dynamisk vækstcenter og som Vestdanmarks hovedcenter.*"

For hvert område blev der formuleret målsætninger. Og for at kunne omsætte disse til virkelighed blev der udarbejdet en handlingsplan. De foregående år havde været præget af en konstant vækst i transportarbejdet med tilsvarende stigning i energiforbrug og miljøbelastning. Det var derfor naturligt, at der overordnet set var et ønske om at gøre transportsystemet mere bæredygtigt med mindre energiforbrug, mindre forurening, mindre CO₂-udledning, mindre støj samt større sikkerhed.

Fra den værktøjskasse, som kommunen havde til rådighed for at påvirke transportmiddelvalg og transportarbejde, blev følgende indsatser formuleret: Flere skulle tilbydes et attraktivt og effektivt kollektivt transportsystem, flere skulle animeres til at bruge cyklen som transportmiddel, og endelig skulle godstransporten effektiviseres på en miljørigtig måde.



Kommuneplan i det 21. århundrede, 1997.

Nedsættelse af Infrastrukturudvalget 1998

I 1998 nedsatte Trafikministeriet, Århus Amt og Aarhus Kommune et infrastrukturudvalg, som fik til opgave at undersøge trafikforholdene i Aarhus-området. Der var behov for at give kommunens infrastruktur på bane- og vejområdet et servicetjek hele vejen rundt. Et servicetjek, hvor der var fokus på helhed og sammenhæng. Arbejdet blev grundlæggende initieret af, at staten havde to interesser omkring hovedbanegården. Dels lå der store planer om at føre den jyske længdebane mod Randers videre fra hovedbanegården mod øst i en tunnel og videre i en tunnel under Randersvej. Samtidig havde staten et ønske om at trække sig ud af og afhænde Centralværkstedssområdet til byudvikling. Såfremt der ikke blev skabt vished om jernbanens fremtid, kunne det sætte udviklingstanker helt i stå. Både staten og kommunen havde således en klar interesse i en afklaring.



Infrastrukturudvalgets rapport, 1999, og tilhørende handlingsplan, 2000.

Foto: Infrastrukturudvalget.

Udvalgets arbejde kom godt og grundigt rundt om mange betydende emner. Først og fremmest var der tale om en helhedstænkning både politisk mellem stat, amt og kommune og fagligt, hvor de fleste afgørende elementer inden for bane- og vejforhold blev taget op. På sin vis en unik situation, hvor de besluttende parter sad sammen i et forpligtende samarbejde. Det var ikke set i samme grad før og blev det heller ikke siden. De elementer, som blev taget op til grundig drøftelse, var: en afklaring af hovedbanens forløb mod Randers, eventuel flytning af Aarhus H, undersøgelse af muligheder for nærbane- og sporvognstrafik i Aarhus-området, busprioritering, modernisering af rutebilstationen, nyt havnespor, placering af transportcenter, udflytning af godsbanegården, anbefalinger vedrørende det overordnede vejnet, herunder særligt anbefalinger vedrørende en vej i banegraven.

Nok så væsentligt mandede arbejdet ud i en konkret handlingsplan, som efter en offentlighedsperiode blev tiltrådt af parterne. De enkelte emner fra handlingsplanen er senere beskrevet under de relevante afsnit. Men et par væsentlige overskrifter var: et øget fokus på den kollektive trafik, et nej til at føre hovedbanen i en tunnel under Aarhus, men et ja til en udretning af hovedbanen mod Randers, et nej til at flytte hovedbanegården, men et ja til en modernisering af rutebilstationen, et nej til en havnevej i banegraven, men ja til en bygade i banegraven fra Spanien til Frederiks Bro med mulighed for forlængelse, et ja til et nyt godsspor til havnen, et ja til at erstatte baneoverskæringen på Grenåvej med en bro eller tunnel.



Undersøgelse af alternative havneforbindelser fra Infrastrukturudvalgets rapport.

Foto: Infrastrukturudvalget.

Pinsepakkeforliget 1998

Pinsepakkeforliget var et forlig mellem Regeringen Poul Nyrup Rasmussen (S) og RV, SF og EL. Det vigtigste element i pakken var, at skatteværdien af rentefradraget blev sænket fra 46,4 % til 32,4 %. Men forliget kastede også penge af til forbedringer af den kollektive trafik. 25 mio. kr. var afsat til ikke nærmere definerede projekter i Aarhus. Rådmand Poul B. Skou (K), der på det tidspunkt var rådmand for Aarhus Sporveje, var ifølge Stiften moderat begejstret og kaldte det en dråbe i havet. Trafikminister Sonja Mikkelsen (S) udtalte i samme artikel, at det var et signal om, at staten var bevidst om, at der foregik noget i Aarhus (under henvisning til Infrastrukturudvalgets arbejde).

Vej- og jernbaneaftalen 1999

I 1999 blev der indgået en femårig aftale mellem Regeringen Poul Nyrup Rasmussen (S), SF og EL. For Aarhus' vedkommende betød det, at der blev afsat en pulje til udbygning af nærbanebetjeningen ved Aarhus og en pulje til modernisering og genåbning af stationer.

Miljøhandlingsplan 2000-2003 for Aarhus Kommune

Miljøhandlingsplanen var den første af sin art og en direkte udløber af handlingsplanen for Aarhus Kommune i det 21. århundrede. Da trafikken påvirker miljøet og bidrager markant til den samlede CO₂-udledning, blev mål og indsats på dette område en naturlig del af Miljøhandlingsplanen. Ved behandlingen af miljøhandlingsplanen i Teknisk Udvalg ønskede udvalget følgende målsætning fra den i 1993 vedtagne Trafik- og miljøhandlingsplan indarbejdet: *"Med det sigte både at tilvejebringe, gode, hurtige og effektive trafikforbindelser i kommunen, og at forbedre miljøet på og langs vejene, er det Århus Kommunes målsætning at modernisere den overordnede trafikinfrastruktur. Det skal ske gennem forandring og udbygning af vejnettet, sådan at trafikken kan flyttes væk fra de miljøfølsomme til mere miljørobuste vejstrækninger. Og samtidig skal trafiknettet for den kollektive trafik og cyklister opprioriteres."*

Tilgængelighed for alle – handlingsplan, 2001

I et samarbejde med samtlige magistratsafdelinger, Boligministeriet, Handicaprådet i Aarhus Kommune og De Samvirkende Invalideorganisationer blev der i 1999 sat gang i et udviklingsprojekt under overskriften *Tilgængelighed for alle*. Projektet munded ud i en handlingsplan for tilgængelighed, der blev vedtaget af byrådet i 2001. Handlingsplanen var retningsgivende for aktiviteter inden for alle områder i kommunen, herunder byggesager.

Den skulle sikre, at tilgængelighed blev tænkt ind i alle nye projekter samt generelt i den daglige drift.

Det har siden været nødvendigt med jævne mellemrum at sætte fokus på tilgængeligheden, f.eks. i 2005, hvor byrådet godkendte pjecen *Sådan gør vi i Århus*. Pjecen beskriver i kort form de rammer og krav, der skal tilgodeses i de offentlige rum og i forbindelse med nybyggerier eller væsentlige ombygninger af de kommunale bygningsanlæg. I 2003 besluttede byrådet, at der skulle udarbejdes en egentlig handicappolitik, der siden med jævne mellemrum er taget op til vurdering i samarbejde med handicaporganisationerne. Det grundlæggende i handicappolitikken har været og er fortsat: *Tilgængelighed for alle*.

Kommuneplan 2001

Hovedstrukturen var på dette tidspunkt ikke revideret i sammenhæng siden 1988. Den rapport, der forelå i 1997, var en sammenskrivning af de hidtidige beslutninger. Der forestod derfor en større opgave i at få udarbejdet en ny hovedstruktur med målsætninger og strategier for den fysiske udvikling og en tilhørende rammedel, der skulle give grundlaget for de efterfølgende lokalplaner og byggesagsbehandlinger. Platformen var *Århus Kommune i det 21. århundrede*, hvorfra visionen blev videreført, dog således at infrastrukturen blev integreret i visionen med følgende formulering: *En velfungerende, moderne og miljørigtig infrastruktur*.

Der blev i kommuneplanen taget højde for de beslutninger, der blev taget i forbindelse med Infrastrukturudvalgets handlingsplan. Ligeledes blev *tilgængelighed* sat højt på dagsordenen. Trafikken blev formuleret ind i hovedmålet på følgende måde:

Trafikken – En nødvendig forudsætning

Århusområdet skal fortsat have et velfungerende og alsidigt trafiksystem, der matcher erhvervslivets og borgernes behov. Der skal fastlægges planer for, hvordan CO₂ og partikelforurening fra trafikken i Århus Kommune kan nedsættes. Det er derfor nødvendigt at styrke den kollektive trafiks konkurrenceevne, ligesom der løbende skal ske en forbedring af cyklisternes og fodgængernes vilkår.

Formuleringen med hensyn til CO₂ blev sat ind i forbindelse med den offentlige høring. Også ordet *styrke* om den kollektive trafik kom ind i stedet for *at forbedre* i forbindelse med den endelige vedtagelse af kommuneplanen.

For at imødekomme kravet om mobilitet og fremkommelighed samtidig med at behovet for fortsat udbygning af det overordnede vejnet skulle begrænses og de negative konsekvenser ved biltrafikken minimeres, blev følgende tre strategier formuleret: begrænsning af biltrafikken, omlægning af biltrafikken og etablering af afværgeforanstaltninger mod forurening og uheld.

19. december 2001 vedtog byrådet *Kommuneplan 2001* samt handlingsplan for De Bynære Havnearealer, Lisbjergarealerne, en ny vej i banegraven, Transportcenter enten ved Hasselager eller ved Årslev.

Projekt udemiljø, 2001 og Støjpartnerskab 4. oktober 2004

Vedtages på byrådsmødet den 19. december 2001 som et resultat af den øgede fokus på trafikens miljøgener.

Investeringer for fremtiden, 2004

I forbindelse med vedtagelsen af Budget 2002-2005 besluttede byrådet at indarbejde en opsparring til en Infrastrukturpulje med en tiårs investeringsoversigt. Der blev herved i princippet afsat penge til den fortsatte omlægning i Midtbyen, herunder infrastruktur i forbindelse med Bruuns Galleri og omlægninger i forbindelse med De Bynære Havnearealer samt nye veje som eksempelvis en forlægning af Herredsvej.

Regionplan 2005

Denne regionplan blev den sidste regionplan, da amtterne ifølge Strukturreformen skulle nedlægges den 1. januar 2007. Amtsrådet vedtog regionplanen i december 2006. I forordet nævnes, at regionplanen er vigtig, da den vil få status som landsplandirektiv pr. 1. januar 2007. Det ville den være, indtil der kunne vedtages en ny kommuneplan, der håndterede de overordnede retningslinjer.

Regionplanen lægger sig på trafikområdet i naturlig forlængelse af det arbejde, som har været efter vedtagelse af Infrastrukturudvalgets handlingsplan. I tidens ånd blev der skruet op for formuleringer omkring den kollektive trafik. Således formuleres en målsætning om, at *"den kollektive persontrafik skal være et godt alternativ til den individuelle trafik både med hensyn til serviceniveau og takster."* Ellers indeholder regionplanen retningslinjer for transportcenter ved Årslev, udbygning af Aarhus Havn med alternativerne *Den reviderede masterplan* og *Byhavnen* samt for Aarhus Kommunes vedkommende retningslinjer for

Søften-Skødstrup-motorvejen og Bering-Beder-landevejen. Med hensyn til Viborgvej blev følgende noget bureaukratiske formulering sat ind: *"Vejdirektoratet har på amtsrådets opfordring tilkendegivet at ville medtage en forlægning nord om Lading i en eventuel VVM-undersøgelse for en udbygning af rute 26."*

Infrastrukturkommissionen 2006

Regeringen nedsatte i 2006 *Infrastrukturkommissionen*, som fik tildelt følgende kommissorium:

"Der nedsættes en kommission, som får til opgave at analysere de fremtidige infrastrukturbehov på transportområdet, og komme med forslag og strategier til håndteringen af de langsigtede udfordringer for transportinfrastrukturen."

Kommissionen udgav i januar 2008 betænkning 1493: *Danmarks Transportinfrastruktur 2030*. Ordet mobilitet havde efterhånden fået fast plads i formuleringer omkring visioner og målsætninger, hvoraf her er et par udpluk: *"Mobiliteten for personer og varer i Danmark er fortsat på højeste internationale niveau, og transportinfrastrukturen understøtter dermed danskernes velstand og de danske virksomheders konkurrenceevne."* Også den kollektive trafik fik pæne ord med på vejen, men der skulle tages hensyn til den individuelle trafik: *"Den kollektive transport er et godt alternativ til biltrafikken, hvormed individuel og kollektiv transport til sammen løser den enkeltes transportbehov. Det gør det muligt at få arbejde, familieliv og fritid til at hænge sammen."*

Blandt de jyske politikere har der altid været en stærk erkendelse af, at lokal enighed er nødvendig for at trække statslige investeringer til Jylland. Den nystiftede Region Midtjylland tog derfor initiativ til at få udarbejdet et fælles indspil fra regionen og de 19 kommuner i regionen. anbefalinger fra dette indspil i *Infrastruktur i udvikling, 2007* var: en Kattegatforbindelse; en motorvej mellem Herning og Holstebro; en udvidelse af E45 mellem Kolding og Randers; en højklasset vej mellem Aarhus og Viborg og en letbane i Aarhus-området. Det blev bl.a. forudsat i indspillet, at der skete en modernisering af eksisterende hovedjernbanestrækninger. anbefalinger blev formuleret med baggrund i en udført tilgængelighedsanalyse i form af en kortlægning af rejsetider med henholdsvis bil og kollektiv trafik.

I Aarhus Kommune indgik byrådsgrupperne S, RV, K, SF og V den 8. oktober 2008 aftalen *Infrastruktur i udvikling*. Der blev i aftalen lagt vægt på, at aftalens

anbefalinger lå i forlængelse af det fælles indspil med regionen. Den lokale aftale havde mere præcise formuleringer omkring kollektiv trafik: *"Det er helt afgørende, at den kollektive trafik opprioriteres og oplever et kvalitetsmæssigt løft, så den på centrale strækninger kan være et reelt konkurrencedygtigt alternativ til bilen."* Aftalen skulle ses som en ønskeseddel til regeringen, hvor et sammenhængende letbanesystem i det østjyske område sammen med hurtige togforbindelser fra Aarhus mod hhv. København og Hamburg havde klar prioritet.

Fremsyn for Århus, maj 2007

Samtlige partier i byrådet var enige om denne investeringsplan frem til 2017, som på infrastrukturområdet indeholdt investeringer til Bering-Beder-vejen og Sletvej samt et rammebeløb til investeringer for at forbedre cyklisters vilkår med baggrund i cykelhandlingsplanen vedtaget i 2007.

2007 – Letbanesamarbejdet etableres

Letbanesamarbejdet blev etableret med det formål at samle kræfterne om virkeliggørelse af visionen om letbanen i Østjylland, herunder at gennemføre planlægningen af letbanens etape 1. Samarbejdet blev videreført efter etableringen af letbanens etape 1 og samarbejdets formål udvidet til: *"At styrke mobiliteten og udviklingsmulighederne i Østjylland gennem forbedringer af den kollektive trafik, særligt i det sammenhængende byområde omkring Aarhus. Dette skal medvirke til at gøre den kollektive trafik mere konkurrencedygtig og attraktiv, øge den kollektive trafiks andel af persontrafikken i Østjylland og reducere presset på vejnettet."*

Letbanesamarbejdet består af kommunerne Aarhus, Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg, Skanderborg og Syddjurs samt Region Midtjylland og trafikselskabet Midttrafik. Det er organiseret med Letbanerådet med politiske repræsentanter og en administrativ styregruppe med en repræsentant for hver af samarbejdets parter. De daglige funktioner varetages af letbanesekretariatet, som har kontor hos Midttrafik.



Letbanesamarbejdets politikere og embedsmænd i Karlsruhe, 2012. I midten Karlsruhes borgmester.
Foto: Midttrafik, 2012.

Budget 2008

Forligstekst: *"Forligspartierne er enige om, at Aarhus Kommune som bysamfund skal være CO₂-neutral inden for tidshorizonten for det fremlagte forslag til Planstrategi 2008. Dermed går Aarhus foran i sikringen af Danmarks miljøforpligtelse og sætter standarden for andre vækstområder forud for miljøtopmødet i København i 2009."*

Trafikaftaler i Folketinget 2009-2013

En række aftaler var med til at give det økonomiske fundament for etableringen af letbanens etape 1. Den første var *En grøn transportpolitik* i 2008, som afsatte 500 mio. kr. til letbanen. I 2010 fulgte 200 mio. kr. i aftalen *Bedre Mobilitet*. Aftalen *Bedre og billigere kollektiv trafik* i 2012 sikrede en fuld elektrificering af Grenaa-banen, hvilket betød, at man kunne tænke i elektriske tog i hele nettet og ikke en kombination af eltog og dieseldrevne tog. I 2013 blev det i forligskredsen bag *Bedre og billigere kollektiv trafik* aftalt at finansiere en opgradering af hastigheden mellem Ryomgård og Grenaa og dermed skabe forudsætningen for halvtimes drift på strækningen ved at etablere en krydsningsstation i Trustrup.

Kommuneplan 2009

I planens indledningsafsnit nævnes det: *"at kommuneplan 2009 tager udgangspunkt i en overordnet byudviklingsstrategi, der skal sikre, at Aarhus er parat til at tage imod fremtidens vækst, samtidig med at Aarhus fortsat opfattes som en velfungerende og attraktiv by."* Infrastrukturen og strategier og planer for denne skulle understøtte det overordnede mål med kraftigt fokus på miljø og CO₂-udledning. Nøgleordene er: En overordnet infrastruktur skal knytte Vestdanmarks hovedby effektivt sammen med omverdenen; transportbehovene skal minimeres via kompakte byer og fortætning af eksisterende byområder; biltrafik skal erstattes af kollektiv trafik og cykel- og gangtrafik.

Trafik i Aarhus 2030

Byrådet besluttede i 2010 at igangsætte et udredningsarbejde, der skulle klarlægge langsigtede udfordringer og større kommunale investeringsbehov inden for trafikinfrastrukturområdet.

Udredningsarbejdet resulterede i debatoplægget *Trafik i Aarhus 2030, udfordringer og muligheder*, som blev offentliggjort i 2011, med det formål at præsentere udredningens resultater og indhente synspunkter hertil. I 2012 vedtog byrådet den endelige rapport som grundlag for fremtidige investeringer.

Rapporten indeholder forskellige scenarier, der dels giver et bud på trafikudviklingen, dels giver løsningsmuligheder på, hvorledes kapaciteten i transportsystemet kan forbedres, så det kan afvikle væsentlig mere trafik. Der er et grundscenarie, hvor løsningerne handler om at minimere transportbehovet og udnytte den eksisterende infrastruktur bedre. Herpå bygges to alternativer: Et *bilscenarie*, hvor tankegangen er at opretholde høj biltilgængelighed i bytrafikken frem til Ringgaden ved at udvide en række af de eksisterende vejstrækninger. Det andet scenarie er *kollektiv- og cykelscenariet*, hvor udvidelser af vejarealer prioriteres til busser og yderligere letbaneetaper. Derudover anlægges cykelhovedruter fra centrum ud til de større bydele, og der planlægges for kombinationsrejser. I begge scenarier gives et bud på de økonomiske og trafikale konsekvenser.

Byrådet afholdt sig fra at pege på et bestemt scenarie, men valgte, gennem indstillingens anbefalinger, forskellige pejlemærker for indsatsen de efterfølgende år. Disse pejlemærker var informationer og kampagner, der kan medvirke til at reducere transportbehovet; mindre og begrænsede tiltag, der kan forbedre kapaciteten i den eksisterende infrastruktur, bl.a. ved anvendelse af IT; en liste over større vejprojekter, der bør gennemføres, heriblandt en tunnel på Marselis Boulevard, Bering-Beder-landevejen og Viborgvej. Med hensyn til kollektiv trafik og cykeltrafik skulle indsatsen, der forbedrer mobilitet og fremkommelighed i det sammenhængende byområde, primært prioriteres.

Indspil til de strategiske analyser og trafikforhandlinger 2013

Som i 2007 udarbejdede Region Midtjylland og dens 19 kommuner et fælles indspil til trafikforhandlingerne i 2013. Udgangspunktet var, at prioriteringerne fra 2007 blev fastholdt, men opdateret efter en runde i de respektive kommuner. Prioriteringerne blev: Brugerfinansieret fast Kattegatforbindelse til hurtigtog og biler; Rute 18 – motorvej mellem Herning og Holstebro Nord; E45, udvidelse af motorvejen mellem Kolding og Randers fra fire til seks spor; Rute 26 – højklasset vej/motorvej mellem E45 og Viborg; letbane i Østjylland; elektrificering af jernbanen mellem Fredericia og Aalborg; 2+1-veje på udvalgte strækninger på Ruter 11, 15, 16, 21 og 34; opgradering af regionalbanerne; ny jernbane mellem Silkeborg og Aarhus; ny midtjysk motorvejskorridor (Hærvejsmotorvej), når E45 er udvidet til seks spor på hele strækningen.

Budgetforlig indgået i 2014 for Budget 2015-2018

Som et resultat af budgetforliget blev der etableret en Mobilitets- og vejfond (MOVE). Fondens midler tilvejebringes via de løbende indtægter, som kommunen realiserer fra tilbagekøbsklausuler. I forligsteksten blev det nævnt, at prioriteringen af fondens midler skulle ske ud fra tanken om *mest mulig mobilitet for pengene* med udgangspunkt i rapporten *Trafik i Aarhus 2030 – Udfordringer og muligheder* og med investeringsmæssigt fokus på grundscenariet i denne rapport. Nogle af midlerne blev udmøntet i byrådet den 17. december 2014. Fem af syv punkter vedrørte udbygning af vejnettet svarende til ca. 75 % af de afsatte midler. Ét punkt vedrørte forbedringer af letbanens standsningssteder og et andet punkt udbygning af de overordnede cykelruter og cykelparkering. De to sidstnævnte punkter, som skulle hjælpe til med ændring af trafikadfærden, udgjorde 25 %. Udvidelsen af Viborgvej til fire spor mellem Sommervej og Tilst Vestervej var et af de projekter, godkendt i 2021, der fik glæde af midler fra MOVE.

Togfonden DK, 2014

Regeringen (S, SF og RV) indgik den 14. januar aftalen med DF og EL om *En moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK*. Aftalen indeholdt *Timemodellen*, som var en vision om at kunne køre med tog fra København til Odense på en time og herfra videre til Aarhus hhv. Esbjerg på yderligere en time samt fra Aarhus til Aalborg på en time. Aftalen indeholdt også en elektrificering af jernbanenet, anlæg af en række nye baner og opgradering af regionale baner.

Aftalen holdt frem til den nye SVM-regering trådte til i 2022. Togfondens skæbne blev skitseret i et svar af 10. januar 2023 fra finansministeren til finansudvalget: *"Regeringen noterer sig, at der ikke længere er flertal bag forliget om Togfonden. Derfor vil regeringen afklare prioriteringen af de konkrete projekter og drøfte den med Folketinget. Herudover fremgår det af regeringsgrundlaget, "Ansvar for Danmark", at regeringen ikke lægger op til at gennemføre projektet vedrørende en forbindelse over Vejle Fjord, hvilket isoleret set vil frigive ca. 6 mia. kr. Regeringen vil reservere disse midler til en fond, der fx kan gå til at løfte børn og klima."*



Forsiden på rapporten Togfonden DK, 2013, er inspireret af Aage Rasmussens plakat fra 1937, der viser det røde lyntog, der gennemskærer natten med speedometeret på 120 km/t.

Foto: Trafikministeriet.



Letbane og byfortætning vest for Randersvej, hvor der tidligere lå et villakvarter.

Foto: Forfatteren.

I svaret henvises også til den nye *Infrastrukturplan 2035*, som indeholder dele af Togfondens investeringer.

Letbanesamarbejdet reagerede i 2013 med den lokale vision *Samspil 2025*, der viste, hvorledes Togfondens visioner kunne understøttes af lokale initiativer for den kollektive trafik. Det nye regeringsgrundlag og *Infrastrukturplan 2035*, som for Aarhus indeholdt den længe ønskede nye banestrækning til Silkeborg, betød, at letbanesamarbejdet opgraderede *Samspil 2025* til *Samspil 2035*.

Redegørelse, Trafik og infrastruktur 2014

Redegørelsen giver et overblik over kommunens trafikinfrastruktur og en status for udviklingen i trafikmængder, afledte konsekvenser i form af miljøpåvirkning, uheld mv. Derudover giver redegørelsen et resumé af planer og programmer med relation til infrastruktur og mobilitet samt et overblik over mulige anlægsprojekter. Redegørelsen var tænkt som en støtte for byrådets overvejelser omkring langsigtede initiativer og investeringer.

Fortællingen om Aarhus

Magistraten vedtog i 2014 i forbindelse med en temadrøftelse om visionen for Aarhus, at visionen skulle foldes ud til en fortælling om Aarhus. Med baggrund i en offentlig høring af udkast til fortælling og mål vedtog byrådet i 2014 *Fortællingen om Aarhus* og *Aarhus-målene*. Sammen sætter de en fælles retning for, hvad byrådet vil med Aarhus, og hvad der skal kendetegne Aarhus i fremtiden.

Byrådet vedtog i 2018 at fastholde fortælling og mål, samt at der løbende skulle laves målinger af, hvordan Aarhus lever op til de fem mål. På hjemmesiden præsenteres *Aarhus i tal*, hvor man kan følge udviklingen. Her er blandt andet en opgørelse af transportsektorens CO₂-udledning, der viser, hvilke store udfordringer kommunen står over for. Således udgør transportsektorens andel af den samlede CO₂-udledning i 2021 56 %, og andelen af emissionsfri biler udgør 3 %.

Klog vækst frem mod 2050

Hvor byrådet skal tage stilling til en delvis eller fuld revision af kommuneplanen hvert fjerde år, inden det nye byråd træder til, skal det nye byråd midtvejs diskutere og vedtage en planstrategi. Planstrategien

beskriver byrådets strategiske retning for vækst og byudvikling i hele kommunen.

I *Planstrategi 2015 Klog vækst frem mod 2050*, vedtaget i 2016, lægges med et mål om 450.000 indbyggere op til en betydelig befolkningstilvækst frem mod 2050. Den overordnede strategi for at kunne rumme denne vækst er udvikling af den kompakte by. Som det beskrives i forordet: *"For større tæthed skaber grundlaget for en lang række af storbyens fordele. I den tætte by er indbyggerne ikke lige så afhængige af at køre i bil, som i den spredte by. I den tætte by er der ikke langt til butikkerne eller skolen. I den tætte by er der ikke langt til kollektiv trafik i topklasse. I den tætte by kan man lettere skabe de kvaliteter, som gør, at vi aarhusianere har valgt at leve i en by."*

Strategien er således en fortsættelse af den byvækststrategi, der blev lagt fast med Kommuneplan 2009.

Vækst i befolkning og arbejdspladser betyder mere transport. For at kunne tackle behovet for transport og sikre en høj mobilitet, samtidig med at det gode bymiljø bevares, er målet at øge den kollektive trafiks og cykeltrafikkens andel af den samlede trafik, og mobilitetsstrategien skal baseres på virkemidlerne: *Minimering af transportbehov, påvirkning af transportvaner, bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur samt anlæg af ny infrastruktur.*

Mobilitet frem mod 2050

2019 – 10. september, Teknik og Miljø udgiver visionen.

Infrastrukturplan 2035

Aftale af 28. juni 2021 mellem regeringen (S) og V, DF, SF, RV, EL, K, NB, LA, ALT samt KD, hvor NB senere trådte ud. Aftalen har stor betydning for Aarhus, idet den indeholder finansiering af en tunnel under Marselis Boulevard samt udbygning af E45 mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord. Viborgvej mellem E45 og Søbyvad foreslås etableret som motortrafikvej i stedet for motorvej, og en VVM-undersøgelse fra 2012 skal derfor revurderes. Derudover indeholder den en ny togstrækning mellem Aarhus og Silkeborg.

Udvalget for fremtidens højklassede kollektive trafik

Byrådet vedtog den 27. april 2022 en indstilling vedrørende afrapportering fra Udvalget for fremtidens højklassede kollektive trafik.



ÅRHUS OM
- 10 kommuner

TILLYKKE DA

MRÅDET
uden lige

ANMARK



De overordnede veje, vejbestyrelsesforhold og motorveje

Vejbestyrelsesforhold og vejlove

To forhold har gennem tiderne haft afgørende indflydelse på kommunernes handlefrihed og økonomi på vej- og trafikområdet. Det ene er vejbestyrelsesforholdene eller retten til at bestemme over, hvad der skal ske med vejen, hvordan den vedligeholdes, hvem der skal have adgang til vejen, om den skal udvides eller måske helt erstattes af en ny vej. Med retten til at bestemme følger også ansvaret og økonomien. Det andet forhold er vejlovene, der angiver de overordnede retningslinjer for, hvorledes vejbestyrelserne skal agere i de forskellige vejsager.

Gennem tiderne har bestyrelserne for vejen skiftet mellem staten, amter og kommuner. Traditionelt har staten

og amter taget sig af de overordnede veje (hovedlandeveje og landeveje) og kommunerne de resterende veje, bivejene. Kommunerne har, som det laveste led i hierarkiet, i deres planlægning været afhængige og til dels hæmmede af, at der har været flere vejbestyrelser. I flere tilfælde har kommunerne været i en situation, hvor udviklingen af det overordnede vejsystem ikke har fulgt med byudviklingen. Kommunerne har derfor skullet lægge pres på staten og amter for at få gennemført forbedringer. Samtidig har de stået i det dilemma, hvor de på den ene side har haft ønsket om at have bestemmelsesretten over vejene i eget hus – og dermed andre vejbestyrelser så langt væk som muligt. På den anden side har de i erkendelse af egen økonomiske formåen ønsket de andre vejbestyrelser så tæt på som muligt.

Et tidsbillede

Aarhus Kommune syntes ikke altid, at amtet og staten foretog de rigtige dispositioner. Det kunne få især rådmand Olaf P. Christensen op i det røde felt. I takt med den stigende trafik på Oddervej blev presset for en bro eller tunnel for elever til Skåde Skole større og større. For en midlertidig sikring ansatte Aarhus Kommune to voksne trafikvagter, som skulle standse trafikken ved fodgængerfeltet. Aarhus Kommune var af den opfattelse, at en bro måtte være vejbestyrelsens ansvar, i dette tilfælde daværende Århus Amtskommune, men amtet frasagde sig ansvaret. Derved kom ønsket om broen til at stå som et eksempel på konflikten mellem to vejbestyrelser, udtrykt ved rådmand Olaf P. Christensens udtalelse i Århus Stiftstidende den 8. maj 1980: "Som vejbestyrelse vil amtet gerne bestemme, men ikke betale." Aarhus Byråd besluttede at anlægge broen i 1980. Broen stod færdig og kunne indvies den

10. december 1981 til stor glæde for lokalsamfundet, hvor broen havde været et ønske i 16 år.



Stibroen set mod Skåde Skole, 2021.

Foto: Forfatteren.

Vejloven blev revideret i 1971 med ikrafttræden den 1. april 1972 som en naturlig følge af kommunalreformen i 1970. Den definerede tre vejbestyrelser: staten, amter og kommuner. Denne konstruktion med visse justeringer af ansvarsområderne holdt frem til Strukturreformen med virkning fra 2007. Strukturreformen betød, at amterne blev nedlagt og erstattet af regioner uden ansvar for vejområdet. Der skete hermed en kraftig forenkling af vejadministrationsområdet. Samtidig reducerede staten statsvejnettet betragteligt og overlod dermed ansvaret for en stor del af det overordnede vejnet – bortset fra motorveje og enkelte hovedlande-veje – til kommunerne.

For at få planer til at gå op i en højere enhed og at få staten til at tage ansvar i Aarhus-området, har der i perioden fra kommunalreformen til Strukturreformen været nedsat adskillige arbejdsgrupper, der har haft til opgave at udarbejde detaljerede redegørelser og oplæg til de politiske forhandlinger. Disse forhandlinger og udfaldet heraf har været afgørende for, om der er faldet trafikinvesteringer af i Aarhus-området. Det belyses kronologisk i det efterfølgende, men først skal situationen op til kommunalreformen kort omtales.

Fra vejfondtilskud til bloktilskud

Før kommunalreformen og den nye vejlov trådte i kraft, blev vejene bygget med baggrund i *Lov om tilskud til offentlige veje* fra 1958. Der var to muligheder for tilskud. Den ene er beskrevet i lovens § 1, stk. 2: *"Til delvis dækning af kommunernes udgifter til offentlige veje og stier udbetales der dem for hvert finansår et refusionsbeløb på grundlag af hver kommunes i henhold til §§ 2-4 anerkendte vejudgifter i vedkommende finansår. Disse udgifter refunderes for amtskommunernes vedkommende med 75 %, medens refusionsprocenten, for så vidt angår de øvrige kommuner, fastsættes for hver enkelt kommune under hensyntagen til længden af kommunens offentlige veje, kommunens indbyggertal og størrelsen af de refusionsberettigende vejudgifter."*

Stier var ikke særlig højt prioriteret. Således nævnes i § 2, stk. 2: *"Udgifter til offentlige stier kan kun medregnes, når ministeren for offentlige arbejder under hensyn til den pågældende stis færdselsmæssige betydning godkender dette."*

Lovens kap. 2 omhandler selve vejfonden og beskriver den anden mulighed for tilskud til vejanlæg. Midler til vejfonden kom blandt andet fra opkrævede afgifter af motorkøretøjer mv. og drivmidler til disse.

Midlerne i vejfonden gik forlods til de førnævnte refusionsudgifter til amter og kommuner. Dernæst skulle vejfondens midler først og fremmest bruges som tilskud til anlæg eller udbygning af samt forstærkning af kørebaner på offentlige veje, som var af betydning for den gennemgående færdsel. Men loven havde også et socialt sigte, idet midlerne også kunne anvendes som tilskud til andre anlægsarbejder på biveje og offentlige bygader, der blev iværksat med det formål at bekæmpe arbejdsløshed. I så fald skulle projekterne også godkendes af arbejdsministeren udover af trafikministeren. Den sociale tilgang sås allerede i 1930'erne, hvor dele af tilskuddene til både Ringgaden og overdækningen af Aarhus Å blev givet med henvisning til bekæmpelse af arbejdsløsheden.

Det var Trafikministeriet, der administrerede vejfonden efter høring i det 16 mand store Vejnævn, hvori der sad repræsentanter for ministerier, amter og kommuner. Vejnævnet havde mulighed for at anbefale et øget tilskud.

For kommunerne var refusionsordningen og vejfonden ikke særlig hensigtsmæssig. Det har været overordentlig vanskeligt at budgettere og planlægge både anlæg og drift af vej- og stisystemet. De to vejlove, *Lov om bestyrelsen af offentlige veje* (1957) og *Lov om tilskud til offentlige veje* (1958), kastede også nogle u hensigtsmæssigheder af sig.

Under 2. behandlingen af forslag til *Lov om bestyrelsen af offentlige veje* påpegede Knud Tholstrup (Retsforbundet) ved 2. behandlingen af vejbestyrelsesloven: *"F.eks. ser jeg ikke med velvilje på, at en kommune skaffer sig vejfondstilskud til udbygning af små villaveje langt bredere og solidere end nødvendigt til formålet, blot fordi der skal en vis bredde til, for at der kan opnås tilskud."*

To problemstillinger blev på denne måde skabt for eftertiden. For det første blev der anlagt for brede og for store lokale villaveje, som indbyder til høje hastigheder. Det kastede siden et hav af ønsker om hastighedsdæmpende foranstaltninger af sig. For det andet fik en lang række lokale veje status som offentlige veje. En ulighed, som blev synlig for Aarhus Kommune ved kommunalreformen, hvor ensartede lokale veje i nogle områder havde status af offentlige veje og i andre områder status af private fællesveje. Denne problematik er blevet diskuteret i byrådet med jævne mellemrum lige siden. Dog blev der fundet en foreløbig balance

ved vedtagelsen af indstilling om harmonisering af vejnettet i Aarhus Kommune vedtaget af Aarhus Byråd den 22. marts 1917.

Som nævnt var udbygning af stinettet ikke særlig højt prioriteret. Bilismen var i kraftig udvikling, hvilket også blev afspejlet i lovene. Under Folketingets 1. behandling af *Lov om bestyrelse af offentlige veje* i 1957 udtalte Gustav Holmberg (V): *"Men tiden går, udviklingen tager fart, og enten vi synes om det eller ej, bliver trafikken flyttet fra banerne til vejene."*

Det havde en særlig betydning for opnåelse af tilskud fra vejfonden, at veje og bygader havde status som hovedveje. Havde de det, betød det en øget chance for tilskud.

Her havde Aarhus Kommune gode kort på hånden, idet hovedvejssystemet i Aarhus Kommune før 1972 omfattede adskillige veje inden for Ringgaden. Således var både Dronning Margrethes Vej, Åboulevarden, Ny Banegårdsgade, Marselis Boulevard, Spanien og Kystvejen en del af hovedvejssystemet bestyret af kommunen selv.

I slutningen af 1960'erne og indtil den nye vejlovs ikrafttræden i 1972 havde Aarhus Kommune for-handlinger med staten om hovedvejssystemet i selve Aarhus. Blandt andet ønskede kommunen, at staten optog Nørre Allé-Nørregade som hovedvej i stedet for Åboulevarden. Dette ønske skulle ses i sammenhæng med den Trafik- og parkeringsplan for Midtbyen, som byrådet vedtog den 16. december 1965. Planen angav en udbygning af Allégaderingen med seks spor. En så stor opgave kunne kommunen ikke løfte alene uden vejfondstilskud, hvorfor ønsket om Nørre Allé-Nørregade som hovedvej opstod (og dermed en forhåbning om en smutvej til vejfondens prioriteringsliste). Kommunen havde også et ønske om at få udvidet Spanien, som på det tidspunkt havde hovedvejsnummer A44. Staten havde formentlig kommunalreformen i tankerne, da der blev givet afslag på begge ønsker. I forbindelse med de nye vejloves ikrafttræden pr. 1. april 1972 blev hovedlandevejsforbindelsen gennem Aarhus trukket ud til Ringgaden.

Vejbestyrelsesforhold 1961.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, 1961.



Status på det overordnede vejnet pr. 1. april 1972

I starten af 1970'erne herskede der betydelig usikkerhed omkring det overordnede vejnet og dets udbygning. Der var nok en erkendelse af, at Egnspanens vældige vejssystem ikke lod sig realisere. Samtidig kom der uklare meldinger fra staten – både om udbygning af motorvejssystemet og opgradering af de eksisterende hovedlandeveje. En diskussion om linjeføring for motorvejen ved Aarhus øst eller vest om Brabrand Sø var ikke just fremmende for en afklaring.

Det overordnede vejnet ved Aarhus måtte i begyndelsen af 1970'erne betegnes som havende en yderst ringe kvalitet i forhold til den hastigt stigende trafik, samtidig med at hovedlandevejsforbindelsen gennem Aarhus baserede sig på Ringgaden indviet i 1939.

Behovet for nye veje fremgår også tydeligt af det nye Århus Amts første vejplan fra 1973 dækkende perioden 1971–1985. Det var både en sammenskrivning af udbygningsplanerne for de tidligere Århus Amt, Skanderborg Amt, Randers Amt og Holbæk Amt (Samsø) samt planer tilpasset den nye situation efter de nye vejloves ikrafttræden og dermed fordeling af ansvaret for hovedlandevejsnettet. Det var en vejplan med baggrund i en generel målsætning om *"en hurtig og sikker afvikling af trafikken,"* og her blev udelukkende tænkt på biltrafikken. Der var dog en bevidsthed om, at vejplanlægningen skulle opfattes som en sektorplanlægning, der *"på længere sigt bør sammenpasses med anden sektorplanlægning i den regionalplanlægning, som kommunalreformen bl.a. har tilsigtet."* Med baggrund i udbygningskriterierne: tilstrækkelig bæreevne, kapacitet, trafiksikkerhed, trafikøkonomisk rentabilitet samt komfort blev opstillet en udbygningsplan som i relation til Aarhus Kommune indeholdt:

- Grenåvej, fra bygrænsen til Brovej, udvidelse til fire spor med midterrabat.
- Grenåvej, fra Brovej til Motorvej, udvidelse til fire spor med midterrabat.
- Oddervej mellem Beder og Malling, udvidelse og forstærkning.
- Oddervej, forlægning vest om Beder og Malling.
- Ringvejen, ikke-anlagte dele samt eksisterende tosporede strækninger, udvidelse til fire spor med midterrabat.
- Ringvejen, fra Holme til Skåde, anlæg i to spor.
- Silkeborgvej, fra bygrænsen til Ringvejen (gennem Åbyhøj), udvidelse til fire spor med midterrabat.

- Silkeborgvej, fra Ringvejen til Ydre Ringvej, udvidelse til fire spor med midterrabat.
- Silkeborgvej, fra Ydre Ringvej til Framlev, udvidelse til fire spor med midterrabat.
- Silkeborgvej, fra Framlev til Låsby, udvidelse til fire spor med midterrabat.
- Skanderborgvej ved Hasselager, forlægning med fire spor med midterrabat.
- Gl. Horsens landevej, fra Jyllands Allé til Tranbjerg, udvidelse til fire spor med midterrabat.
- Gl. Horsens Landevej, forlægning vest om Solbjerg.
- Landevejen mellem Randers og Skanderborg, forlægning ved Sabro og ved Borum.
- Borumvej (Gl. Silkeborgvej), forlægning ved Borum.
- Viborgvej, fra bygrænsen til Ringvejen (gennem Hasle), udvidelse til fire spor med midterrabat.
- Viborgvej, fra Ringvejen til Ydre Ringvej, udvidelse til fire spor med midterrabat.
- Viborgvej, fra Ydre Ringvej til Svenstrup, udvidelse til fire spor med midterrabat.
- Ydre Ringvej, fra Viborgvej til Skanderborgvej

Af vejplanen kan også læses, hvilke arbejder der var igangsat:

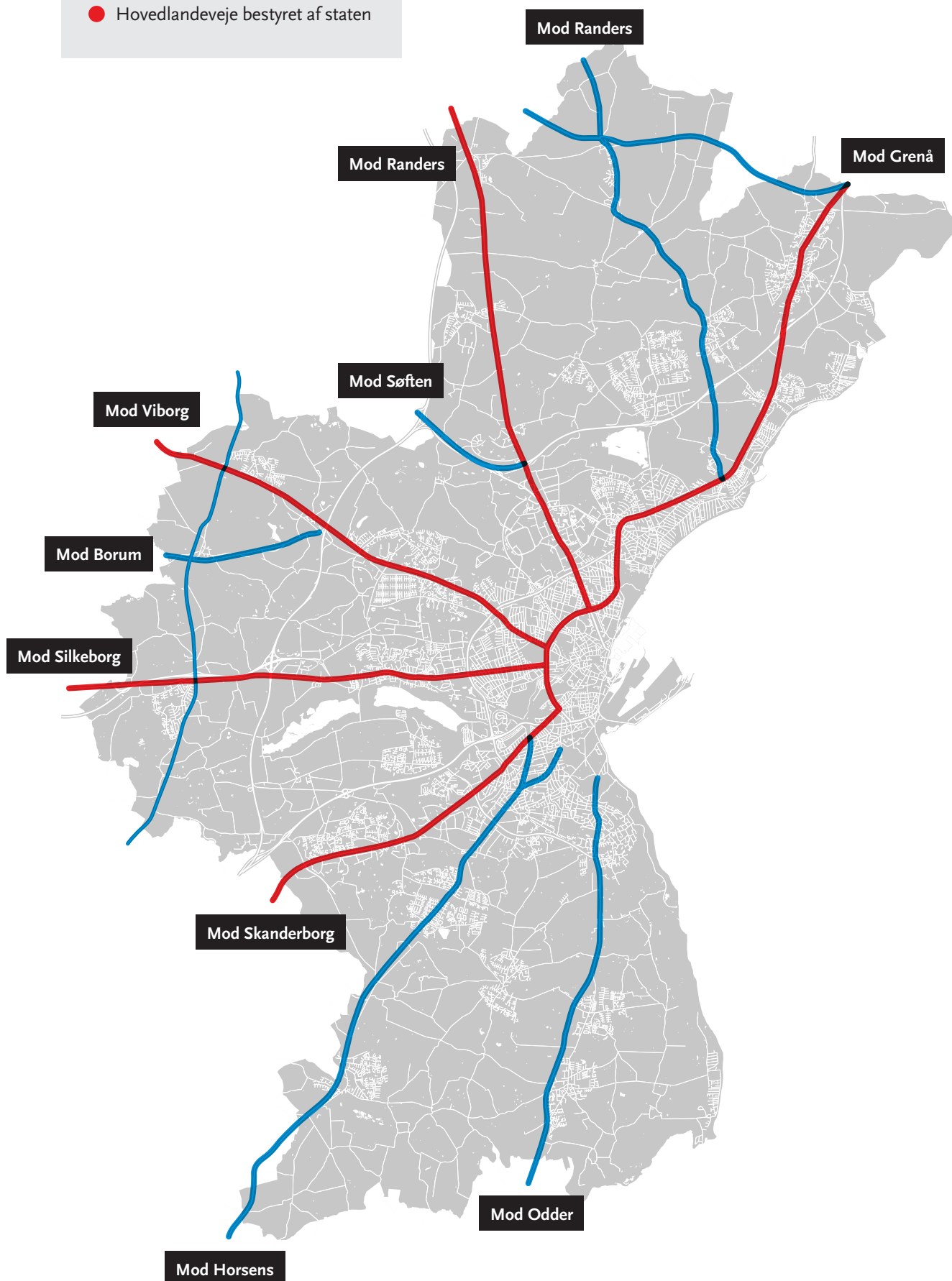
- Skanderborgvej ved Kongsvang, udvidelse til fire spor med midterrabat.
- Gl. Horsens Landevej, fra Tranbjerg til Solbjerg, regulering og forlægning.

Udbygningsprogrammet omfattede ca. 1/3 af det samlede hovedlandevejs- og landevejsnet. Vejplanen nævner, at ca. 1/3 skønnes at være udbygget til en i forhold til trafikbelastningen passende standard, mens den sidste 1/3 kan klare sig med diverse reguleringer – især i relation til trafiksikkerheden.

Den 16. februar 1973 blev der afholdt et møde mellem trafikminister Jens Kampmann (S) og repræsentanter for Aarhus Byråd og Århus Amt om de overordnede vejforhold og motorvejsproblematikken. Jens Kampmann gav udtryk for, at man ikke skulle forvente motorvejen uden om Aarhus etableret de første ti år. Oliekrisen oktober 1973 lagde en dæmper på anlægsaktiviteten. Den 13. november 1973 skrev trafikminister Jens Kampmann til Aarhus Byråd og Århus Amtsråd med forslag om, at der søges en midlertidig ordning på hovedlandevejsproblemet således, at staten optager og udbygger Ringvejen som hovedlandevej mod, at byråd og amtsråd overtager alle hovedlandevejsforbindelser inden for Ringvejen.

Den nye vejlov fra 1. april 1972

- Landeveje bestyret af Århus Amt
- Hovedlandeveje bestyret af staten



Ministerens forslag blev behandlet i både byrådet og amtsrådet og affødte skarpe reaktioner – særligt med hensyn til udsigten til at overtage hovedlandeveisstrækninger inden for Ringvejen. I amtsrådets svarbrev af 20. februar 1974 formuleres det blandt andet således: *"Principielt må man anse en ordning, som forudsætter, at staten investerer i udbygning af en vej, som er landevej/kommunevej, og som også er udset til i fremtiden at skulle klassificeres som landevej/kommunevej, i stedet for at foretage fornødne udbygningsarbejder på de veje, som var udset til at være hovedlandeveje, indtil de blev afløst af motorvejen vest om Aarhus, for at være i strid med vejlovens forudsætninger."* Og senere i brevet: Man "skal i den forbindelse påpege, at tilstandene på en del af de nuværende hovedlandeveisstrækninger inden for Ringvejen (...) nærmer sig trafikalt kaos."

Aftale mellem stat, amt og kommune, 1977

Efter svarbrevene til trafikministeren forsøgte både amt og kommune at optage nye forhandlinger med staten om hovedlandevejene i Aarhus-området. I mellemtiden blev trafikministeren udskiftet to gange, og det blev først med trafikminister Niels Matthiasen (S) ved roret, at der i 1976 igen blev optaget forhandlinger om de overordnede veje.

Der blev således nedsat et udvalg med teknikere fra Vejdirektoratet, Århus Amt og Aarhus Kommune. Opgaven for teknikerudvalget var at komme med forslag til en midlertidig ordning af vejbestyrelsesforholdene samt fordeling af vejudgifter mellem parterne, indtil en motorvej uden om Aarhus kunne anlægges. Forslaget skulle danne grundlag for forhandlinger mellem trafikministeren, byråd og amtsråd.

Aarhus Byråd ville være forberedt, når resultatet af dette udvalgsarbejde kom. Stadsingeniørens Kontor havde tidligere i 1973 udarbejdet et projekt for Hasle Ringvej. Dette blev behandlet på byrådsmødet den 20. oktober 1976, hvor det blev godkendt. Samtidig blev det vedtaget, at spørgsmålet om Ringvejens udbygning og finansiering skulle være afhængig af de forhandlinger med staten om det fremtidige statsvejnet i hele Aarhus-området, som var igangsat. Byrådet havde således fået et godt kort på hånden i form af viden, når der senere skulle diskuteres projekt for udbygningen af Ringvejen.



Projektrapporten Hasle Ringvej, 1973.

Udvalget kom med en rapport i december 1976. På den baggrund blev der skitseret en aftale, som i sin enkelhed gik ud på, at staten færdiggjorde Ringvejen og optog denne som hovedlandevej og dermed havde ansvaret, indtil en motorvej uden om Aarhus blev anlagt. Endnu en gang blev trafikministeren udskiftet. Så det blev Kjeld Olesen (S), der stod for aftalen. Den blev benævnt midlertidig, da den kun skulle gælde frem til det tidspunkt, hvor motorvejen uden om Aarhus var etableret. Aftalen blev tiltrådt af byrådet og amtsrådet i 1977 og blev efterfølgende vedtaget i Folketinget som Lov nr. 295 af 8. juni 1978. Der skulle dog gå endnu ti år, før Ringvejen var færdig til ibrugtagning i hele forløbet fra Viby Torv til Grenåvej (se afsnittet om Ringvejene, side 98).

Motorvej Ø eller V, stort H eller lille H

Udover den generelle diskussion om det overordnede vejnets tilstand stod kommune og amt i 1970'erne over for en virkelig stor opgave med at få en afklaring af forløbet af den østjyske motorvej omkring Aarhus.

Storårhus-kommissionens langtidsplan fra 1954, som var forløberen for Egnspanen, indeholdt den østjyske motorvej med en linjeføring øst om Brabrand Sø. Egnspanen fra 1966 tog munden lidt mere fuld, idet den som udgangspunkt havde linjeføringen øst om Brabrand Sø. Men derudover også en linjeføring vest om søen. Det blev nemlig forudsat, at motorvejen øst om Brabrand ad åre løb tør for kapacitet, og at det derfor var nødvendigt med en supplerende nord-sydgående motorvej. Det var også de forudsætninger, der var indeholdt i projekteringsloven for den jyske motorvej vedtaget af Folketinget i 1965. Projekteringsloven blev vedtaget med baggrund i rapporten *Anlæg af motorveje i Jylland* fra 1962.

Med baggrund i projekteringsloven fra 1965 blev der i 1972 pålagt byggelinjer, der reserverede arealer til en gennemførelse af en motorvej øst om Brabrand Sø. På dette tidspunkt var diskussionerne om linjeføringen allerede godt i gang. Befolkningen, Folketinget, byrådet, amtsrådet og teknikere delte sig i spørgsmålet.

Mange faktorer påvirkede holdninger og diskussionerne. Og bølgerne gik højt. Op gennem 1970'erne var der en stigende miljøbevidsthed, som i første omgang koncentrerede sig om trafikens støjpåvirkninger bl.a. på de nyopførte etageboliger i Gellerup. 1970'ernes første oliekrise, som kom i 1973 med økonomisk afmatning til følge, initierede spørgsmålet, om motorveje nu også var nødvendige. Ligeledes blev der nedsat en Folkekomité mod motorveje.

I forbindelse med diskussionerne forud for projekteringsloven i 1965 kom kulturgeograf Johannes Humlum på Aarhus Universitet med en alternativ linjeføring. Humlum mente, at motorvejen skulle ligge i Midtjylland omkring den jyske højderyg. Han mente, at man derigennem kunne tilgodese by- og erhvervsudviklingen vestpå. Han argumenterede så godt, at Vejdirektoratet i sin rapport fra 1962 var nødsaget til nøje at lave beregninger, der sammenlignede hans forslag med Vejdirektoratets forslag om linjeføring tæt på de østjyske byer. Humlums forslag til linjeføring fik nyt liv, da partierne bag aftalen *En grøn transportpolitik* i 2008 blev enige om, at der skulle gennemføres en analyse af ny nord-sydgående midtjysk motorvejskorridor.

Trafik og støj var hovedelementerne i diskussionerne. Fortalerne for en østlig linjeføring påpegede, at den

ville give den størst mulige trafikale aflastning af de hårdt trængte aarhusianske veje. Dette argument var lige ved at give bagslag for Aarhus Kommune, da medlemmer af Folketingets Trafikudvalg i forbindelse med diskussionerne om linjeføringen overvejede at lade kommune og amt udføre og finansiere motorvejs-etapen, eventuelt med statstilskud, ud fra den betragtning, at en væsentlig del af den trafik, der vil blive afviklet på den østlige linjeføring, måtte have udgangspunkt inden for det lokale område.

Med i argumentet for den østlige placering var også, at såfremt motorvejen blev placeret i en vestlig linjeføring, var det nødvendigt at udbygge ringvejssystemerne for at kunne klare presset fra den stigende trafik. De trafikprognoser, der blev udarbejdet til lejligheden, viste, at Ringvejen mellem Viborgvej og Randersvej ville blive belastet med 61.500 biler i døgnet i år 2000 i en situation med en vestlig motorvej, der så kun ville få en døgntrafik på 18.200. Eksemplet illustrerer også, hvor svært prognosearbejde kan være, og hvorledes resultaterne kan bruges og misbruges i den aktuelle situation.

Fortalerne for en vestlig linjeføring påpegede den støjmæssige og visuelle påvirkning af byområdet, der efterhånden var vokset tæt på den snævre korridor, hvor motorvejen skulle forløbe, samt hensynet til Brabrand Sø, som den østlige linjeføring ville ligge temmelig tæt på.

Et mindretal i Folketingets Trafikudvalg foreslog i 1972 en ændring af projekteringslovens linjeføring til den vestlige placering. Trafikudvalget besluttede på den baggrund at anmode trafikministeren om at føre forhandlinger med de lokale råd, før der blev truffet en beslutning i sagen. Så sagen kom igen på byrådets bord den 6. juli 1972, hvor man vedtog at protestere mod en ændring af projekteringsloven.

Derudover var det også rådernes klare opfattelse, at staten skulle finansiere en havneforbindelse, som statsvej. Et ønske, der har eksisteret lige siden og fortsat eksisterer, jf. det senere afsnit om havneforbindelser side 122.

Derfor indeholdt kommunens oplæg fra 1975 til regionplan en linjeføring for motorvejen øst om Brabrand Sø samt en motorvejsindføring til Aarhus. Denne indføring er da også tegnet helt ned på havnearealerne.

Byrådet og amtsrådet havde en klar interesse i at få fastlagt linjeføringen, idet begge råd var bevidste om, at staten ville være nølende med anlægget, såfremt der kunne spores lokal uenighed. På den anden side var spørgsmålet om linjeføringen med til at splitte både byrådet og amtsrådet. Omend der i begge råd var flertal for en østlig linjeføring, skrumpede dette flertal ind. Også flere og flere lokale folketingspolitikere begyndte at sætte spørgsmålstegn ved en østlig linjeføring. Folketingets Trafikudvalg var flere gange på besigtigelse.

Den 7. marts 1974 kom Århus Amts Fredningsplanudvalg på banen, idet udvalget skrev til Folketingets Trafikudvalg, Vejdirektoratet, amtsråd og byråd og foreslog alternative linjeføringer, som var en form for kompromisløsninger mellem den vestlige linjeføring og den østlige linjeføring. Formålet for Fredningsplanudvalget var først og fremmest at forhindre den østlige linjeføring, som efter udvalgets opfattelse ville være alt for ødelæggende for miljøet omkring Brabrand Sø. På den anden side kunne udvalget godt følge det trafikale argument med, at en løsning skulle kunne aflaste det lokale vejnet.

Fredningsplanudvalgets henvendelse fik som konsekvens, at de jyske folketingsmedlemmer i Folketingets Trafikudvalg, der var nyt efter folketingsvalget i december 1973, anmodede ministeren om at revurdere linjeføringen endnu en gang. Derfor blev der nedsat et teknikerudvalg med repræsentanter for Vejdirektoratet, amt og kommune, hvis opgave blev at analysere de forskellige muligheder. Udvalget udarbejdede rapporten *Undersøgelse af alternative motorvejslinjer ved Århus*, som indeholdt myriader af forslag til linjeføring, herunder forslagene fra fredningsplanudvalget samt en særlig redegørelse for de støjmessige forhold ved de forskellige linjeføringer. Fredningsplanudvalgets forslag gik på tværs af det område, som i dag er Årlev Engsø. Området var dyrket land, og man havde formentlig ikke fra udvalgets side den senere naturgenoprettelse i form af engsøen i tankerne.

Overraskende for nogen vil det formentlig være, at man i *Århus Årbog 1974* finder et indlæg om motorvejslinjeføringen skrevet af den på det tidspunkt tidligere borgmester Bernhardt Jensen (S). I indlægget argumenterer han for, at man skal fastholde den østlige linjeføring samt afgreningen heraf, idet Aarhus Kommune, såfremt der vælges en vestlig linjeføring,

alligevel bliver nødt til – for egne penge – at anlægge en vej i den østlige linjeføring til at tage det voksende pres fra den stigende biltrafik i byen.

Da planerne om motorveje blev lagt i Danmark og optegnet på et kort lignede det samlede motorvejssystem et H. I folkemunde og blandt teknikere blev det derfor naturligt omtalt som Motorvejs-H'et. Der blev pustet lidt mere ild til motorvejsdebatten, da trafikminister Niels Matthiasen (S) i en trafikpolitisk redegørelse i 1975 fastslog, at kun motorveje i det lille H skulle anlægges. Dette blev senere vedtaget af Folketinget, og jyderne kunne nu se frem til, at de overordnede veje udenom og nord for Aarhus blev udbygget som motortrafikveje. Dermed blev der også sendt et signal til de lokale parter om, at det ikke hastede med en beslutning om en linjeføring øst eller vest om Aarhus

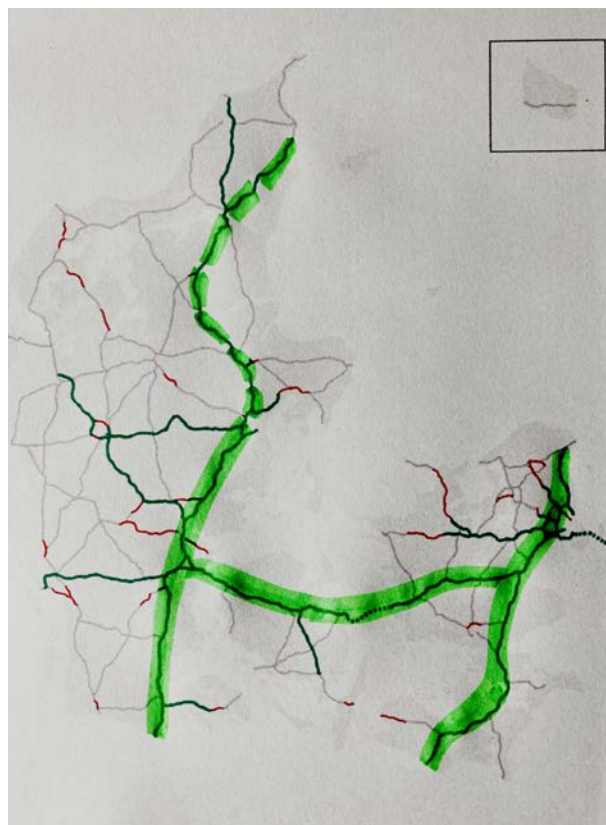


Illustration af Motorvejs H'et i Danmark.

Foto: Forfatterens skitse.

Dette skete, samtidig med at rapporten om de alternative motorvejslinjer var på vej til byråd og amtsråd.

Den 6. oktober 1975 blev der afholdt et særligt møde for politikerne på Aarhus Rådhus. Politikerne var tilhørere sat over for et ekspertpanel af teknikere fra Vejdirektoratet, amtet og kommunen. Derudover var der en særlig gæst i form af professor Fritz Ingerslev, som var en af de fremmeste på feltet vejstøj på Polyteknisk Lærestanstalt (nuværende DTU). Tanken med mødet var at klæde politikerne på til den efterfølgende debat om motorvejen i byrådet og amtsrådet.

Debatten fandt sted i byrådet den 10. december 1975, men medførte ingen afklaring. Det var en meget lang – og til tider følelsesladet – debat. Selvom sagen blev sendt til behandling i udvalget, ønskede borgmesteren en vejledende afstemning. Det var i sig selv særegent. Afstemningen viste 16 stemmer for en østlig linjeføring og 15 stemmer imod. Bemærkelsesværdigt var det også, at de enkelte partier var splittede i spørgsmålet.

Citater fra byrådsdebatten

Borgmester Orla Hyllested (S):

"Da man som bekendt ikke standser trafikken ved at undlade at bygge en vejforbindelse, må det, hvis Folketinget vedtager en linjeføring vest om Brabrand Sø, forudses, at det vil blive nødvendigt med en vejforbindelse af lavere klasse i motorvejens tracé. En sådan vejforbindelse vil være betydelig mindre miljøvenlig end den nedgravede motorvej."

"Havde der været lokal enighed om denne sag, var de kræfter i Folketingets trafikudvalg, som har rejst spørgsmålet om ændring af loven, næppe kommet til udfoldelse."

"Den lokale modstand, der er mobiliseret især af direkte berørte og kræfter stærkt til højre og venstre, er båret frem af ordet miljø. Men hvad er miljø?"

Rådmand Olaf P. Christensen (K):

"Der er ikke fra nogens side, selv fra vesttilhængernes side, ført noget bevis for, at vi kan slippe af med bilerne i dette århundrede."

"Ønsketænkningen, patentmedicinen om, at den kollektive trafik skal kunne tilgodese hele vort transportbehov i fremtiden, kan man som realpolitiker og planlægger ikke betragte som et egentligt argument."

"Lad os nu være ærlige og erkende, at vi faktisk i dag ved, at bilfabrikanterne af hensyn til miljøet arbejder med at nedsætte støjgenerne. Hvem véd, måske findes der i år 2000 kun biler drevet ved el på vort vejnet."

Bent Dohm (K):

"Hvis jeg skal forestille mig den østlige motorvej som et billede, så tager man Århus Bys mest kendte skulptur Agnete og Havmanden og saver denne over på langs og fjerner Agnete og Havmanden en halv meter fra hinanden og så fylder man to grå striber beton og en sort streg imellem dem."

"Jeg håber, at hver enkelt i denne sal vil stemme efter sin samvittighed, og jeg håber så, at det bliver et flertal imod østlinjen."

Walther Lund (S):

"Man er lige ved at få det indtryk af den debat her i aften, at os der går ind for den østlige motorvej, vi er en samling tåber og forbrydere."

Et tidsbillede

Modstanderne i byrådet af motorvejen øst om Brabrand Sø arrangerede den 26. januar 1976 et møde i Brabrand, hvor også trafikminister Niels Matthiasen var inviteret. Ministeren var i forvejen i Aarhus for at drøfte motorvejens placering med de lokale politikere. I dette forum, som overvejende var imod motorveje, var han ikke særlig populær, og da mødet var slut, havde arrangørerne ikke til hensigt at skaffe ham en taxa til hotellet. Her trådte overingeniøren fra Stadsingeniørens Kontor til og tilbød et lift i en lille Morris Mascot, som tilhørte en af ingeniørerne i vejafdelingen. Niels Matthiasen var en stor og høj mand og Morris Mascot'en en lille og bedaget bil, men det lykkedes at få trafikministeren krøllet sammen på forsædet, få bilen startet og kørt ind til hotellet. Dét, at have en minister alene i et lukket rum, har været en ønskesituation for de lokale embedsmænd, men om det har haft nogen betydning for det overordnede vejnet og motorvejslinjeføringen står hen i det uvisse ...



Arealet tiltænkt motorvejen øst om Brabrand Sø ligger mellem Ringvejen og Gellerupplanen. Foto set mod nord, 2006.
Foto: Aarhus Kommune.

Sagen blev behandlet over to møder i Teknisk Udvalg, hvor bl.a. *Århus Komitéen mod motorveje* havde foretræde. Komitéen rejste blandt andet spørgsmålet om blyforgiftningsfaren. Dette kommenterede stadsingeniøren i udvalget, idet han påpegede, at blyoptagelsen skete gennem fødevarer, og at der ikke var landbrugsarealer omkring den østlige linjeføring.

Da sagen kom tilbage fra Teknisk Udvalg til byrådets møde den 4. februar 1976, var der fortsat et lille flertal for en østlig linjeføring (16 stemmer for og 15 stemmer imod), men mindretallet proklamerede, at det ville gå videre til trafikministeren i et forsøg på at hindre den østlige linjeføring. Det lykkedes så omkring ti år efter i 1985.

Amtsrådet, der havde sat behandlingen i venteposition, indtil der forelå en afklaring fra byrådet, var noget mere klar i afstemningen, som foregik den 10. februar 1976. Således stemte 18 medlemmer for den østlige linjeføring, ni medlemmer imod, ét medlem tog forbehold og tre var fraværende.

Senere – i 1977 – pustede trafikminister Kjeld Olesen yderligere til ilden, da han lagde op til, at der slet ikke skulle bygges motorveje i fremtiden. Det udløste en heftig debat. Folketinget godkendte ikke forslaget, men besluttede, at der fortsat skulle bygges motorveje, men i det reducerede spareprofil, hvor midterrabatten blev reduceret fra 12 m til tre m.

Motorveje blev bygget i 1970'erne også i Aarhus Kommune

Selvom de store og heftige diskussioner om motorveje prægede 1970'erne, og der i samme årti kom oliekriser i 1973 og 1979 og økonomisk afmatning, blev det faktisk det årti, hvori der blev bygget flest motorveje i Danmark.

Skanderborg-Aarhus

I Aarhus kom det første stykke motorvej til i 1977. Her åbnede strækningen Skanderborg-Aarhus i det brede profil på 38 m med en bred midterrabat på 12 m. Det blev det sidste stykke motorvej med det brede profil i Danmark, da Folketinget samme år, som også nævnt ovenfor, vedtog, at motorveje fremover skulle bygges med en smal midterrabat og autoværn. Aarhus fik mange år senere glæde af den brede midterrabat, idet denne blev udnyttet, da E45 blev udbygget med et tiltrængt ekstra spor i hver retning. Ca. én km før motorvejen støder til Viby Ringvej, indsnævres tværprofilen. Årsagen hertil er, at Vejdirektoratet, som stod for projekteringen, betragtede det sidste stykke som en midlertidig indføring til Aarhus, idet motorvejen jo skulle føres videre mod nord. I Vejdirektoratets officielle pjece i forbindelse med åbningen hedder det: *"Og fortsættelsen i den nordlige ende? Her er usikkerheden så*

stor og meningerne så delte, at disse sider ikke ville række til at beskrive mulighederne med argumenter for og imod. Det må være tilstrækkeligt at nævne spørgsmålet – øst eller vest om Brabrand Sø? – før man aner ekkoet efter ret så ophidsede diskussioner."

Motorvejsstrækningen blev indviet den 29. september 1977. Et par dage forinden bragte Århus Stiftstidende et interview med rådmand Olaf P. Christensen, som i relation til øst-vest-diskussionen sagde: *"Aarhusianerne har kun sig selv at takke for, at der ikke er skabt afklaring på de trafikale problemer. Aarhus-historier bliver ringere og ringere, fordi aarhusianerne selv er begyndt at lave dem."*

Lederen af Vejdirektoratets motorvejskontor omtalte motorvejen ved åbningen i hunkøn og sagde bl.a.: *"Vi synes selv, at hun med sine former og kurver er ganske attraktiv, selvom hun nok er lidt bredere over hofterne end de børn, Jysk Motorvejskontor senere vil lave på det jyske landskab."* Hertil replicerede borgmester Orla Hyllested senere under indvielsesmiddagen, at det havde overrasket ham at høre, at motorvejen var af hunkøn. *"Men jeg har jo heller ikke haft lejlighed til at stifte bekendtskab med så mange vejstrækninger af denne slags. Vi er jo ikke vant med motorvejsindvielser."*



Aarhus Syd Motorvejen, den sidste motorvej fra statens side med bred midterrabat, 2021.

Foto: Forfatteren.

En specialitet er, at motorvejen passerer Døde Å, der afvander en del af Viby til Brabrand Sø. Normalt skiltes ved motorvejen, når denne passerer åløb. I starten faldt det nogle for brystet, at en død å skulle være velkomsten til Aarhus – måske fordi det på det tidspunkt sendte et signal om en stærkt foruren et å. Navnet kan imidlertid dateres langt tilbage og optræder på målebordblade fra 1887. Det menes, at navnet hører sammen med, at der er et lille fald og dermed en lav strømhastighed i åen.

Skødstrup-Løgten

Året efter – den 13. oktober 1978 – blev det andet og nok mere undseelige stykke motorvej indviet. Det var den ca. fem km lange strækning uden om Skødstrup og Løgten. Motorvejen blev modtaget med en begejstring, der var omvendt proportional med længden. Beboerne i de to byer havde i mange år lidt under en stadigt stigende hovedlandevejstrafik mod Djursland, færger og sommerhuse og havde derfor presset på for at få motorvejen anlagt. Man havde nogle år forinden – den 22. september 1975 – indbudt trafikminister Niels Matthiasen til borgermøde og havde her forberedt et meget stormfuldt møde med krav om motorvejens etablering. Men stormen lagde sig ret hurtigt, da ministeren på mødet gav tilsagn om at få sat gang i motorvejsbyggeriet. Ministeren var hjulpet på vej af et kriseforlig, som regeringen havde indgået kort tid forinden den 8. september 1975, og som betød igangsætning af beskæftigelsesfremmende offentlige arbejder. Forliget blev i Århus Stiftstidende sammenlignet med Kanslergadeforliget i 1933, som Aarhus også dengang nød godt af ved bygning af Ringgaden og overdækning af Aarhus Å.



Motorvejen med smal midterrabat uden om Skødstrup og Løgten, 2021.

Foto: Forfatteren.

Den korte motorvejsstrækning var karakteristisk på to måder. Den ene var, at den var første motorvejsstrækning i Danmark bygget med det nye motorvejs-spareprofil med en smal midterrabat og autoværn. Den anden, at den kun var motorvejsstrækning nr. 2 i Aarhus-området. Her lå den og gav håb til begge sider. Med håb dels til nabokommunerne på Djursland om en videreførelse af motorvejen uden om Rønde, dels til Aarhus om flere motorveje i det hele taget. Håbet skulle blandes med en god portion optimisme. Det tog således adskillige år, og der skulle gennemføres mange forhandlinger og tages mange og svære beslutninger, før nye motorveje blev åbnet. Således blev motorvejen uden om Aarhus åbnet i 1994 – 58 år efter at de første skitser til det såkaldte motorvejs-H i Danmark blev lanceret. Motorvejen fra E45 til Skødstrup blev åbnet i 2008. Motorvejen fra Skødstrup uden om Rønde blev til en motortrafikvej i 1987.

1985

1985 blev et afgørende år for linjeføringen for motorvejen uden om Aarhus. Diskussioner om linjeføringen øst eller vest om Brabrand Sø fortsatte gennem 1970'erne og blev taget op med jævne mellemrum. Den 23. januar 1985 diskuterede byrådet kommuneplanen. I den forbindelse foreslog VS, at motorvejens linjeføring blev taget ud af kommuneplanen. Forslaget blev vedtaget med ni stemmer for, 20 undlod at stemme, heriblandt de store partier S, V og K. De pegede på, at linjeføringen var lovbestemt, og at det således ikke var tilstrækkeligt blot at tage den ud af kommuneplanen. Der skulle en lovændring til. VS lagde et massivt pres på Folketinget, amtsråd og byrådet for at få ændret loven fra 1965 om en østlig linjeføring. Den 19. marts 1985 fremsendte trafikministeren et lovforslag, som ikke kom fra hans eget ministerium, til udtalelse. Lovforslaget lagde op til at droppe både den østlige og vestlige motorvejslinjeføring – og altså helt at opgive en motorvej udenom Aarhus.

I indstilling til byrådet blev trafikudvikling, motorvejsplanlægning og byudvikling taget op til nærmere vurdering. Det blev konkluderet, at de hidtidige motorvejsplaner havde til formål at understøtte Egnssplanens idé om en nord-østlig og syd-vestlig vækstretning samt to aflastningscentre. Byudviklingen var imidlertid ikke sket som forudsat. Byudviklingen havde været begrænset, aflastningen af Aarhus Midtby med to aflastningscentre var udeblevet, og i stedet var der opstået to nye centerdannelser i Tilst og i Brabrand.

Endelig var trafikken nord-syd ikke steget så kraftigt som antaget i Egnspanen. Det blev herefter konkluderet, at Ringvejen, som var under udførelse, ville kunne klare trafikstigningen i en overskuelig fremtid, og at motorvejen udenom Aarhus kunne ses uafhængigt af kommunens byudviklingsplaner. Dog var der fokus på havnen og dennes udvikling og dermed behovet for stærke vejforbindelser mellem motorvejen og havnen.

På byrådets møde den 19. juni 1985 vedtog man som svar på ministerens brev at *"henstille til ministeren, at der snarest og senest samtidig med etablering af en fast forbindelse over Storebælt anlægges en motorvej forbi Århus helt frem til Frederikshavn i den planlagte linjeføring vest om Brabrand Sø."* Det blev dog bemærket i byrådsreferatet, at der ikke hermed var taget stilling til linjeføringen for en motorvej vest om Brabrand Sø. Man benyttede også lejligheden til at opfordre ministeren til at optage en nordlig og en sydlig havneforbindelse fra Ringvejslinjen til havneområdet som hovedlandeveisforbindelser på den statslige vejplan.

Arealerne til en motorvej øst om Brabrand Sø skulle dog ikke helt opgives. Således foreslog man bygge-linjerne, der var pålagt i 1973, bevaret, samt at arealerne efter et konkret projekt kunne tilplantes med skov. I det medfølgende notat fra Stadsingeniørens Kontor blev livremmen og selerne beskrevet således: *"Samtidig hermed vil det af hensyn til fremtidige behov for trafik anlæg affødt af ukendte bystrukturer være relevant indtil videre at bibeholde de foretagne arealreservationer i linjeføringen øst om Brabrand Sø."*

Endelig blev den store forlægning af Silkeborgvej syd om Brabrand Sø taget ud af planerne. Den havde fulgt planlægningen siden projekteringsloven fra 1965.

Byrådet må have været under pres for en beslutning. Bemærkelsesværdigt er det, at denne for det overordnede vejnet i Aarhus temmelig markante beslutning blev taget, uden at sagen havde været behandlet i Teknisk Udvalg.



Aarslev Engsø set mod syd-øst. Anlægsloven fra 1965 muliggjorde en forlægning af en udbygget Silkeborgvej over disse engarealer, 2021.

Foto: Forfatteren.

Storebæltsaftalen og jyske motorveje

De politiske aftaler

Den 12. juni 1986 blev en aftale om en fast forbindelse over Storebælt indgået. Aftalen var afgørende for en videreførelse af motorvejen uden om Aarhus og nordpå til Aalborg. Det var under debatten i folketingsalen, at navnet *Den jyske Trafikmafia* blev hæftet på de magtfulde trafikordførere: Svend Heiselberg (V), Helge Mortensen (S), Jens Risgaard Knudsen (S), Kaj Ikkast (K) og Arne Melchior (CD). Disse stillede nemlig som betingelse for at indgå aftalen, at der blev bygget en række motorveje i Jylland. Under debatten kommenterede Keld Albrechtsen (VS) det krav: "*Det er jo de rene mafiametoder.*"

I aftalen om den faste forbindelse blev det formuleret, at motorvejen mellem Aarhus og Aalborg skulle stå færdig i 1993. Et første og stort skridt på vejen var at finde en brugbar linjeføring uden om Aarhus. Til det formål blev der nedsat et udvalg med repræsentanter for Vejdirektoratet, amtet og kommunen. Udvalget præsenterede i marts 1987 rapporten *Undersøgelse af vejnetsforholdene ved Århus*, hvori der var et forslag til linjeføring og tilslutninger for en motorvej vest om Brabrand Sø.

Tilbage var endnu en tilsvarende stor opgave. Nu skulle der opnås politisk enighed om et forslag til fordeling af opgaverne mellem de tre vejbestyrelser (stat, amt og kommune) på de overordnede veje i Aarhus-området i tiden efter motorvejens åbning. Her var der umiddelbart et konfliktpunkt mellem staten på den ene side og kommune og amt på den anden. Amt og kommune havde i efteråret 1986 sat sig sammen og i enighed fundet frem til et forslag til fordeling af vejopgaverne. Kommune og amt var af den opfattelse, at staten burde have ansvaret for en nordlig og sydlig vejforbindelse fra motorvejen til Aarhus Havn, en havn, der var i betydelig vækst og havde en landsomfattende godsomsætning. De lokale parter fandt det således ejendommeligt, at alle havne i Danmark af en vis størrelse havde hovedlandevejsforbindelser stort set ned til havnekajen, men ikke Aarhus.

I et brev til trafikministeren af 17. august 1987 foreslog borgmester Thorkild Simonsen og amtsborgmester Ib Frederiksen, at der blev nedsat en ny embedsmandsgruppe, der skulle udarbejde et forslag til vejbestyrelsesforhold og byrdefordeling parterne imellem. I brevet udtalte borgmestrene, at dette måtte indebære, at embedsmandsgruppen kunne fremsætte forslag til statslig deltagelse i vejanlæg inden for Ringvejen.

Statens synspunkt om ikke at have et fremtidigt ansvar for veje inden for Ringvejen vandt.

Et *Forslag af 1. marts 1988 til fordeling af opgaverne på det overordnede vejnet i Århus-området* fra embedsmandsgruppen og de efterfølgende politiske drøftelser resulterede i en aftale om, at statsvejnettet efter motorvejens etablering skulle bestå af motorvejen, forbindelserne herfra via Aarhus Syd Motorvejen, Silkeborgvej, Viborgvej til Ringvejen samt Ringvejen fra Aarhus Syd Motorvejen til Grenåvej. Denne ordning skulle gælde, indtil en motorvej mellem Søften og Skødstrup var etableret. På tidspunktet for aftalens indgåelse var der betydelig usikkerhed om, hvornår denne motorvejsstrækning kunne etableres. De lokale synspunkter på havneforbindelser blev delvis imødekommet, idet staten forpligtede sig til at udbygge Søftenvej og Randersvej til fire spor fra motorvejen til Nordre Ringgade, mod at Aarhus Kommune udbyggede Nørrebrogade og Nørreport tilsvarende. Århus Amt forpligtede sig til en regulering af Åhavevej-Marselis Boulevard, således at denne ville kunne afvikle lastbiler sydfra til havnen. Også den nuværende Genvejen mellem E45 og Skanderborgvej var med i spillet om opgavefordelingen. I aftalen forpligtede staten sig til at anlægge strækningen mellem E45 og Aarhus Syd Motorvejen, mod at amtet anlagde strækningen mellem Aarhus Syd Motorvejen og Skanderborgvej (se nærmere i afsnittet om Ydre Ring på side 111).

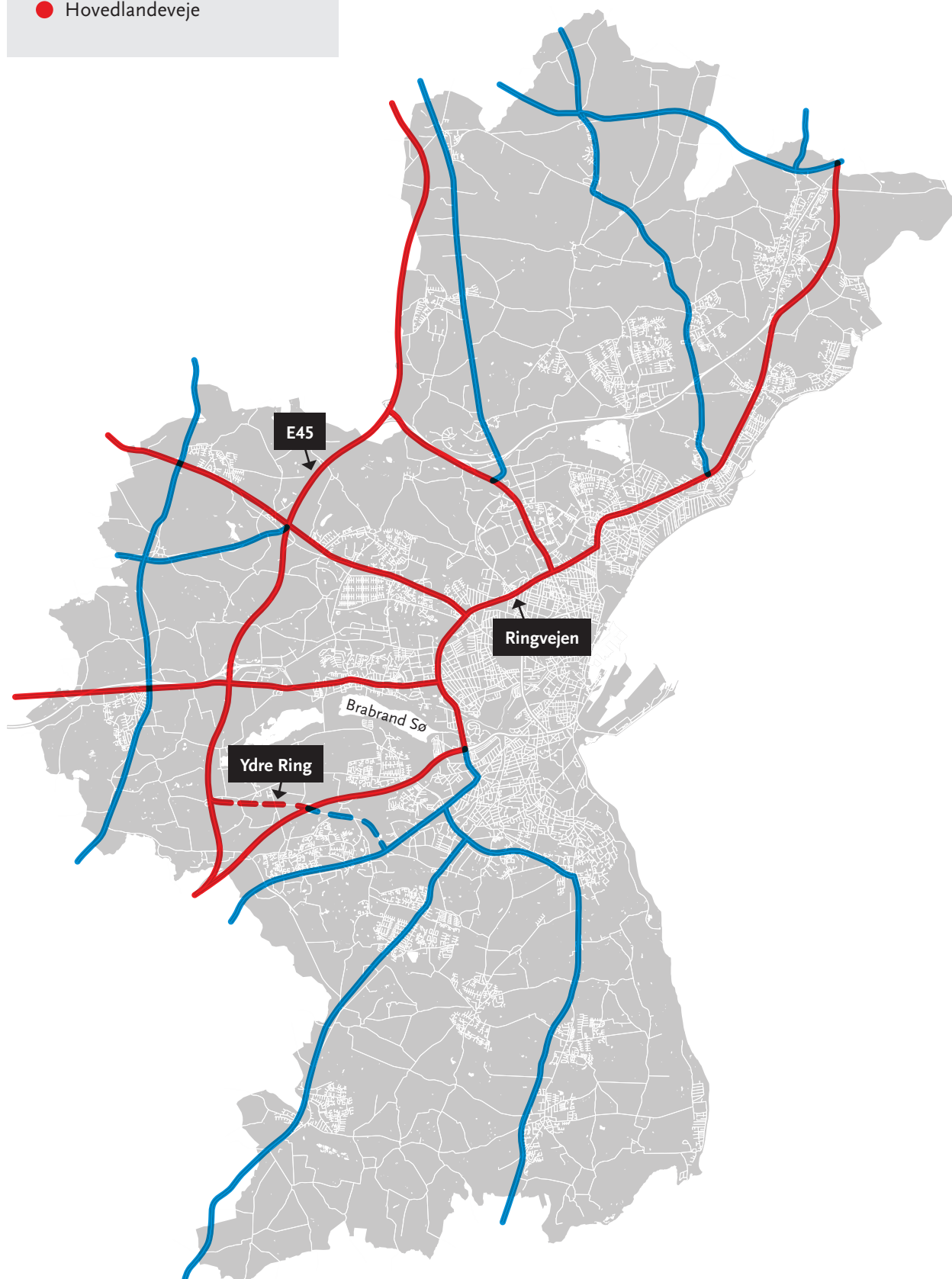
På dette grundlag blev en anlægslov for motorvejen (lov nr. 748 af 7. december 1988) vedtaget. Det var først på dette tidspunkt, at projekteringsloven fra 1965 med en motorvej øst om Brabrand Sø, en motorvejsindføring til Aarhus samt den store forlægning af Silkeborgvej syd om Brabrand Sø blev ophævet. Desuden indeholdt loven ikke længere mulighed for anlæg af en motorvej øst om Brabrand Sø, som kommunen ellers havde lagt op til i forberedelserne til lovgivningen.

1988-aftalen

Ved færdiggørelsen af E45 i 1994

● Landeveje (1994-1998)

● Hovedlandeveje



Motorvejen vest om Brabrand Sø – en del af E45

Et vejanlæg med en lang og til tider dramatisk historie kræver en tilsvarende festlig indvielse. Den 27. juni 1994 blev strækningen, det længste stykke motorvej i Aarhus Kommune, indviet under overværelse af flere tusinde aarhusianere. De var efterfølgende med til at skabe de første motorvejskøer i Aarhus, da arrangementet var slut, og alle skulle hjem i bil på samme tid. Udover indvielsen af selve motorvejsstrækningen – fra Aarhus S til Randers S – blev afslutningen på det store motorvejs-H også officielt markeret. Markeringen af det store motorvejs-H skete dog på forskud, idet Storebæltsforbindelsen, som satte gang i de aftaler, der muliggjorde H'et, ikke stod færdig før i 1998. Det gav dog ikke skår i glæden, og dronning Margrethe kunne dermed klippe den rød-hvide silkesnor over. Det var første gang i kommunens historie, at et vejanlæg blev indviet med royal deltagelse. Med snoreklipningen var der samtidig sat et endegyldigt punktum for diskussionen om motorvejen uden om Aarhus – men ikke om fremtidige motorvejsstrækninger. Foreningen af Jyder mod overflødige Motorveje fra 1993 markerede dette på indvielsesdagen.



Ti borgmestre, Thorkild Simonsen, nr. fire fra venstre, fejrer motorvejsåbningen i 1994.

Foto: Jens Tønnesen, Aarhus Stadsarkiv.



E45 anes kun i landskabet, her set fra Torshøjvej, 2021.

Foto: Forfatteren.

Mange har gennem tiderne bidt mærke i, at man som trafikant på E45 passerer storbyen Aarhus uden at kunne se den. Det skyldes to forhold: For det første har Aarhus-området en karakteristisk topografi med bakker og dale, som er skabt af de åer, som løber mod Aarhusbugten. For det andet lagde de arkitekter og ingeniører, der sad med projekteringsopgaven, et stort arbejde i at få motorvejslinjen tilpasset landskabet bedst muligt med respekt for ejendomsforhold, økonomi, trafiksikkerhed og en række miljøparametre, såsom faunapassager og støjbelastninger. Heldigvis havde man forladt det princip, som de franske vejingeniører indførte, da de kom til Danmark i 1764 for at hjælpe med vejudbygningen, nemlig at den korteste vej mellem to punkter er en ret linje. Et princip, som ud fra et tidsmæssigt perspektiv er ret fornuftigt, men som i relation til indpasning i landskabet ikke er særlig hensigtsmæssigt.

Mange års trængsler med hovedlandevejstrafik igennem Aarhus var nu forbi. I mange år havde der især omkring ferier været en kraftig prop for trafikken, hvor Aarhus Syd Motorvejen endte i et signalreguleret kryds på Ringvejen. Endeløse køer af ferieglade bilister med campingvogne prægede billedet ved feriestart. Så åbningen af motorvejen gav en umiddelbar og stor aflastning af både Ringvejen og Randersvej og dermed også plads til den stigende trafik i årene, der fulgte.

I slutningen af 1990'erne begyndte amtet, kommunerne og – efter 2006 – Region Midtjylland at pege på, at der burde lægges en strategi for en udvidelse af E45 til seks spor fra Kolding til Randers. E45 løser nemlig flere opgaver. Udover at betjene fjerntrafikken fungerer den også som ringvej omkring de større østjyske byer samt betjener pendlertrafik mellem de større byer. Og det kunne forudses, at alle de tre typer af trafik ville vokse i årene, der kom.

Det politiske pres fra Østjylland medførte, at en udbygning af E45 mellem Aarhus Nord og Aarhus Syd kom med i trafiktaftalen 2035 indgået den 28. juni 2021 mellem den socialdemokratiske regering og V, DF, SF, RV, EL, K, NB, LA, ALT og KD, hvor NB senere trådte ud.

De Jyske Tværveje

Efter pres fra kommuner og amter i specielt Midt- og Vestjylland kom der i slutningen af 1980'erne fokus på særligt tre overordnede hovedlandevejsforbindelser. Det var Rute 18 mellem Vejle og Holstebro og – af særlig interesse for Aarhus – Rute 15 mellem Aarhus og Herning samt Rute 26 mellem Aarhus og Hanstholm. Vejdirektoratet udarbejdede i maj 1989 rapporten *De jyske tværveje, Hovedrapport*, som beskrev problemer og planlægningsmuligheder for de tre ruter.

Da der for ruterne var flere alternativer for linjeføringer, blev hovedrapporten i 1991 fulgt op af rapporten *De jyske tværveje, Linjevalgsrapport*. Aarhus Byråd behandlede denne rapport i mødet den 17. december 1991. Byrådet lagde her især vægt på, at der skulle sikres en høj tilgængelighed til Aarhus fra Midt- og Vestjylland, specielt for havnetrafikken. Derudover havde byrådet fokus på, at Rute 15 blev bygget som motorvej mellem Herning og Aarhus, og at udbygningen blev fremmet mest muligt. I den forbindelse pegede man på en linjeføring nord om Silkeborg, da denne kunne udbygges til motorvej. Man havde altså ikke på det

tidspunkt forestillet sig, at en linjeføring gennem Silkeborg kunne få motorvejsstatus – altså den løsning, som blev indviet den 11. september 2016.

I udtalelsen lagde man også vægt på, at motorvejens afslutning ved Aarhus blev udformet, så havnetrafikken blev tilskyndet til at benytte andre veje end Silkeborgvej gennem Brabrand og Åbyhøj. Byrådet anbefalede endelig, at Rute 26 Aarhus-Viborg blev udbygget til motortrafikvej snarest efter realiseringen af Rute 15. I erklæringen fra Teknisk Udvalg blev det supplerende anbefalet *"at der snarest af hensyn til trafiksikkerheden sker en udbygning af motortrafikvejen til Tirstrup, således at den fremtræder efter sin oprindelige hensigt – nemlig som motorvej."*

Linjevalgsrapporten blev i 1992 fulgt op af et udkast til lov om visse hovedlandevejsstrækninger. Loven skulle danne grundlag for anlæg af de tre ruter og blev sendt i høring den 23. december 1992.

Bemærkningerne til lovudkastet blev indledt med: *"Midt- og Vestjylland har i de senere år været præget af en kraftig vækst i erhvervslivet. En vigtig forudsætning for at denne udvikling kan fastholdes og fremmes i de kommende år vil være at udbygge de overordnede vejforbindelser i regionen."*

De lokale politikeres ønske om, at staten også skulle have fokus i det jyske udover hovedstadsområdet, skinner således igennem denne formulering.

Et regeringsskifte fra Regeringen Poul Schlüter (K) til Regeringen Poul Nyrup Rasmussen (S) den 25. januar 1993 kombineret med stor lokal usikkerhed om linjeføringen for Rute 18 og Rute 15 omkring Silkeborg betød imidlertid, at et revideret lovudkast, hvor disse to strækninger blev taget ud, blev sendt i høring den 9. februar 1993 under den igangværende høringsproces.

I Aarhus var det første lovudkast nået til byrådet og sendt til behandling i Teknisk Udvalg. Udvalget nåede på sit andet møde at få information om det ændrede lovudkast og behandle dette, inden sagen gik tilbage til byrådet. De to udgåede strækninger lå imidlertid uden for Aarhus Kommune, hvorfor det ikke fik den store indflydelse på den samlede behandling af lovudkastet. I behandlingen af lovforslaget var der naturligt især fokus på Herningmotorvejen fra Låsby

til Aarhus og ikke mindst indføringen til Aarhus og tilslutningen til det lokale vejnet. Vejdirektoratet havde som grundlag for og uddybning af lovudkastet udarbejdet syv rapporter om linjeføringer og konsekvenser for miljø og trafik. Det blev derfor et ganske omfattende materiale, som udvalget skulle behandle. Udover det tekniske materiale var der 20 foretræder fra lokale interesser samt 25 notater og breve med bemærkninger til og indsigelser mod projektet.

Udtalelsen til Trafikministeriet indeholdt derfor en lang række ønsker, hvoraf langt de fleste blev opfyldt i den senere detailproces i samarbejdet med Vejdirektoratet og Århus Amt, om end den tidsmæssige forskydning mellem nogle af projekterne blev længere end ønsket.

Listen var:

- Udformningen af motorvejen ved Harlev og udvekslingen med det lokale vejnet her.
- Krydsningen med E45 som et fuldt kløverbladsanlæg.
- Motorvejen videreføres mod øst nord om Årslev frem til Silkeborgvej som hovedlandevej.
- Der udføres en afgrening fra motorvejen til Edwin Rahrs Vej og Silkeborgvej.
- Der ønskes en motorvejsstandard for Ydre Ring mellem E45 og Aarhus Syd Motorvejen.
- En arbejdsgruppe bør nedsættes med repræsentanter for stat, amt og kommune med henblik på at bearbejde ønsket om en tilslutning til Aarhus Syd Motorvejen ved Ravnsbjergvej.
- Der skal tages videst mulige hensyn til naturværdierne ved passage af Lyngbygård Å.
- Der ønskes en miljøprioriteret gennemfart på Silkeborgvej gennem Brabrand.
- Der ønskes fremsættelse af forslag til lov om anlæg af Djurslandsmotorvejen.
- Der ønskes gode forhold for adgangen til Årslev Kro.

Aarhus-Herningmotorvejen

Strækningen Låsby-Aarhus blev indviet den 8. november 2003. Inden da havde der været flere planlægningsmæssige udfordringer for Aarhus og de projekterende som opfølgning på byrådets vedtagelser i 1993 om *De Jyske Tværveje*. Projektet var også flere gange i byrådet i forbindelse med først linjebesigtigelsen i 1994 og den efterfølgende detailbesigtigelse i 1996. Endvidere var magistraten involveret i forbindelse med detailbesigtigelsen af motorvejens tilslutning til det lokale vejnet i 2000.



Luftfoto af motorveje og Årslevarealerne, 2024.

Foto: Ortofoto, Styrelsen for Dataforsyning og infrastruktur, CCBY 4.0.

Kløverbladsanlægget

Den ene udfordring var krydsningen med E45. Det skulle blive Danmarks første motorvejs-firkløverblads-anlæg. Det er karakteristisk ved, at man kan køre fra den ene motorvej til den anden i alle retninger. I princippet kan man – som i en rundkørsel – blive ved at køre rundt i anlægget, hvis man er i tvivl om, i hvilken retning man skal. Ulempen er selvfølgelig, at man ret hurtigt kan miste orienteringen, medmindre man har fuldstændig styr på verdenshjørnerne. I kløverbladet er der 15 km vej, og tilpasningen med landskabet har været en særlig opgave for landskabsarkitekterne. Opgaven er løst så godt, at man skal i helikopterperspektiv for at få det fulde overblik over det store anlæg. Blandt andet er der skabt en otte meter høj bølget vold af 750.000 m³ overskudsjord fra underføringen ved E45. Volden har form som en omvendt Alvar Aalto-vase og ligger langs med afkørslen fra E45 syd til Aarhus.



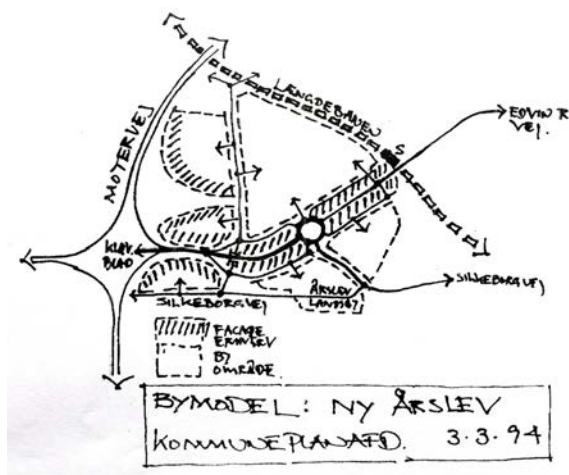
Alvar Aalto-vase set fra bunden, 2024.

Foto: Forfatteren.

Broen, der fører E45 over Silkeborgmotorvejen, blev anlægsteknisk en særlig opgave. Brodækket, der var delt i to, blev bygget ved siden af kørebanerne på E45, der var i fuld drift. Efter støbningen blev de 3.600 tons tunge brodæk på 30x60 m skubbet på plads ved hjælp af et luftpudsesystem. Flytteafstanden var ca. 30 m og kunne gøres på et par timer. Trafikken på motorvejen var forlagt i ca. 50 dage som følge af bygningen af understøtningen og selve skubningen. Løsningen med at skubbe broen var dyrere end en traditionel bro, men hvis man indregner generne for trafikanterne i form af tid og trafikikkerhed, var det en løsning, som samfundsøkonomisk var at foretrække.

Vejbetjeningen af Årlevarealerne

En anden udfordring var at opnå enighed mellem staten (Vejdirektoratet) og Aarhus Kommune om vejbetjeningen af de store udlagte erhvervsarealer øst for E45 og nord for Silkeborgvej. I de indledende faser af projekteringen af motorvejen var arealerne udlagt som perspektivarealer i kommuneplanen. Derfor havde Aarhus Kommunes teknikere svært ved at argumentere for diverse tilslutninger og broer for det lokale vejnet.



Den første byplanillustration af Årlevarealerne.

Foto: Stadsarkitektens Kontor.

Til brug for forhandlingerne med Vejdirektoratet udarbejdede Aarhus Kommune derfor i 1994 en simpel skitse/dispositionsplan, der kunne anskueliggøre kommunens ønsker til vejbetjening af arealerne.

Diskussionerne bølgede frem og tilbage i teknikergruppen og drejede sig især om antallet af ben i den store fordelerrundkørsel, som skulle afslutte motorvejen ved Årlev. Desuden ønskede kommunen en bro i en tilstrækkelig længde over en påtænkt forlægning af Rosbjergvej med forbindelse fra arealerne nord for motorvejsindføringen til Silkeborgvej samt afkørsler nord og syd for motorvejsindføringen imellem E45 og rundkørslen.

Vejdirektoratets udgangspunkt var så få tilslutninger som muligt med baggrund i vejnettets kapacitet og dermed trafikafviklingen på det overordnede vejnet. Aarhus Kommune havde naturligt fokus på vejbetjeningen af de kommende erhvervsarealer. Ved linjebesigtigelsen i 1994 fastlagde Ekspropriationskommissionen, at den forlagte Rosbjergvej kunne tilsluttes som

et 4. og 5. ben i fordelerrundkørslen, og at der skulle etableres en bro for den krydsende Rosbjergvej. Kommunen ønskede om et tilslutningsanlæg mellem E45 og rundkørslen kunne dog ikke imødekommes.

I 2000 ændrede Vejdirektoratet kurs med hensyn til antallet af ben i fordelerrundkørslen, idet man i Vejdirektoratet var nervøse for rundkørslens kapacitet. Det var nu Vejdirektoratets holdning, at arealernes vejbetjening skulle ske fra Silkeborgvej og fra Edwin Rahrs Vejs forlængelse, og at der ikke kunne tillades frakørsler – hverken mellem firkløveren og rundkørslen eller i selve rundkørslen. Vejdirektoratet blev bakket op af Ekspropriationskommissionen, der i stedet for et 4. og 5. ben i rundkørslen pålagde Vejdirektoratet at anlægge og betale en rundkørsel på Edwin Rahrs Vejs forlængelse. Aarhus Kommune måtte tage kommissionens beslutning til efterretning.

Motorvejen blev åbnet med det håb, at kommunen senere kunne få tilladelse til at etablere tilslutninger i rundkørslen i takt med Årslevarealernes udvikling, hvilket heldigvis også skete.

Afslutningen af motorvejen ved E45

Undervejs i planlægningsforløbet var det ikke givet, at vejforløbet øst for E45 fik den udformning, det har i dag. Som nævnt i afsnittet om *De Jyske Tværveje* var der flere modeller i spil. Blandt andet var der fortalere for, at Herningmotorvejen drejede mod syd inden mødet med E45 for at lede især havnetrafikken mod den sydlige indføring via Marselis Boulevard. Byrådet fastholdt imidlertid ønsket om en central indføring af hensyn til det generelle trafikmønster, men var samtidig opmærksom på eventuelle trafikproblemer på Silkeborgvej og Edwin Rahrs Vej gennem Brabrand – noget, de lokale trafikgrupper i særdeleshed også var. Derfor mente flertallet i byrådet, at en samlet løsning med både en forbindelse til Edwin Rahrs Vej og Silkeborgvej kombineret med, at Ydre Ringvej blev anlagt mellem E45 og Aarhus Syd Motorvejen og helt frem til Skanderborgvej for at kunne lede havnetrafikken denne vej, tilgodeså den generelle trafikafvikling bedst.

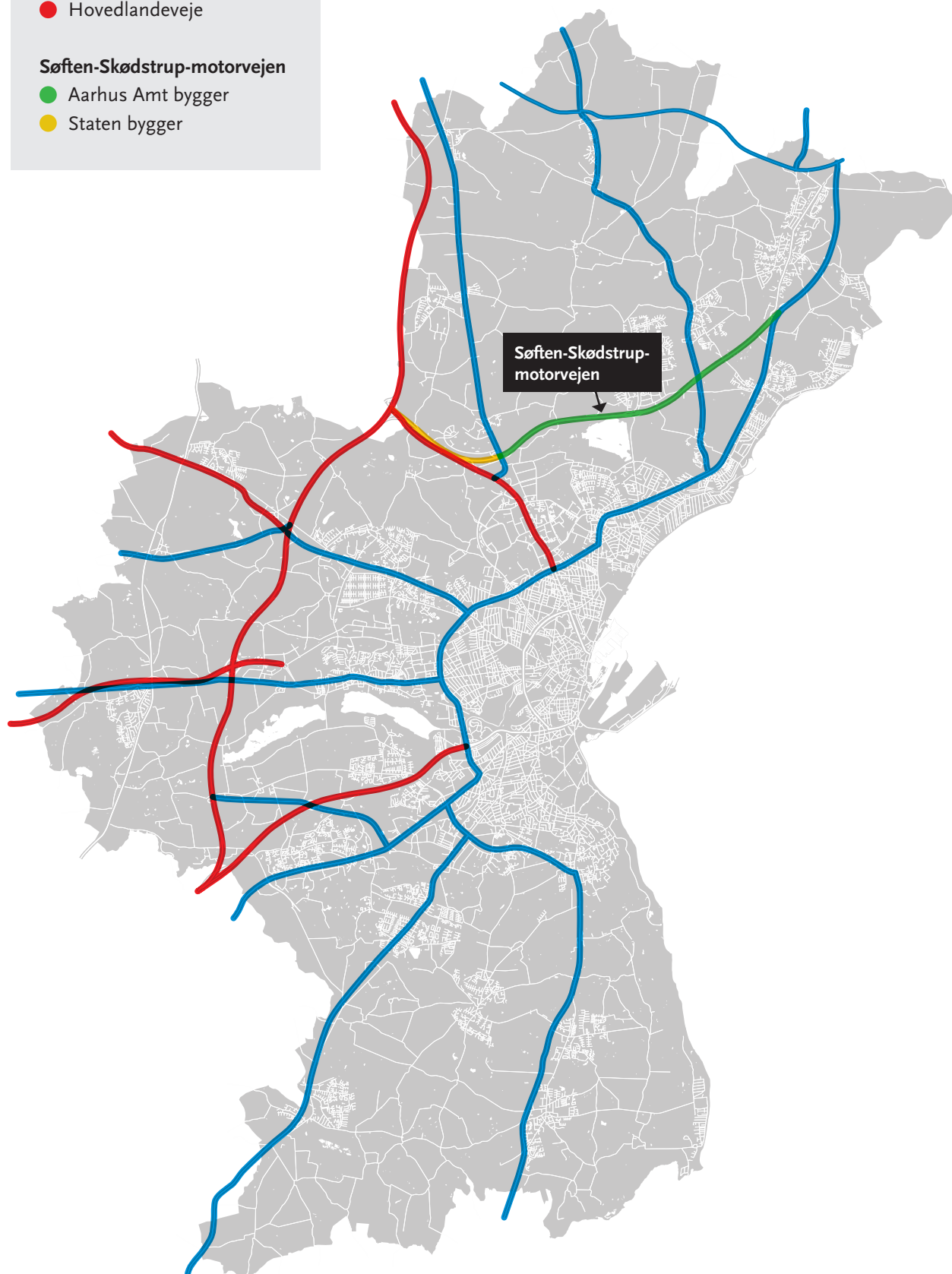
Også sent i planlægningsforløbet var der synspunkter, der gik på, at motorvejen skulle krydse E45 i et nordligere forløb. Tilhængere af dette forløb mente, at det ville være en bedre løsning rent miljømæssigt. Imidlertid var netop de miljømæssige forhold afgørende for den linjeføring, der blev valgt. Ved en linjeføring så tæt på den eksisterende Silkeborgvej som muligt undgik man, at naturområdet blev gennemskåret af flere store veje. Derfor var det også en betingelse for godkendelse i henhold til naturbeskyttelsesloven, at motorvejens passage af Lyngbygårds Ådal skete i umiddelbar nærhed af Silkeborgvej på en ca. 100 m lang dalbro. Den nordlige linjeføring blev taget op i Folketingets Trafikudvalg i 1996. Vejdirektoratet udarbejdede en længere redegørelse, som trafikminister Jan Trøjborg (S) fremsendte til udvalget med følgende bemærkning: *"Jeg henleder udvalgets opmærksomhed på, at anlægslov-linjen er godkendt af Århus Amtsråd, Århus Byråd, lokalrådet Harlev Fællesråd, Skov- og Naturstyrelsen samt Ekspropriationskommissionen. En eventuel gennemførelse af den foreslåede linjeføring forudsætter derfor, at der optages nye forhandlinger med de nævnte myndigheder om linjeføringen, og at anlægsloven i givet fald ændres med deraf følgende forsinkelse af projektet."*

**1998-aftalen mellem staten
og Amtsrådsforeningen**

- Landeveje
- Hovedlandeveje

Søften-Skødstrup-motorvejen

- Aarhus Amt bygger
- Staten bygger



Søften-Skødstrup-motorvejen

Denne motorvejsstrækning har gennem årene været et stort ønske fra de lokale parter side. I forbindelse med forhandlinger om de overordnede veje, som førte til 1977-aftalen, var den konservative rådmand Olaf P. Christensen tilmed parat til at nedprioritere en udbygning af Grenåvej, såfremt der kunne indgås en aftale med staten om at realisere motorvejen i stedet. Men også siden benyttede Aarhus Kommune, i forbindelse med høringer om af det statslige vejnet, lejligheden til at gøre staten opmærksom på det påtrængende behov for motorvejen – både af hensyn til Djursland og af hensyn til de trafikale forhold i det nordlige Aarhus. Staten modstod i mange år det lokalpolitiske pres, og der skulle flere aftaler og en ny kommunalreform til, før motorvejen blev bygget som den seneste i Aarhus Kommune.

Et særligt forhold havde med usikkerheden for placering af E45 øst eller vest om Brabrand Sø. På et tidspunkt blev det foreslået, at Djurslandsmotorvejen kunne bøjes af mod Viborgvej og tilsluttes denne, hvor byggelinjearealet for E45 lå. På denne måde kunne bygningen af Djurslandsmotorvejen gøres uafhængig af placeringen af E45, samtidig med at den kunne hjælpe på trafikafviklingen i den nordlige bydel.

Et nordligt og sydligt hængsel

Hængselbegrebet blev skabt i forbindelse med Vejdirektoratets rapport fra 1992: *Djurslands forbindelser til Den Jyske Motorvej*. I rapporten er de to hængsler til Djursland henholdsvis en motortrafikvej Sdr. Borup-Assentoft og motorvejen Søften-Skødstrup. I forbindelse med behandlingen af rapporten var der i Århus Amt og i de 12 berørte kommuner enighed om, at man anså både det nordlige og det sydlige hængsel for nødvendige. Det førte til, at daværende trafikminister i brev af 8. juni 1993 skrev til de berørte, at han ville indarbejde de to anlæg i den statslige trafikplan *Trafik 2005*, udgivet december 1993, samt afse midler til at starte VVM-processen for Søften-Skødstrup-motorvejen inden 2000.

Aftale en sen nattetime

Aftalen mellem regeringen og Amtsrådsforeningen om ændring af vejbestyrelsesforholdene for det overordnede vejnet dukkede op som lyn fra en klar himmel. Den afledte vejlovsrevision blev ikke genstand for et forudgående udrednings- eller kommissionsarbejde, som tidligere lovudkast havde været igennem. I bogen

Fra chaussé til motorvej kommenterer forfatteren Steffen Elmer Jørgensen det således: *"Aftalen kom som Amtsrådsforeningens skaktræk i en kompliceret forhandlingssituation. Som længere tilbage i historien kunne et større amtsvejnet tjene til retfærdiggørelse af amtskommunernes eksistens."* Aftalen, der senere blev vedtaget af Folketinget som lov nr. 466 af 10. juni 1997 med ikrafttræden 1. januar 1998, betød, at 2/3 af statens vejnet blev overført til amterne.

For Aarhus' vedkommende betød aftalen især, at ansvaret for anlæg af motorvejen Søften-Skødstrup var overgået fra staten til Århus Amt, bortset fra strækningen fra E45 til Randersvej, som staten tidligere havde forpligtet sig til at anlægge som en del af en nordlig havneforbindelse. På den ene side kom beslutningskompetencen tættere på, hvilket alt andet lige var en fordel for kommunen i de politiske forhandlinger; på den anden side skulle motorvejen prioriteres sammen med alle de andre ønsker til vejanlæg, som amtet havde.

VVM-redegørelse og regionplantillæg

Århus Amt tog imidlertid ret hurtigt fat på opgaven. I første omgang gennem et planlægnings- og udredningsarbejde, som bestod af en VVM-redegørelse med efterfølgende vedtagelse af et regionplantillæg nr. 8. Et forudgående idé- og debatoplæg udsendt i efteråret 1997 resulterede i, at VVM-redegørelsen blev temmelig omfattende, idet ikke mindre end 13 forskellige linjeføringsforslag skulle bearbejdes og analyseres for trafikale konsekvenser.

Fokuspunkterne for Aarhus var – udover selve linjeføringen – vejbetjeningen af Lisbjergarealerne, tilslutninger ved Randersvej, en tilslutning af en ikke-kendt forlægning af daværende Herredsvej nord om Skejby og udvekslingen med E45 samt forholdet til Lisbjergskolen. Den gamle Lisbjergskole lå i dalen tæt på byggelinjearealet, som blev fastlagt i 1971. Såfremt skolen kunne eksproprieres, kunne erstatningen være med til at finansiere en ny skole i de nye områder i Lisbjerg. Fordelene ved etablering af motorvejen var en markant aflastning af Grenåvej og Viennevej-Nordlandsvej, samt at motorvejen sammen med E45 og Aarhus Syd Motorvejen ville skabe en højklasset motorvejsforbindelse uden om Aarhus. Da byrådet behandlede VVM-redegørelsen og forslag til regionplantillæg den 27. september 2000, vedtog man overfor amtet at anbefale linjeføringen A4, som var anderledes end den oprindelig tænkte og byggelinjesikrede. For-

løbet for A4 var syd om Lisbjergskolen og nord om Terp – det forløb, som ses i dag.

På dette tidspunkt var det forudsat, at Søftenvej, som var blevet udbygget til fire spor med midterrabat i 1994 og fungerede som statsvej, skulle ombygges til motorvej, og at Lisbjerg Erhvervspark, som var tilsluttet Søftenvej, så kunne tilsluttes motorvejen med vestvendte ramper.

Detailprojekt

Med baggrund i regionplantillægget fremsendte Aarhus Amt i 2002 et detailprojekt for motorvejsstrækningen med bemærkninger om, at projektet også var fremsendt til staten for strækningen mellem E45 og Randersvej (statens ansvar), og at amtet ønskede at igangsætte projektet fra Randersvej mod øst snarest muligt. Byrådet kunne i det store og hele godkende detailprojektet den 28. august 2002.

Med baggrund i detailprojektet gennemførte amtet herefter et udbud, der desværre måtte annulleres, da de modtagne tilbud ikke kunne gennemføres inden for det afsatte budget. Amtet måtte derfor revidere projektet for at finde besparelser. Det reviderede projekt blev fremsendt til Aarhus Byråd i august 2004.

Det reviderede projekt berørte især det lokale vejnet og dermed de lokale trafikforbindelser. I det oprindelige projekt var forudsat en lokal vejforbindelse syd for motorvejen via Topkærvej (forlagt og ført under Søftenvej), Gl. Søftenvej (ført under Randersvej), Elstedvej (forlagt og ført over motorvejen øst for Terp) og Petersmindevej (forlagt og ført under Grenaabanen). Denne forbindelse blev således ikke anlagt fuldt ud, idet Topkærvej ikke blev forbundet med Gl. Søftenvej, og Petersmindevej blev afbrudt. Disse besparelser faldt naturligt nogle i lokalområdet for brystet. Herfra blev der peget på, at man i stedet kunne se på den – efter lokalrådets mening – meget store rundkørsel ved Lystrup.

Projektet indeholdt hele strækningen fra E45 til Skødstrup, men amtet var især interesseret i at få afklaret strækningen mellem Randersvej og Skødstrup, idet strækningen mellem Randersvej og E45 var statens ansvar. På dette tidspunkt var det ikke afklaret, hvornår staten kunne færdiggøre sin del af projektet. Derfor lagde byrådet i sin behandling af det reviderede projekt vægt på, at tilslutningen til Randersvej ikke

blev åbnet, før hele strækningen til E45 var færdig. Såfremt denne tilslutning blev åbnet, ville Randersvej blive overbelastet i en grad, så man frygtede sammenbrud i trafikken.



Markeringssten for første spadestik for første motorvej i regi af Århus Amt, 2004.

Foto: Forfatteren.

Amtet igangsatte projektet øst for Randersvej den 30. marts 2005 med et spadestik af daværende amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen. Et historisk spadestik, idet det var første gang, at et amt havde det fulde ansvar for en motorvejsstrækning. Berømmelsen varede imidlertid kun et par år, idet Strukturreformen lå lige om hjørnet.



Motorvejen under anlæg, set mod vest mod broerne til den store rundkørsel ved Lystrup, 2006.

Foto: Forfatteren.

Ny kommunalreform – Strukturreformen

Et andet forhold skulle være med til at skabe usikkerhed omkring motorvejens færdiggørelse. Pr. 1. januar 2007 trådte den største ændring af det administrative offentlige Danmark siden kommunalreformen i 1970 i kraft. Det betød igen markante ændringer på kortet over vejbestyrelsesforhold, ikke mindst for Aarhus Kommune. Regionerne skulle ikke beskæftige sig med veje. Dermed var der kun to vejbestyrelser tilbage, nemlig kommunerne og staten. I den samlede aftale indgik, at staten skulle overtage Søften-Skødstrup-motorvejen. Staten blev således i opløbet ansvarlig for den strækning, som amtet havde projekteret og igangsat, ligesom staten blev projektleder på den endnu uafklarede strækning mellem Søften og Skejby. På grund af de uafklarede forhold udarbejdede Vejdirektoratet en analyse med henblik på en afklaring af linjeføring, udformning og tilslutninger.

Analysen *Djurslandmotorvejen – Udbygningsstrategier for Søften-Skejby*, april 2006 pegede på, at de oprindelige projekter ikke kunne sikre tilstrækkelig kapacitet i det centrale kryds ved IKEA samt tilslutningsanlægget ved E45. Som følge af den øgede trafik var der desuden behov for en større udbygning af trafiksystemet omkring motorvejen end tidligere forudsat. Vejdirektoratet lancerede med baggrund i analysen en helt ny model for vejbetjeningen. Hvor det tidligere var forudsat, at Søftenvej blev ombygget til motorvej, blev det med denne model foreslået, at der blev bygget en helt ny tosporet Søftenvej parallelt med motorvejen. Dette planlægningsmæssige greb var til stor fordel for Aarhus Kommune, idet det gav en entydig adgang til Lisbjerg-byudviklingsområdet fra motorvejssystemet. Byrådet anbefalede denne model for udbygningen på mødet den 21. juni 2006. Modellen forudsatte, at kommunen finansierede

Lisbjerg Parkvejs tilslutning til den nye Søftenvej samt etablerede Herredsvejs forlægning nord om Skejby koordineret med motorvejsudbygningen.

Endelig færdig

Efter at have indgået i kommunens vejplaner i omkring 50 år og været et stort ønske i alle årene kunne strækningen mellem Randersvej og Skødstrup indvies den 5. september 2008. Det store og ombyggede IKEA-kryds blev åbnet i 2009. Året efter – den 27. august 2010 – kunne den sidste etape officielt åbnes. Det var mere en markering end en indvielse, idet strækningen havde været i brug i nogle måneder. Den røde snor blev derfor symbolsk klippet over på en græsmark ved siden af motorvejen.

Borgmester Nils Borring fra Favrskov Kommune hældte lidt malurt i bægeret, da han i sin festtale beskrev de dårlige forhold for Favrskov Kommunes borgere og erhverv, der skulle benytte motorvejen og efterlyste bedre tilkørselsforhold til denne. Udformningen betød, at kommunens borgere skulle ind omkring rundkørslerne ved IKEA for at kunne komme på motorvejen. Der blev lyttet til borgmesteren, og kritikken blev taget med hjem af trafikminister Hans Christian Schmidt (V). Der blev efterfølgende anlagt ramper ved Høgemosevej, så man fra vest via Søftenvej kunne køre på motorvejen her og tilsvarende den anden vej. Anlægget var også en umiddelbar gevinst for Aarhus Kommune og byudviklingsarealerne ved Lisbjerg.

De østvendte ramper til Høgemosevej blev indviet den 18. juni 2013. Glæden over ramperne var så stor, at både trafikminister Henrik Dam Kristensen (S), borgmester Nils Borring (S) og borgmester Jacob Bundsgaard (S) var til stede ved snoreklippingen.



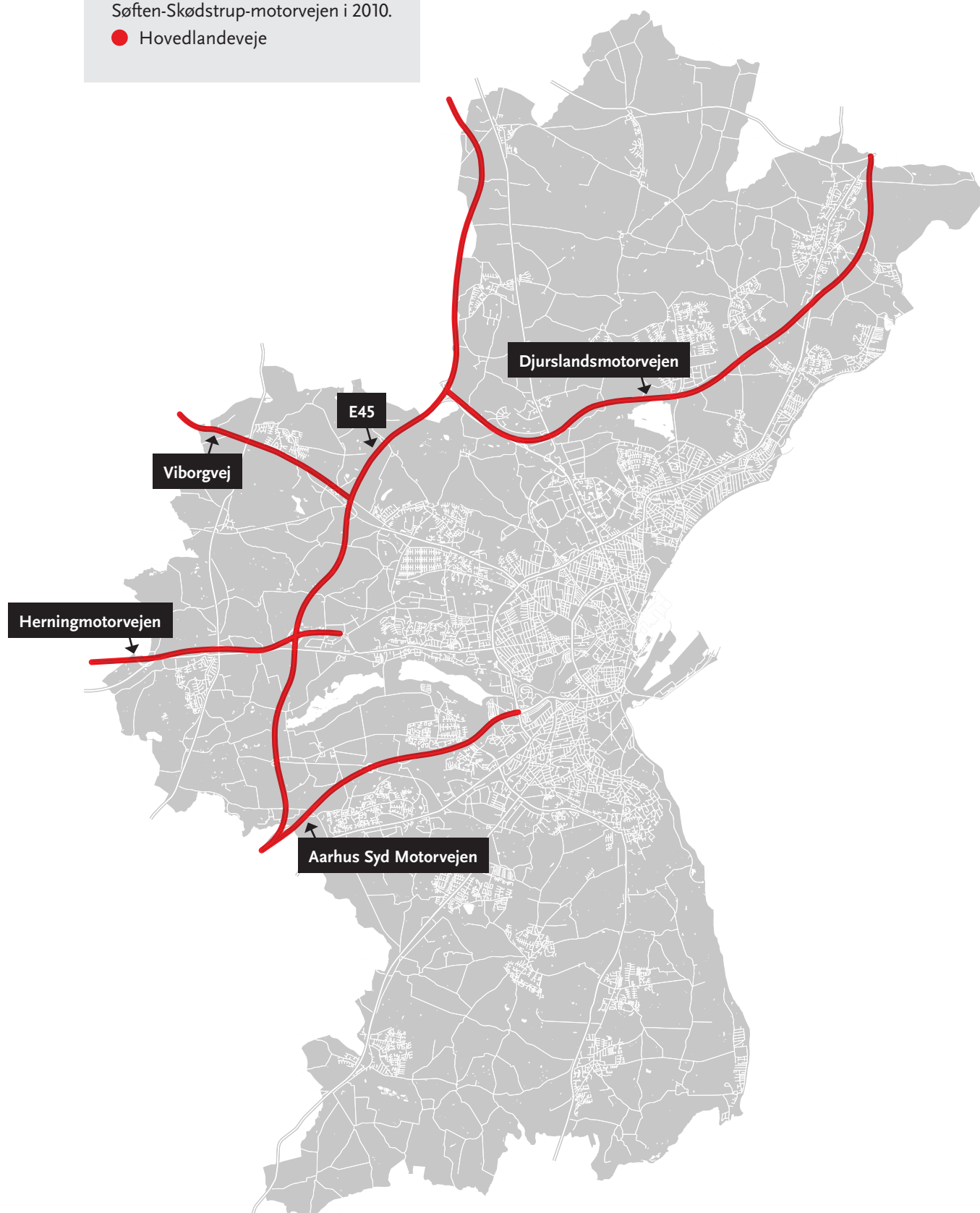
Vejsystemet i Aarhus Nord efter aftalerne om udbygning af motorvejen Søften-Skødstrup, Herredsvej og Søftenvej.

Foto: Skråfoto 2015, Skejby, Aarhus Kommune.

Strukturreformen 2007

Hovedlandeveje efter strukturreformen og statens færdiggørelse af Søften-Skødstrup-motorvejen i 2010.

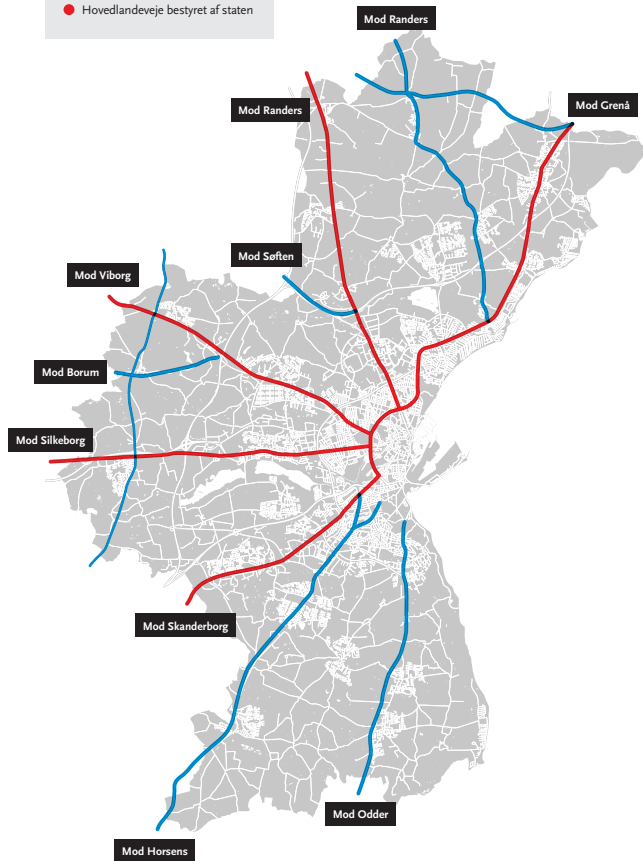
● Hovedlandeveje



Den nye vejlov fra 1. april 1972

● Landeveje bestyret af Århus Amt

● Hovedlandeveje bestyret af staten



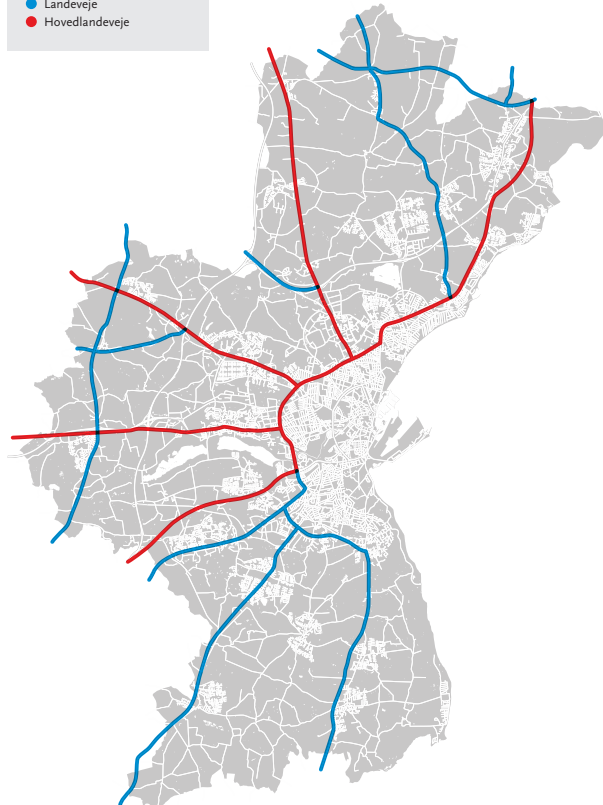
1977-aftalen

Efter ringvejenes færdiggørelse

i 1988 og Ringvej Syd i 1993.

● Landeveje

● Hovedlandeveje

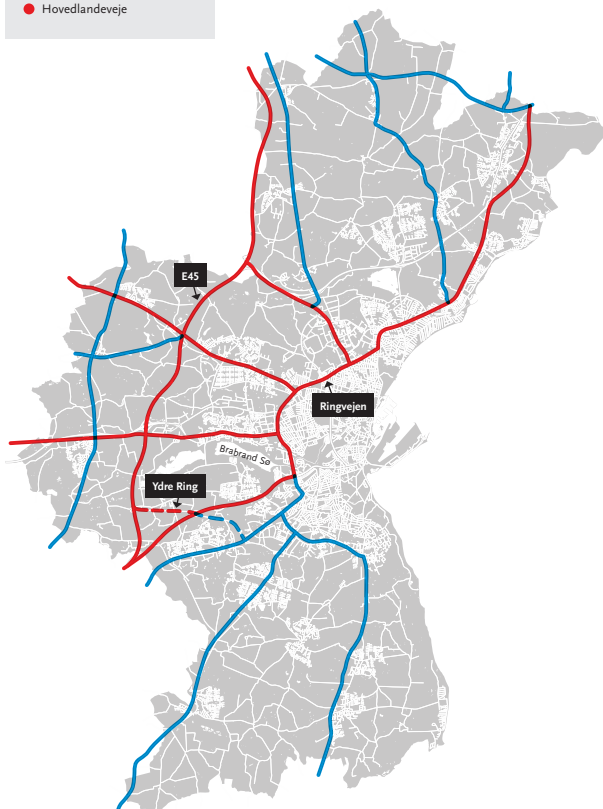


1988-aftalen

Ved færdiggørelsen af E45 i 1994

● Landeveje (1994-1998)

● Hovedlandeveje



1998-aftalen mellem staten

og Aamtsrådsforeningen

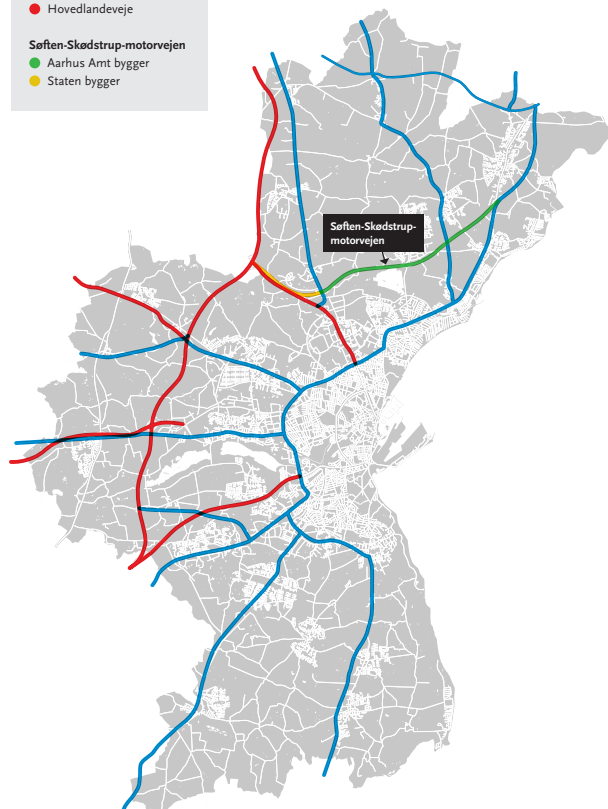
● Landeveje

● Hovedlandeveje

Søften-Skødstrup-motorvejen

● Aarhus Amt bygger

● Staten bygger







Ringveje

Aarhus' beliggenhed ved vandet gør, at der i virkelighedens verden ikke er tale om fuldstændige ringveje, der går hele vejen rundt om byen. Med lidt god vilje kan Allégaderingen ved anvendelse af Kystvejen betegnes som den fuldendte ring. De øvrige ringe har så Kystvejen som fælles strækning. Dermed er der også en geometrisk forklaring på, at trafikken på Kystvejen gennem tiderne har været stærkt belastet af trafik. Mange har således i kørsel mellem bydelene valgt at tage ruten langs med kysten i stedet for at køre uden om byen på de halve ringe. At fuldende ringene – i givet fald som broer eller tunnelanlæg over eller under vandet og havnen – har været fysisk og økonomisk uopnåeligt.

De to betydende ringveje, Ringgaden og Allégaderingen, er beskrevet andetsteds, dels i de indledende afsnit på side 34, dels under Midtbyen side 158.

Ringgadens vestlige og nordlige forløb blev fastlagt med baggrund i vinderforslaget i byplankonkurrencen for *Markjordene Nord og Vest for Byen* i 1919. Forslaget var udarbejdet af ingeniør A. Klixbüll. Det interessante



Udsnit af Klixbülls plan fra 1919, der viser, hvorledes Møllevangs Allé og Risvang Allé var tiltænkt en større rolle i vejsystemet.

ved Klixbülls plan var, at den skitserede et forslag om endnu en ringgade, som så senere er blevet til Ringvejen i dens nuværende forløb.

Klixbüll havde lidt svært ved at tegne det vestlige forløb, idet det uvilkårligt gik ud over daværende kommunegrænse. I bedømmelsesmaterialet fra byrådets møde den 23. oktober 1919 beskrives det således: *"I forbindelse med den af byen allerede forudsete indre Ringgade er der projekteret et godt system af ydre Ringgader, som på en heldig måde danner en forbindelse mellem Risskov, Marselisborg Skov og de mellemliggende parkanlæg og videre. På en overlegen måde er disse gader lagt således, at de danner en sluttet ring på byens grund uden at berøre Vesterengs jorde."*

I denne ring indgik både Risvang Allé og Møllevangs Allé, som altså i den vedtagne plan var tiltænkt en større rolle i vejsystemet end den, vejene har i dag. Møllevangs Allés kurvede forløb op mod Ringvejen og Risvang Allés tilsvarende drej mod Grenåvej kan altså forklares med baggrund i denne plan fra 1919.

En lille frynse ved Klixbülls plan var hans forslag til placering af en flyveplads på Vestereng med adgang fra den foreslåede Ringvej. I bedømmelsesmaterialet står: *"Flyvepladsen ligger ganske vist noget fjernt fra byen; men med gode forbindelser til byen."* Bemærkningen viser, hvor svært det kan være at bedømme den retning, udviklingen vil tage. Man havde i 1919 en klar fornemmelse af, at bilen var kraftigt på vej frem; det så man jo i USA. Men man kunne ikke i krystalkuglen se den udvikling flytrafikken kom ind i, særligt efter Anden Verdenskrig. Og man havde kun datidens mindre flyvemaskiner i tankerne ved vurdering af flyvepladsens placering.

Ringvejenes formål har været at aflaste både radialvejene og vejene i bykvartererne herimellem. Vejenes etablering i sig selv har dog ikke været nok til at fjerne gennemkørende og uønsket trafik fra bykvartererne. Der er derfor blevet fulgt op med lokale trafikplaner, som blev udarbejdet i tæt – ofte årelangt – samarbejde med beboere, erhverv og lokale organisationer.



Den brede Risvang Allé i en kurve over mod en påtænkt Ringvej. Vandtårnet ved Randersvej ses øverst til venstre, ca. 1944.

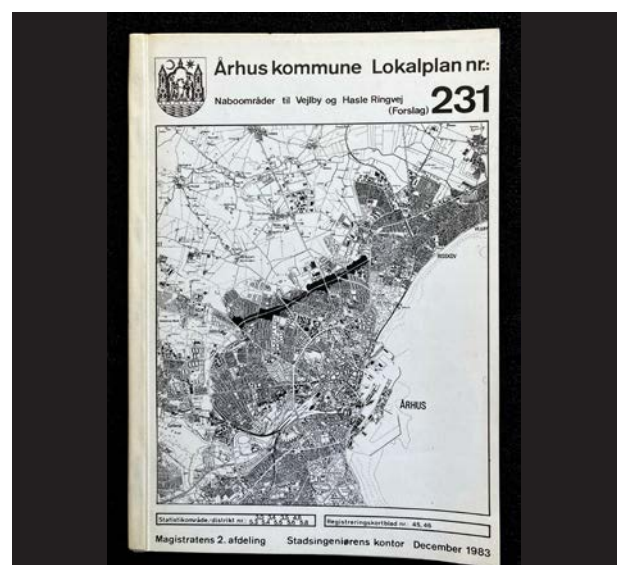
Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.

Vejlby Ringvej, Hasle Ringvej, Åby Ringvej og Viby Ringvej, kaldet Ringvejen

Der skulle gå næsten 70 år efter Klixbülls første idéer, før Ringvejen stod færdig i sin fulde længde fra Grenåvej til Skanderborgvej. Men inden havde der også været en del bump undervejs. Op gennem 1930'erne og helt op til kommunalreformen i 1970 var der et vist samarbejde om byplanlægning mellem kommunerne i Storaarhus-regionen. Et samarbejde, der kulminerede med Egnspanen i 1966. Der blev således også arbejdet videre med Ringvejens forløb. Men det var op til de enkelte kommuner at udføre deres del af Ringvejen. Efter kommunalreformen i 1970 var der to vejbestyrelser på Ringvejen – nemlig Århus Amt og Aarhus Kommune. Som det sidste bump blev Ringvejen som nævnt side 75 inddraget i spillet om de overordnede hovedlandevejsforbindelser i Aarhus-området.

I en artikel i 1936 beskriver Århus Stiftstidende Åbys udvikling omkring Silkeborgvej. Ringvejen er her omtalt som Ydre Ringgade. Herfra citeres: "Som et led i det nye kvarter, der skal opstå her, har Aaby Sogneråd projekteret en moderne 17 meter bred Ydre Ringgade, der skal udgå fra Gjellerupvej og føres op over Arnegaardens Jorde til

Silkeborgvej. Herfra skal Ringgaden gå videre op til Ryvej, som det bliver Hasle Kommunes opgave at modernisere og derefter føres videre op til Charlottehøj eller Landbolyst på Aarhus Byjord, hvorefter Aarhus må tage det sidste nyk." Opgaven med denne overordnede vejforbindelse var altså lagt i hænderne på tre kommuner, hvilket selvfølgelig ikke gjorde realiseringen lettere.



Forslag til Lokalplan 231, Stadsingeniørens Kontor.

Kommunalreformens betydning

Efter kommunalreformen i 1970 var spillerne som nævnt Århus Amt og Aarhus Kommune. Århus Amt var vejbestyrelse for Ringvejen mellem Skanderborgvej og Haslegårdsvej. Strækningen var dels firesporet, dels tosporet (men forberedt til fire spor). Mellem Viborgvej og Haslegårdsvej var vejen ikke anlagt. Århus Amt var også vejbestyrelse for Ringvejen mellem Bethesdavej og Grenåvej, hvor den lå som tosporet vej. Strækningen mellem Haslegårdsvej og Bethesdavej beliggende i det oprindelige købstadsområde var Aarhus Kommunes ansvar og henlå meget forskelligt. Mellem Haslegårdsvej og Herredsvej var alene lokalkørebanerne anlagt. Mellem Herredsvej og Bornholmsvej eksisterede vejen ikke. Fra Bornholmsvej til Stockholmsgade lå der en ældre tosporet adgangsvej med fortove med en kørebanelægning i ringe stand. Fra Stockholmsgade til Bethesdavej lå der på noget af strækningen en tosporet adgangsvej. Resten lå som ubefæstet vejareal.

Alt i alt et kludetæppe af ringe kvalitet og dermed lidet funktionsdygtig som Ringvej. Men de to vejbestyrelser havde bestemt intentioner om at få Ringvejen udbygget. Som nævnt på side 73 var der ved indgangen til 1970'erne et udtalt behov for at øge standarden på det overordnede vejnet. Og trafikbelastningen på Ringgaden, som jo også fungerede som hovedlandeveisforbindelse, havde en trafikbelastning på op mod 43.000 køretøjer i døgnet nord for Viborgvej. I 1972 godkendte amtsrådet og byrådet, at der blev pålagt byggelinjer i henhold til den nye vejlov til udbygning til fire spor af den amtsbestyrede strækning fra Skanderborgvej til Viborgvej. I den forbindelse blev der sikret arealer til ramper ved Silkeborgvej og Viborgvej, så Ringvejen i givet fald kunne føres under disse. I indstillingens bilag ses i øvrigt Aarhus Kommunes intention på det tidspunkt om at lade den udbyggede ringvej få forbindelse til Holme Ringvej og videre fra denne af en ny vej uden om Holme (den nuværende Ringvej Syd).

Hasle Ringvej

Aarhus Kommune ved daværende Stadsingeniørens Kontor tog i 1972 initiativ til at få udarbejdet et projekt for udbygning af den resterende strækning til fire spor. Fra kommunens side var man klar over, at netop dette projekt ville have stor bevågenhed lokalt – ikke mindst fordi det ville være nødvendigt at ekspropriere adskillige parceller. Der blev derfor også afholdt to lokale borgermøder i 1974, hvor modstanden mod projektet på begge møder var temmelig stor. Rådmand Olaf P.

Christensen stod i spidsen for begge, og på det sidste møde lovede han, at der ville blive stillet kommunale teknikere til rådighed for undersøgelse af beboernes forslag til alternative linjeføringer nord om boligområderne. Den kraftige modstand på mødet foranledigede ham dog ifølge Århus Stiftstidende også til at sige: at *"hvis trafikplanlægningen ikke ses i et større perspektiv end snævre lokale interesser, vil det ende i kaos."*

Lovningen på de ekstra undersøgelser gav en tiltrængt pause, da 1974 også var et valgår for kommunalvalg. De ekstra undersøgelser kunne så vare året ud og først herefter forelægges byrådet. På den måde blev diskussionerne om Ringvejen trukket delvis ud af valgkampen.

Støjen

De første miljøkonsekvenser af trafik, som kom i fokus i 1970'erne, var støjen. Udover at projektet krævede ekspropriation af adskillige ejendomme, var den forventede trafikstøj for de indirekte berørte beboere et væsentligt fokusområde. Tacklingen af vejstøj i forbindelse med nye vejprojekter var ikke helt indarbejdet i den kommunale forvaltning. Projektet for Hasle Ringvej indeholdt således ikke støjafskærmning på hele strækningen. I projektbeskrivelsen for strækningen mellem Haslegårdsvej og Herredsvej står følgende: *"Det anbefales således at udføre vejanlægget som angivet, og derefter lade lodsejerne – når de har haft mulighed for at vurdere støjskærmene og deres udseende, virkning m.v. på de andre strækninger – selv træffe afgørelsen om, hvorvidt de ønsker at afgive 2 m brede arealstriber og få udført støjskærme."*

Staten overtager projektet

Parallelt med diskussionerne om projektet for Hasle Ringvej blev der forhandlet med staten om det overordnede vejnet i Aarhus-området. I den forbindelse kom Ringvejen i spil. Staten foreslog at overtage Ringvejen som hovedlandevej og udbygge denne. Ringvejen skulle så fungere som hovedlandevej, indtil en motorvej kunne realiseres. Forslaget mødte kraftig modstand fra kommunens side. Man frygtede af gode grunde, at motorvejen uden om Aarhus på det grundlag ville have lange udsigter. Ja, måske ville motorvejen aldrig blive etableret.

Forhandlingerne førte imidlertid til 1977-aftalen mellem stat, amt og kommune, ifølge hvilken staten skulle overtage Ringvejen fra Viby til Grenåvej og udbygge denne som hovedlandeveisforbindelse.

Aarhus Byråd havde forinden på byrådsmødet den 20. oktober 1976 vedtaget projektet for Hasle Ringvej, herunder fravalgt de alternative linjeføringer, som var fremkommet i forbindelse med borgermøderne. Byrådet havde nu fokus på de støj-mæssige problemstillinger, men vedtog overordnet, at spørgsmålet om Ringvejens udbygning og finansiering skulle gøres afhængig af udfaldet af forhandlingerne med staten. I indstillingen nævnes, at *"det må være helt afgørende, at den miljøfølsomme Hasle Ringvej ikke bliver erstatning for en eventuel motorvej."*

En planlægningsmæssig krølle

Det var Vejdirektoratet, der efter 1977-aftalen skulle stå for projektet. Et af spørgsmålene, der skulle afklares, var forholdet til lokalplanlægningen. Vejdirektoratet var af den opfattelse, at projektet skulle køre efter anlægslov og statens ekspropriationsprocedurer. Men Planstyrelsen var af den opfattelse, at anlægget ville kræve udarbejdelse af en lokalplan. Det var to procedurer, der kunne komme i modstrid med hinanden, f.eks. hvis en endelig vedtagelse af en lokalplan foreskrev ændringer af det projekt, der var vedtaget ved anlægslov. Der kunne dermed skabes tvivl om, hvad kommissarius for statens ekspropriationsforretninger skulle bruge som ekspropriationsgrundlag.

Løsningen blev en lokalplan (*Lokalplan nr. 231, Nabo-områder til Vejlbj og Hasle Ringvej*), der tog udgangspunkt i den fastlagte linjeføring for Ringvejen, men som havde til formål at regulere de arealer, der grænsede op til Ringvejen. Arealer, der medgik til Ringvejens udbygning, var således ikke indeholdt i lokalplanområdet, men vejprojektet blev selvfølgelig beskrevet nøje i lokalplanen. I det forslag til lokalplan, som blev sendt ud til offentlig høring nævnes det derfor: *"Eventuelle*

lokalplanindsigelse specielt vedrørende hovedlandevejsanlægget kan ikke tages til følge eller behandles, idet sådanne indsigelse alene behandles af Ekspropriationskommissionen." Det har formentlig været temmelig svært for den almindelige borger at gennemskue disse processer og at vide, hvornår og hvortil man skulle rette sin anke. Desuden var lokalplanbegrebet på dette tidspunkt relativt nyt. Spørgsmålet om Fuglebakkevejs forlængelse (se side 103) anskueliggør denne problematik.

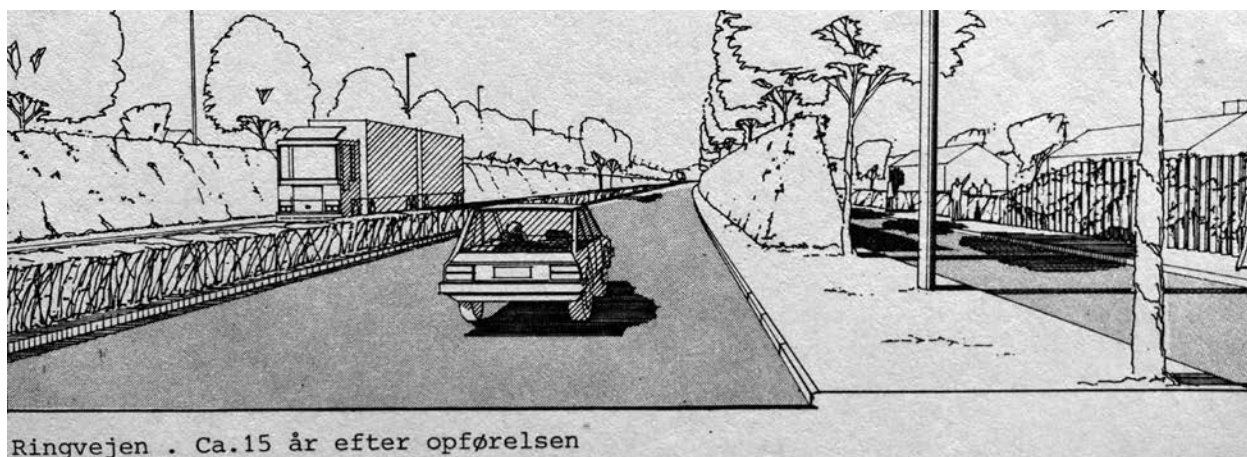
Proceduren blev, at Vejdirektoratet udarbejdede et skitseprojekt, som blev godkendt i byrådet den 16. februar 1983; byrådet vedtog et forslag til lokalplan nr. 231 til offentlig høring den 7. marts 1984; Ekspropriationskommissionen afholdt besigtigelsesforretninger i februar og april 1984; lokalplanen blev endelig godkendt den 22. august 1984; ekspropriationsforretninger blev afholdt i oktober 1984, og gravemaskinerne startede i december 1984.

Konstruktionsmæssige krøller

Da byrådet i 1983 godkendte Vejdirektoratets skitseprojekt, var det under forudsætning af, at samtlige udgifter til etablering af Ringvejen og reetablering af eksisterende forbindelsesmuligheder og anlæg var Aarhus Kommune uvedkommende. Dette var nok en optimistisk tilgang, da man havde en fornemmelse af, at staten ville være påholdende med udgifterne. På den anden side havde byrådet gjort fodarbejdet, da det havde været igennem en lang proces med projektet fra 1973 og vidste, hvor problemstillingerne lå.

Skitse fra lokalplanen af de beplantede støjskærme, Lokalplan 231, 1983.

Foto: Aarhus Kommune.



Ringvejen . Ca.15 år efter opførelsen

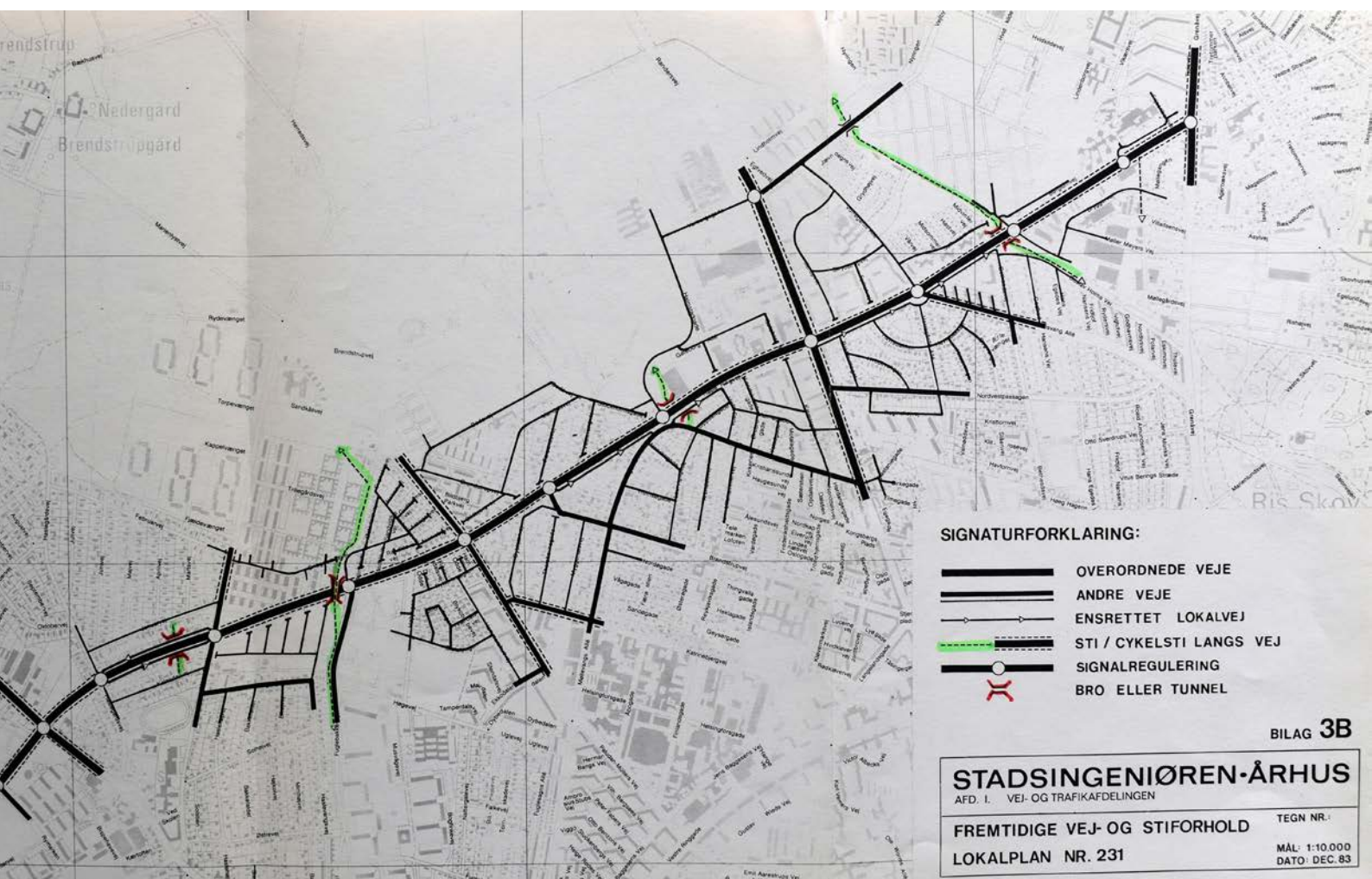
Der var enighed om det grundlæggende, at vejen skulle udbygges til fire spor med støjafskærmning, samt at antallet af veikryds skulle reduceres af hensyn til trafikafviklingen på Ringvejen. Derudover var der enighed om, at der skulle etableres en stibro ved Fuglebakkevej. Stibroen var et led i en overordnet bystiforbindelse mellem Aarhus Midtby og Kasted. Men der var uenighed om tre stikrydsninger som tunnelanlæg. Derudover røg kommunen i lokal modvind med ønsket om en forlængelse af Fuglebakkevej til Ringvejen.

Støjskærmen blev specielt designet og udviklet til Ringvejen. Formålet med støjskærmen var – udover at kunne reducere vejstøjen i baglandet – også at bibringe vejen nogle æstetiske kvaliteter. Hvor pladsen ikke tillod de grønne trapezformede jordskærme, blev skærmene udformet i specielt fremstillede rødbrune betonbølgeskærme. Ekspropriationskommissionen besluttede, at udgiftsfordelingen ved støjskærmen skulle være 25 % til kommunen og 75 % til Vejdirektoratet.

For at kunne argumentere med vægt overfor Ekspropriationskommissionen på besigtigelsesforretningen havde kommunen udarbejdet rapporten *3 stitunnelanlæg i tilknytning til Ringvejen ved Århus, december 1983*. Besigtigelsesforretningen mandede ud i en beslutning om, at projektet kun skulle indeholde to tunneler: én ved Gustav Holms Vej og én ved skøjtehallen, hvorimod en tunnel, der kunne forbinde Januarvej med Kalendervej, ikke kunne godkendes.

Aarhus Kommune fortsatte argumentation for tunnelanlæggene. Ved de efterfølgende ekspropriationsforretninger lykkedes det at opnå et bedre resultat for kommunen, idet Vejdirektoratet blev pålagt at finansiere 25 % af udgiften til tunnelen ved Januarvej. Derudover skulle en tunnel under den forlagte Halmstadgade også være en del af Ringvejsprojektet.

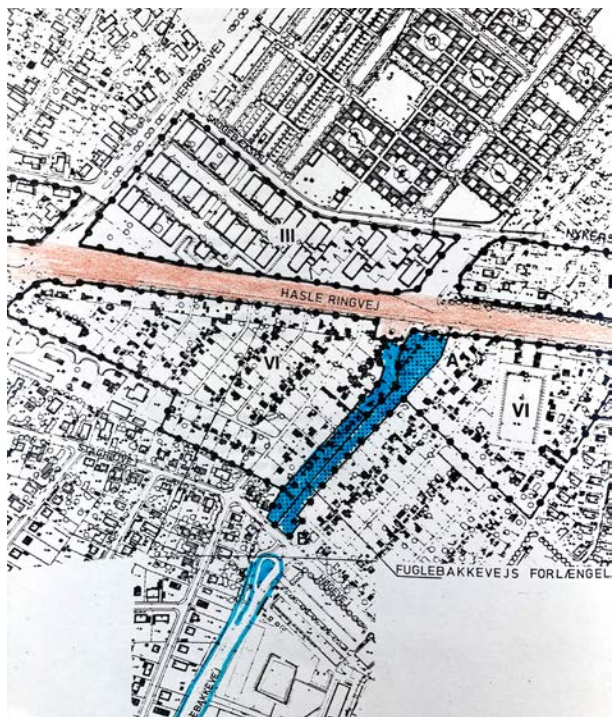
Vej- og stiplan for Ringvejens naboområder med angivelse af stikrydsninger, Lokalplan 231, 1983.



"Upopulær vej lagt i mølposen"

Således lød dommen i Århus Stiftstidende den 29. august 1985 over en forlængelse af Fuglebakkevej frem til Ringvejen. Projektet havde ellers været på tegnebrættet og kendt i offentligheden siden 1973, hvor vejen indgik i kommunens projekt for udbygningen af Hasle Ringvej. Det blev derfor også en del af Ringvejsprojektet, som Vejdirektoratet udarbejdede i 1983, og som blev beskrevet i lokalplanen.

Men først da selve projektet og anlægsbevillingen for Fuglebakkevejs forlængelse kom på byrådets dagsorden i 1984, begyndte protesterne at strømme ind. Beboerne i Fuglebakkevarteret frygtede gennemkørende trafik mod Ringvejen. Usikkerheden hos de berørte borgere må formentlig tilskrives det noget uigennemskuelige materiale i forbindelse med offentliggørelse af lokalplan og ekspropriationsprocedurer samt en tvivl om, hvornår evt. bemærkninger skulle frem og til hvilken myndighed. På baggrund af de massive protester besluttede byrådet at sætte planerne om Fuglebakkevej i bero. I stedet skulle der nedsættes et repræsentantskab med deltagere fra grundejerforeninger, boligselskaber og lignende. Sammen med Stadsingeniørens Kontor skulle dette repræsentantskab komme med forslag til den fremtidige trafikstruktur i området jf. afsnittet om lokale trafikplaner side 262.

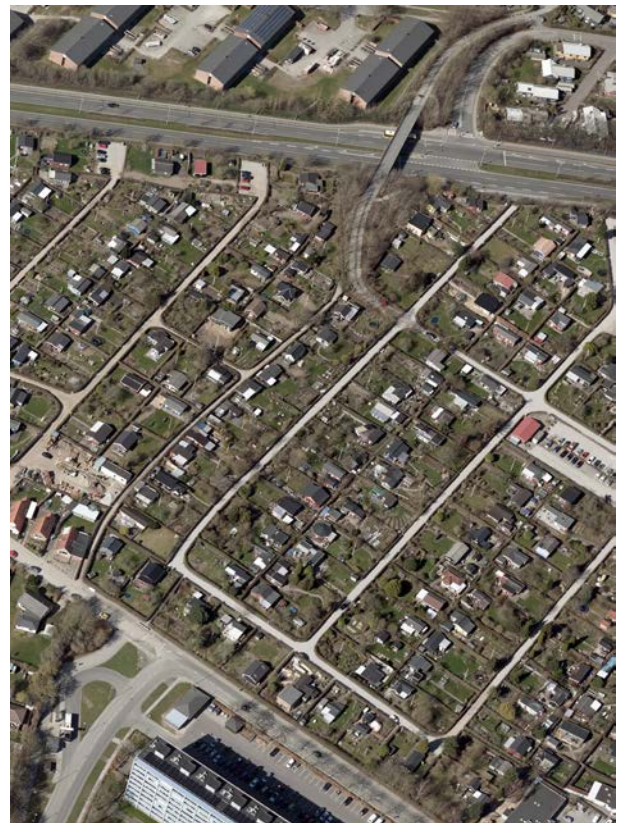


Udsnit af kort, der med blåt viser arealreservationen til Fuglebakkevejs forlængelse, Lokalplan 231, 1983.

Ringens sluttet?

Gravemaskinerne gik i gang i december 1984, og det blev her vist 1:1, hvor indgribende anlægget på nogle strækninger blev. Hårdt for dem, der måtte se deres hjem bukke under for gravemaskinerne. Men også en påmindelse for dem, der har med offentlige anlæg og ekspropriation at gøre, og om hvor vigtigt det er at behandle berørte grundejere med respekt og omtanke.

Anlægsperioden strakte sig fra 1985 til 1988. Hasle Ringvej blev indviet officielt den 22. juni 1987 af trafikministeren Frode Nør Christensen (CD). Han sagde blandt andet, at *"Hasle Ringvej er miljøvenligt byggeri, når det er bedst"* under henvisning til de miljøforanstaltninger (støjskærme, beplantning, cykelstier og stitunneller og -broer), der blev udført af hensyn til naboerne til Ringvejen. Året efter, den 18. maj 1988, blev det sidste stykke – Vejlbj Ringvej – mellem Randersvej og Grenåvej officielt åbnet, og den 1. juli samme år blev den samlede Ringvej fra Aarhus Syd Motorvejen til Grenåvej optaget som hovedlandevejen gennem Aarhus i stedet for Ringgaden.



Fuglebakkevej ender i en busvendeplads og blev ikke forlænget over kolonihaveområdet til Ringvejen, 2023.

Foto: Skråfoto, Styrelsen for Dataforsyning og infrastruktur, CCBY 4.0.

En mangel?

Ganske kort tid efter åbningen af Hase Ringvej blev der lagt pres på den kommunale forvaltning i forhold til at sikre skolevejen for skoleelever nord for Ringvejen til Katrinebjergskolen. Eleverne skulle passere det signalregulerede kryds ved Brendstrupvej, hvilket forældrene fandt for farligt og utrygt. Fra forvaltningens side blev der peget på tunnelen ved Halmstadgade som en mulighed, men her fandt forældrene, at omvejen på 2,5 km var uforholdsvist lang. Presset betød, at der kom politisk opbakning og vilje til at finde pengene til en stibro. Byrådet gav anlægsbevilling på byrådsmødet den 10. februar 1988, og stibroen var anlægsmæssigt på plads den 22. juli 1988 og blev indviet med pomp og pragt den 8. august 1988 – klar til det nye skoleår. Ifølge Århus Stiftstidende deltog så mange i indvielsen, at de kommunale pølser slap op og fadøllet måtte rationeres!

Trafikal effekt

Op til åbningen af Ringvejen var trafikken på Ringgaden blevet ganske tæt. På Vestre Ringgade kørte der før åbningen af Ringvejen ca. 36.000 køretøjer i døgnet. Et halvt år efter var denne trafik faldet til 28.000 biler i døgnet. Til sammenligning blev trafikken på Vestre Ringgade i 2021 målt til 28.800 biler i døgnet. Efter åbningen af Hasle Ringvej steg trafikken på Åby Ringvej fra 13.000 til 22.000 køretøjer i døgnet. Denne trafik er i 2021 nået op på 27.500 biler i døgnet. Ringvejens åbning havde dog også effekt på andre større veje såsom Herredsvej og Randersvej. På Herredsvej syd for Ringvejen faldt trafikken fra 10.000 til 5.000 biler i døgnet. I 2020 blev den målt til 4.700 biler i døgnet.

Trafikken steg ganske meget på Ringvejen i årene, der fulgte. Og i ferietiden blev det især hårdt for den nordgående hovedlandevejstrafik, der skulle i et venstresving op ad Ringvejen fra motorvejen og noget senere i et venstresving mod nord ad Randersvej. I årene op til motorvejens åbning i 1994 var det et fast indslag i aviserne at beskrive Aarhus Syd Motorvejens endeløse køer af biler med campingvogne, der ventede på deres tur til at komme videre ad Ringvejen.

Ringvej Syd

Indtil Ringvej Syd stod klar – i første omgang mellem Oddervej og Søndervangs Allé i 1985 og efterfølgende fra Søndervangs Allé til Skanderborgvej i 1992 – var det en møjsommelig affære at komme i bil fra Højbjerg til Holme og videre herfra til Viby. Det foregik

ad veje, som nærmest havde status af boligveje. Fra Oddervej af Bushøjvej (nuværende Bushøjvænget på strækningen fra Oddervej til Saralyst Allé) til Holme Byvej og herfra via Holme Ringvej til Viby Torv eller Axel Gruhns Vej til Christian X's Vej.

Ved kommunesammenlægningen i 1970 lå der planer for løsningen af disse trafikproblemer. Daværende Holme-Tranbjerg Kommune havde i sine vejplaner en viderebearbejdning af Egnssplanens vejlinjer. Den ene var en videreførelse af Viby Ringvej i en bue over i Holme Ringvej og så en mindre omfartsvej uden om Holme By fra Holmegårdsvej over til Bushøjvej, der skulle forlægges mod nord med forbindelse til Oddervej over for Emiliedalsvej. Vejen var arealmæssigt sikret i byplanvedtægt nr. 15 for Holme-Tranbjerg Kommune.

Den anden og større ringforbindelse udgik fra Ravnsbjergvej og fulgte et forløb svarende til den nuværende Ringvej Syd – dog i en noget sydligere placering, men med en udmunding i Oddervej svarende til den nuværende omkring Højbjerg Maskinfabrik.

De to ringforbindelser blev suppleret med en ny vejforbindelse, Saralyst Allés forlængelse fra Hjulbjergvej til det nordlige Tranbjerg med forbindelse til Tingskov Allé.

Ingen af de tre veje var dog blevet anlagt, men selvom byudviklingen omkring Holme ikke havde været så kraftig som forudsat i Egnssplanen, betød den generelle stigning i trafikken, at behovet for at finde løsninger steg. Det var naturligt at tage planlægningen op til ny vurdering. Byrådet havde mulighed herfor, dels gennem arbejdet med oplæg til den første regionplan i 1975, dels gennem en opsummering af de hidtidige vejplaner foretaget af Stadsingeniørens Kontor med en anbefaling til byrådet om helt at aflyse disse planer.

Byrådet godkendte aflysningen i 1977 under den forudsætning, at der blev afholdt en række høringer og informationsmøder i de enkelte bydele. Disse blev afholdt med stort lokalt engagement, og der blev afleveret en række skrivelser fra grundejerforeninger og organisationer til kommunen. Budskaberne herfra var, at Ringvej Syds linjeføring blev udformet under særlig hensyntagen til landskabelige værdier, at stiskæringer skulle foregå ude af niveau med Ringvejen, at der skulle etableres støjafskærmning, og endelig at den lokale omfartsvej uden om Holme skulle droppes til fordel for lokale trafiksaneringer.



Borgermøde på Rundhøjskolen, overingeniør C. Windahl Jørgensen peger på planerne, overvåget af rådmand Olaf P. Christensen.

Foto: Aarhus Kommunes beretning 1977.

Lokalplan 39

Den nye planlov foreskrev, at der før større anlægsarbejder skulle udarbejdes en lokalplan. Da Ringvej Syd var en kommunevej – og kommunen dermed var både vejbestyrelse og bygherre – var der ikke den samme problematik og modsætning, som da lokalplanen for Hasle Ringvej skulle laves. Lokalplanen kunne indeholde hele arealudlægget til vejen, idet kommunen selv kunne vedtage ændringer som følge af offentlighedsfasen og efterfølgende foretage ekspropriation af arealer til vejen.

Lokalplan 39, Ringvej Syd i Viby, Holme og Skåde reserverede arealer til vejen fra Ormslevvej til Oddervej.

Forslaget blev godt modtaget i byrådet den 10. januar 1979 og blev sendt i offentlig høring uden en forudgående tur i Teknisk Udvalg. Den endelige godkendelse forløb knap så smertefrit. Der indløb mange protester, hvorfor byrådet sendte indstillingen om den endelige godkendelse i Teknisk Udvalg, hvor sagen blev behandlet over fem udvalgsmøder. Men det var også en sag, der havde bevågenhed i hele den sydlige bydel. Den 31. januar 1980 kunne Århus Stiftstidende under overskriften "*Grønt lys for Ringvej Syd*" berette, at lokalplanen var godkendt i byrådet med stemmerne 28-3.

Fra Lokalplan 39 til Lokalplan 135

Med vedtagelsen af Lokalplan 39 var trængslerne dog ikke forbi. Daværende Århus Amt, der var vejbestyrelse for Oddervej, kunne ikke acceptere den foreslåede tilslutning til Oddervej. Amtet havde på daværende tidspunkt planer om en regulering af Oddervej fra Rosenvangs Allé mod syd. Denne regulering, som aldrig blev foretaget, ville bl.a. indebære en sanering af vejtilslutninger. Tilbage skulle der alene være signalregulerede kryds placeret i en indbyrdes afstand, der muliggjorde en grøn bølge.

Kommunen blev derfor tvunget til at forskyde tilslutningen ca. 50 meter mod nord. Ændringen var så betydelig, at der skulle udarbejdes en ny lokalplan for selve tilslutningen. Den nye lokalplan fik nummer 135 og blev benævnt *Ændring af Ringvej Syds udmunding i Oddervej, Skåde*. Den blev endeligt godkendt i 1982.

Kommunens idé med den oprindelige placering af tilslutningen var at skabe et firebenet kryds, hvori en forlængelse af Sandmosevej kunne indgå. Denne idé gik i vasken. Dermed var der skabt et potentiale for de betydelige problemer, der opstod mange år senere med afviklingen af trafikken både på Oddervej og på Sandmosevej, men også for de undertiden heftige diskussioner om problemernes løsning. Et klassisk



Forsiden af Lokalplan 135, 1982.

dilemma for kommunen var opstået. Hvem skal tilgodeses? Er det de lokale beboere, som ikke ønsker at køre en omvej for at komme på det overordnede vejnet, eller er det trafikanterne på Oddervej, der bliver forsinkede, når de lokale trafikanter skal ind og ud. I 2016 blev der ved byrådsbeslutning fundet en foreløbig balance. Trafikanterne fra Sandmosevej kan køre ud på Oddervej, men ikke ind. Dermed har trafikanterne på Sandmosevej fået en fordel, som trafikanterne på Oddervej – specielt i morgenmyldretiden – betaler for i form af forsinkelser og kødannelser i krydset.

Projektering og anlæg

For Aarhus Kommune var det den hidtil største opgave at få projekteret og udført Ringvej Syd. Der var ikke de teknologiske hjælpemidler til beregninger, som man har i dag. Projekteringen foregik med kurvelinealer, blyant og tusch samt lommeregner. Alene at få en idé om vejens indpasning i landskabet og få konstrueret perspektivtegningen for den nye tilslutning til Oddervej krævede sit arbejde.

I takt med den økonomiske afmatning i 1980'erne blev det også en udfordring at få anlægsbudgettet

på plads. Om end ikke alle mente, at Ringvej Syd burde anlægges, var der hos den overvejende del af lokalbefolkningen et meget stort ønske om at få vejen anlagt. Ringvej Syds anlæg ville også bane vejen for trafiksaneringer på det eksisterende vejnet. Lokalplanen skitserede en etapedeling og under forudsætning af de nødvendige bevillinger også en tidshorisont, der imidlertid skulle vise sig at være noget optimistisk: en start på anlægsarbejdet i 1981 og en færdiggørelse af sidste etape i 1987.

Den 1. etape, som gik syd om Holme fra Søren Nymarks Vej til Saralyst Allé, var planlagt til udførelse i perioden 1981-1983. Det lykkedes imidlertid først at få et budget til anlægsarbejdet i 1983, og selv om Ringvejen ifølge Århus Stiftstidende den 2. juli 1983 skred frem i lyn tempo, kunne 1. etape først åbnes i oktober 1984. På det tidspunkt var bevillingen til 2. etape kommet i hus, og hele strækningen fra Søndervangs Allé til Oddervej kunne åbnes den 6. november 1985 og "indvies i sjask og søle", som det hed i overskriften i Århus Stiftstidende.



Ringvej Syd set mod øst fra Bjødstrupvej, 1984.
Foto: Aarhus Kommunes beretning 1984.



Ringvej Syd set mod øst fra Bjødstrupvej i 2024. De beplantede skråninger betyder, at man har opfattelsen af at køre gennem et sammenhængende grønt område.
Foto: Forfatteren.

Strækningen fra Søndervangs Allé til Skanderborgvej

Denne strækning var den korteste af etaperne, men også den dyreste. Årsagen hertil var, at den skulle krydse hovedbanen mod Skanderborg, Odderbanen samt et jernbanespor til de daværende FDB-arealer ved Søndervangs Allé. Men derudover var Ringvej Syd kommet i spil ved forhandlingerne mellem stat, amt og kommune om vejbestyrelsen til det overordnede vejnet. I den forbindelse blev der indgået en lokal aftale i 1987 mellem Århus Amt og Aarhus Kommune. Aftalen gik ud på, at Århus Amt overtog Ringvej Syd, herunder anlægget af den sidste etape. Kommunen overtog til gengæld driftsforpligtigelsen af landeveje og gamle hovedlandeveje inden for ringvejssystemet (se side 83).

I 1988 udarbejdede amtet fem forskellige skitseforslag til etappen, herunder udformning af jernbanebroerne. Skitseforslagene var til høring i kommunen, som anbefalede en tosporet løsning med krybespor. Med baggrund i høringen arbejdede amtet videre med en tosporet vejforbindelse, men broerne blev projekteret, så de kunne spænde over en firesporet vej. Amtet begyndte med det mest komplicerede, nemlig anlæg af broerne. Af hensyn til jernbanedriften blev de tre broer bygget ved siden af skinnerne og efterfølgende skubbet på plads.

Det var under dette arbejde, at nye planer for FDB-arealerne kom ind fra siden. FDB etablerede sig på arealerne i 1906. Produktionen blev udvidet i årene, der kom, så FDB havde hele arealet mellem Odderbanen, Holme Ringvej og Søndervangs Allé. Produktionen ændrede sig, og i slutningen af 1980'erne ønskede FDB at udflytte FDB's engros-distribution, der foregik fra ferskvarerterminalen, en stor lagerhal, der lå i områdets sydøstlige del. I stedet ønskede FDB at indrette lagerhallen til et OBS-lavprisvarehus.

Ønsket satte gang i en række planlægningsovervejelser, som dels udmøntede sig i *Lokalplan 465, Erhvervsområde på FDB's arealer i Viby – etablering af lavprisvarehus*, dels fik amt og kommune til at revurdere udformningen af Ringvej Syd. Det førte til en beslutning om at udbygge Ringvej Syd med fire spor samt etablere et kryds med stor kapacitet ved adgangsvejen til FDB. Endelig blev det besluttet at nedlægge det særlige FDB-spor. Så man kunne på det tidspunkt glæde sig over, at den sidste bro for FDB-sporet ikke var bygget, og at de andre broer var forberedt til fire spor.

FDB-arealerne ændrede sig betydeligt i årene efter til centeret Mega Syd. Beslutningen om at etablere krydset mellem Ringvej Syd og adgangsvejen med mange spor – og dermed en god kapacitet – var robust, idet krydset i langt de fleste tilfælde kan afvikle den øgede trafik på Ringvejen og til og fra området.



Ringvej Syd under anlæg ved jernbanebroerne, 1990.

Foto: Egon G. Christensen, Aarhus Stadsarkiv.

Affødte anlægsopgaver

Ringvej Syd blev suppleret med to nye vejforlængelser: Sandmosevej fra Brunbakkevej til Oddervej i 1985 og Saralyst Allé fra Hjulbjergvej til Ringvej Syd i 1988. Sidstnævnte krævede to rådmænd til indvielsen, idet forlængelsen af Saralyst Allé gav mulighed for at forlænge daværende buslinje 4 til Skådeparken via Bushøjvænget.

Både i Viby, Holme og Skåde lå der mange ønsker til trafiksaneringer af det gamle vejnet. Ønskerne lå og

ventede på, at Ringvej Syd blev færdig. Dog kunne nogle af ønskerne tilgodeses undervejs. Således blev Søndervangs Allé forsynet med midterheller for at afbøde den kraftige trafik, der var mellem Holme Ringvej og Christian X's Vej. Ligeledes blev der for at tilgodeske skolebørnenes færden etableret heller i Holme.

Men især beboerne i Holme pressede vældigt på for at få trafiksaneringer. Måske ikke så underligt, når der før Ringvej Syd kørte omkring 10.000 biler forbi Holme Kro i døgnet. Det gav især på skolevejen utryghed.

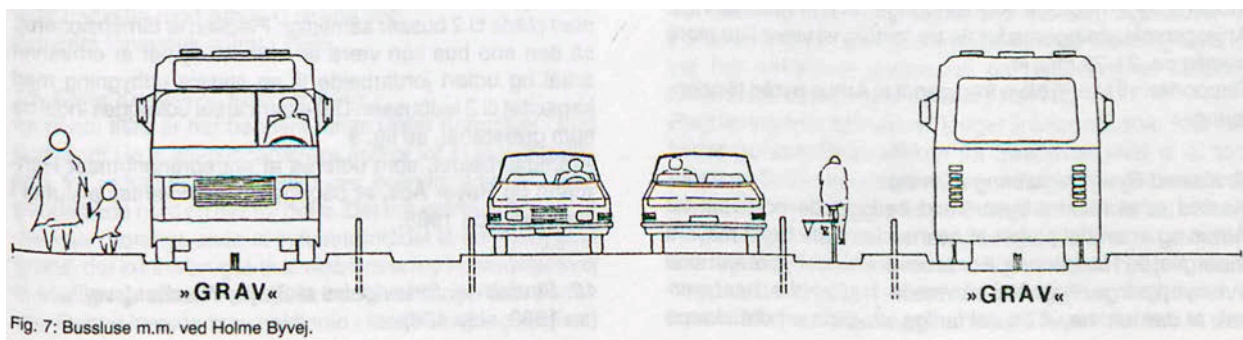


Fig. 7: Bussluse m.m. ved Holme Byvej.

Tværsnit af busslusen på Holme Byvej. Ordet "GRAV" antyder, hvad der kan ske bilisten, hvis vedkommende ikke overholder færdselsreglerne.

Foto: Aarhus Kommunes beretning 1984.

Nordlandsvej-Viengevej-Sindalsvej

En overordnet vejforbindelse mellem Grenåvej og Randersvej og herfra videre til Viborgvej har været med i planerne siden Egnspanen fra 1966. I Vejlbj Nord indgik Sveavej og Nordlandsvej i forbindelsen til Randersvej. Nord og Syd for Nordlandsvej blev der udlagt henholdsvis erhvervsområder og boligområder.

Planerne blev sidenhen justeret flere gange. Dispositionsplanen for daværende Vejlbj-Risskov Kommune i 1969 fulgte i hovedtræk Egnspanens retningslinjer – både hvad angik udlæg af de massive bolig- og erhvervsområder afgrænset af Nordlandsvej og Randersvej og vejplanerne. I forhold til Egnspanen indeholdt dispositionsplanen en ny vejforbindelse fra Nordlandsvej til Grenåvej via Lystrupvej, men planen fastholdt Sveavej som adgangsvej til Grenåvej.

Kommunesammenlægningen og revision af planloven betød, at kommunerne skulle have udarbejdet kommuneplaner med baggrund i godkendte regionplaner. Der gik imidlertid adskillige år, før den første regionplan og kommuneplan var på plads. I mellemtiden arbejdedes der med dispositionsplaner

og de mere juridisk forpligtende byplanrammer, de såkaldte § 15-rammer. I 1973 fremlagde den nye Aarhus Kommune en *Skitse til dispositionsplan for Lisbjergområdet*, som også omfattede det nordlige Vejlbj. Planen gjorde op med de massive bolig- og erhvervsområder i bæltet mellem Langengevej og P.O. Pedersens Vej. Man ville bevare en grøn kile op mod Egådalene. Som en konsekvens heraf blev Nordlandsvej drejet i en bue ned mod Skejbyvej.

I årene, der fulgte, udbyggedes både bolig- og erhvervsområder ved Nordlandsvej og Stenagervej. I takt med udbygningen steg trafikken, og der kom naturligt fokus på vejsystemets mangler, men også på om vejplanerne var tilstrækkelige. Den manglende udbygning af det overordnede vejsystem skabte især problemer med lastbiltrafikken fra erhvervsområderne, der på det tidspunkt nødvendigvis skulle benytte enten Nordlandsvej eller Stenagervej frem til Vejlbj Centervej.

Der kom især et massivt pres fra beboerne ved Sveavej. Byrådet besluttede i 1976 – med baggrund i dette pres og med skelen til udbygningsplanerne

for Grenåvej – at lukke Sveavej ud mod Grenåvej. Usikkerheden om vejplanerne kombineret med den økonomiske afmatning op gennem 1970'erne kom efterfølgende til udtryk i § 15-rammerne, der med hensyn til vejplaner alene indeholdt Viengevejs forbindelse til Grenåvej.

Sveavej og Nordlandsvej blev taget helt ud af planerne. Beslutningen om Sveavejs lukning vakte ikke udelte begejstring hos beboerne i området, særligt omkring Nordlandsvej mellem Sveavej og Vejlbys Centervej. En af beboerne herfra udtalte til Århus Stiftstidende den 29. august 1978: *"Hjemme hos os bruger vi pauserne mellem tv-udsendelserne til at rette malerierne op,"* og anførte dette som eksempel på, at *"den tunge trafik kan mærkes til marv og ben,"* når den kører forbi lige uden for hækken.

I området var der enighed om, at trafikproblemerne skulle løses, men ikke om hvordan. Blandt andet var erhverv og beboerne langs Nordlandsvej enige om, at Sveavej skulle genåbnes. Det lokale pres betød, at rådmand Olaf P. Christensen indkaldte parterne til møde for at lægge en strategi for at finde en løsning. En del af strategien var at foretage en detaljeret trafikanalyse som en del af besluthingsgrundlaget.



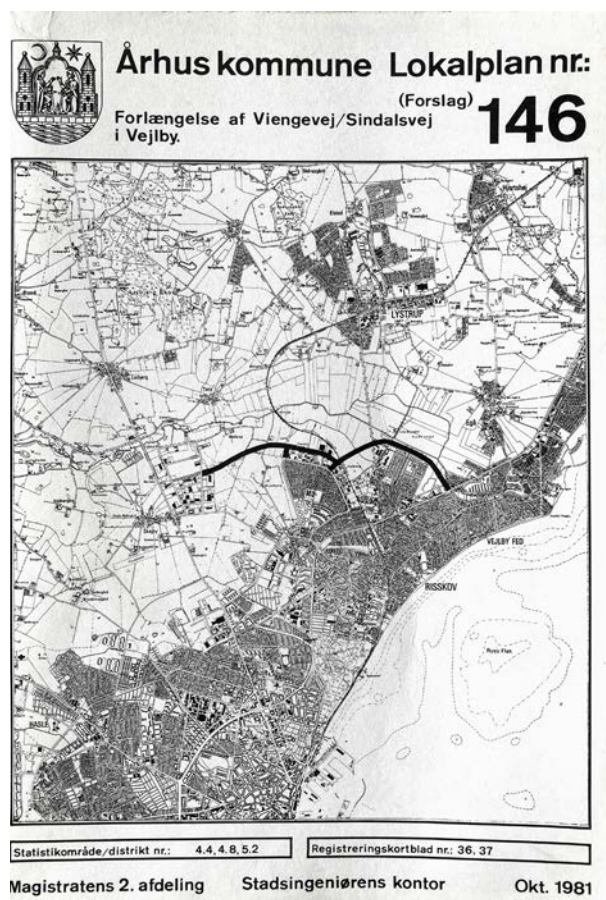
Sveavej mod Grenåvej. Da Grenåvej blev hævet i forbindelse med broen over Grenaabanen, blev der sat en prop i for yderligere overvejelser om at genåbne Sveavej til Grenåvej, 2024.

Foto: Forfatteren.

Denne blev foretaget i september 1979 som en stopinterviewanalyse på Vejlbys Centervej kombineret med snittællinger af trafikken på vejene i området. En sådan analyse er temmelig mandskabstung, idet bilisterne standses og udspørges om start- og slutpunkt på ruten. Udover interviewpersonerne krævede det også politiets tilstedeværelse. IT-teknologien var slet ikke på niveau med i dag. I en af beskrivelserne nævnes det dog, at EDB blev anvendt til efterbehandling af resultaterne.

Lokalplan 146, Forlængelse af Viengevej-Sindalsvej

I modsætning til diskussionerne om en lokalplan for Hasle Ringvej var det forholdsvis enkelt at tage stilling til en lokalplan for vejene i Vejlbys Nord. Der var ingen tvivl om, at der var tale om et større anlægsarbejde, som i planlovens forstand udøste en lokalplan. Der ville heller ikke være tvivl om indholdet af lokalplanen, da kommunen var bygherre og samtidig skulle forestå ekspropriation. Ændringer, som byrådet vedtog i offentlighedsfasen, kunne glide direkte ind i lokalplanen og være grundlag for ekspropriationen.



Forslag til Lokalplan 146, 1981.

Lokalplanen blev et digert værk. Den redegjorde for resultaterne af trafikanalysen, opstillede forskellige modeller for vejbetjeningen af Vejlbj Nord og angav de trafikale konsekvenser for det lokale vejnet i de forskellige modeller. Analysen viste klart, at en enkelt åbning mod det overordnede vejnet ikke ville aflaste det lokale vejnet synderligt. Konklusionen var, at såfremt både Sindalsvej og Viengevej blev forlænget til henholdsvis Randersvej og Grenåvej kombineret med restriktioner for lastbiltrafikken til og fra erhvervsområdet, ville det alt i alt give den bedste løsning for lokalområdet. Forslag til Lokalplan nr. 146 til offentliggørelse blev vedtaget i byrådets møde den 25. november 1981. Lokalplanforslaget blev rost i byrådet bl.a. for sin grundighed. Palle Krog (FP) kom dog med en lille munter stikpille med bemærkningen: *"Jeg vil komplimentere rådmanden for, at han fik planen i pressen inden valget. Det er et godt projekt, og jeg tror ikke, der kommer væsentlige indsigelser."*

Anlægsfasen

Byrådet vedtog Lokalplan 146 endeligt den 14. juni 1983 uden de store ændringer. Forudsætningerne for de efterfølgende projekterings- og anlægsarbejder var dermed til stede. Der skulle imidlertid gå 12 år, før der var en sammenhængende vejforbindelse mellem Randersvej og Grenåvej, og før der var fundet løsninger på de trafikproblemer, der efter vejens anlæg fortsat var.

Den 1. etape, som anlægsmæssigt var den enkleste, var Sindalsvejs forlængelse til Skejby Nordlandsvej. Den blev projekteret i 1984, anlagt i 1985 og taget i brug i januar 1986. Det var en start, men slet ikke nok for en løsning af trafikproblemerne i Vejlbj Nord. Det havde trafikanalysen også vist, men de økonomiske vilkår i 1980'erne tillod ikke, at der blev sat fuld speed på 2. og 3. etape, som var Viengevejs forlængelse til Lystrupvej og herfra til Grenåvej. I den oprindelige plan var det hensigten at få en projekteringsbevilling i 1989 med henblik på anlæg først i 1990'erne. Men det lokale pres var stort, hvilket formentlig var medvirkende til, at projekteringsbevillingen blev fremrykket til 1986.

En særlig problemstilling knyttede sig til krydsning af Grenaabanen. I lokalplanen var der sikret arealer til, at Viengevej kunne føres under Grenaabanen i en tunnel. En tunnel ville imidlertid fordyre projektet med et tocifret millionbeløb. Da økonomien var stram, var det naturligt for kommunen at søge tilladelse hos DSB til, at skæringen blev anlagt som en almindelig over-

skæring med bomme. Det var lidt af en balancegang, idet kommunen i nabolaget samtidig var i gang med at lægge pres på staten for at få Grenåvej ført over eller under Grenaabanen. DSB's svar var også i første omgang negativt, men det lykkedes at få forhandlet en løsning på plads, så man kunne nøjes med en almindelig overskæring. Den 12. juni 1990 kunne 1. etape af Viengevej frem til Lystrupvej åbnes.



Viengevejs krydsning med Grenaabanen, set i retning mod Lystrupvej, 2024.

Foto: Forfatteren.

Et puslespil

Der skulle gå fem år, inden næste etape af Viengevej fra Lystrupvej til Grenåvej kunne indvies den 1. juni 1995. Århus Stiftstidende beskrev bilisternes positive opfattelse af den nye vejforbindelse under overskriften *"Våd Viengevej var værd at vente på."* Men inden man kunne komme dertil, skulle der lægges et kompliceret puslespil med mange aktører. Og disse aktører var langt fra enige om, hvilke lokale trafikløsninger, der skulle efterfølge anlægget af Sindalsvej og Viengevej. Der var fokus på forbindelsen mellem Nordlandsvej og Sindalsvej, på skolebørns krydsning af Stenagervej, på Langengevejs status, på udformningen af krydset Viengevej/Lystrupvej samt udformningen af Lystrupvej.

Byrådet behandlede sagen ad flere omgange og besluttede herunder, at der skulle nedsættes en bred trafikgruppe med repræsentanter for alle synspunkter. Gruppen blev sammensat af lokale grundejerforeninger, repræsentanter for erhverv ved Sindalsvej, beboere fra Lystrupvej samt repræsentanter for Jellebakeskolen (nu Ellevangskolen). Efter eget ønske arbejdede trafikgruppen uden en repræsentant for Stadsingeniørens Kontor. Synspunkterne i gruppen

var så forskellige, at muligheden for at finde løsninger, som alle kunne gå ind for, ikke var til stede. Som et byrådsmedlem udtrykte det under en af udvalgsbehandlingerne: *"Uanset hvad byrådet beslutter for så vidt angår forbindelsen mellem Nordlandsvej og Sindalsvej, vil det betyde en flytten rundt med sorteper."*

Trafikgruppens resultat blev præsenteret på møder med Stadsingeniørens Kontor, hvor også repræsentanter for Terp, Lystrup og Elsted var til stede. Det kunne her konstateres, at der ikke var enighed om udformningen af krydset Lystrupvej/Viengevej og udformningen af vejforbindelsen mellem Sindalsvej og Nordlandsvej. Det hele blev resumeret i en indstilling til byrådet. Det blev indstillet, at forbindelsen mellem Sindalsvej og Nordlandsvej kun skulle være for personbiler, og at krydset mellem Viengevej og Lystrupvej skulle placeres, hvor det hele tiden havde været forudsat, og udformes som en rundkørsel. Der blev arbejdet ihærdigt på, at Viengevej tillige med rundkørslerne mellem Skejby Nordlandsvej og P.O. Pedersens Vej henholdsvis Graham Bells Vej kunne stå færdige samtidig med færdiggørelsen i 1994 af den nordlige indføring fra E45, der endte i den store rundkørsel ved Skejby Nordlandsvej. Anlægstekniske problemer i den sidste del af anlægsfasen forsinkede imidlertid Viengevej, der dog – jf. Århus Stiftstidende – var værd at vente på.



Det trafikpolitiske balancepunkt i Vejlbj Nord, slusen mellem Nordlandsvej og Sindalsvej, 2024.

Foto: Forfatteren.

Ydre Ring – fra Ringvej til Genvej

En sydlig ringforbindelse fra motorvejssystemet til Oddervej med en placering længere mod sydvest end den etablerede Ringvej Syd har været på programmet siden Egnspanen fra 1966 – og også før denne. De økonomiske rammevilkår for vejenes udbygning, de forskellige vejbestyrelsesforhold samt den overordnede by- og regionplanlægning har imidlertid betydet, at vejen aldrig blev etableret i sin oprindelig tænkte linjeføring. Gennem tiderne har den imidlertid været genstand for mange diskussioner og indgået i flere forhandlinger om det overordnede vejnet. En delstrækning fra E45 til Aarhus Syd Motorvejen og videre herfra til Skanderborgvej blev indviet i 2004. Rollen som Ringvej blev herefter overtaget af landevejen Bering-Beder.

Den oprindelige idé

Egnspanens oprindelige idé var en forlægning af Silkeborgvej syd om Brabrand Sø, hvor den skulle dele sig i to. En gren, der smeltede sammen med en sydlig motorvejsindføring til centrum, og en anden gren, der skulle blive til en ringvejsforbindelse syd om byen over til Oddervej ved Beder og Malling.

I kommunens oplæg til regionplan er planerne for Silkeborg mindre ambitiøse. Afgreningen til en motorvejsindføring syd om Brabrand Sø til centrum er udgået, men en ringforbindelse syd om Årslev til Oddervej var fortsat på programmet og indgik også i den første *Regionplan* 1980.

Overordnede vejlinjer, der ikke er arealsikrede, skaber betydelig usikkerhed hos beboerne i de områder, som vejlinjerne gennemløber. Det var baggrunden for, at Århus Amtsråd i 1977 sendte en plan for byggelinjer for en fire km lang strækning af Ydre Ring fra Søskovvej til Skanderborgvej til udtalelse i kommunen. Projektet ryddede dog ikke usikkerheden af vejen omkring linjeføring og tilslutninger. Byrådet valgte da også på mødet den 4. januar 1978 at give et henholdende svar, der nok accepterede byggelinjerne, men også pointerede, at der ikke kunne gives en godkendelse af det bagvedliggende projekt, før der lå en sammenhængende plan fra Silkeborgvej til Oddervej.

Derfor indgik vejen også i de forhandlinger, der var mellem stat, amt og kommune i de efterfølgende år om udbygning af det overordnede vejsystem i Aarhus-området (jf. afsnittet om de overordnede vejforhold side 84).

Ydre Rings linjeføring justeres flere gange

Linjeføringen blev taget op i arbejdsgruppen (nedsat af stat, amt og kommune i 1986), der skulle undersøge vejnetsforholdene ved Aarhus som opfølgning på vedtagelsen af den vestlige linjeføring for motorvejen (E45).

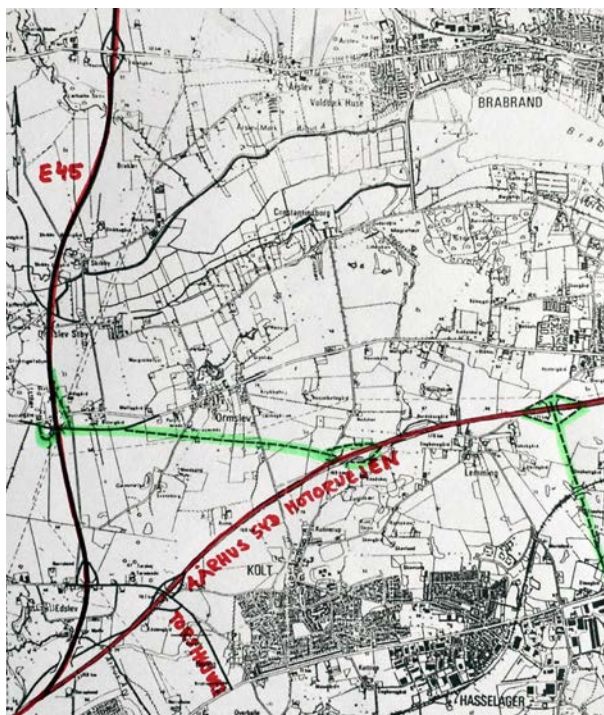
Idéen om at føre Ydre Ring op til Silkeborgvej vest om Brabrand Sø med en evt. videreførelse mod nord blev forladt, idet der med den vestlige linjeføring af motorvejen næsten ville opstå et parallelforløb til denne. Ved at dreje Ydre Ring over mod motorvejen kunne der skabes en god udvekslingsvej mellem Aarhus Syd Motorvej og E45, og en videreførelse af vejen til Skanderborgvej ved Hasselager ville give direkte forbindelse fra motorvejssystemet til byområderne i Hasselager og Viby.

Der var i store træk enighed om linjeføringen, men ikke om, hvilken klasse og standard vejen skulle have. Amt og kommune mente, at strækningen mellem de to motorveje skulle have motorvejsstandard finansieret af staten, så der blev dannet en smidig udveksling med stor kapacitet. Denne kunne tilskynde trafikken fra det vestlige opland til at benytte den sydlige havneindføring via Aarhus Syd Motorvejen og Marselis Boulevard og dermed aflaste den inderste del af Silkeborgvej for havnetrafik. Derfor var et af de lokale argumenter også, at denne strækning kunne ses som en erstatning for den store forlægning af Silkeborgvej, som var med i projekteringsloven fra 1965. Strækningen fra Aarhus Syd Motorvejen til Skanderborgvej skulle blot anlægges som en almindelig tosporet vej finansieret af amtet. Denne løsning kunne staten imidlertid ikke gå med til.

Det endelige forhandlingsresultat blev en tosporet landevej, byggelinjesikret til fire spor, mellem de to motorveje og med rampeanlæg til disse finansieret af staten under den forudsætning, at strækningen mellem Aarhus Syd Motorvejen og Skanderborgvej blev anlagt i to spor af amtet på samme tid som statens projekt.

Som opfølgning på aftalen fremsendte Århus Amt i 1989 et skitseprojekt til udtalelse i kommunen. I forbindelse med behandlingen af amtets skitseprojekt blev kommunen betænkelig ved den foreslåede linjeføring. Kommunen mente, at den – specielt mellem Skanderborgvej og Aarhus Syd Motorvejen – ville give store problemer i relation til byudviklingen, idet linjeføringen ville gennemskære arealerne på en uheldig måde.

Byrådet vedtog derfor en udtalelse på mødet den 29. august 1990. I denne udtalelse anbefaledes, at Ydre Ring deltes i to. Den skrå linjeføring skulle fastholdes mellem de to motorveje, mens forbindelsen fra Skanderborgvej skulle føres direkte mod nord i det gamle byggelinjeareal fra 1977. Forinden havde forvaltningen, mens sagen blev behandlet i Teknisk Udvalg, sonderet en sådan løsning hos staten og amtet. De to parter var ikke afvisende over for en sådan løsning.



Skitsen viser den model, som kommunen i 1990 foreslår, og som stat og amt ikke i starten er afvisende over for, nemlig en motorvejsstrækning mellem E45 og Aarhus Syd Motorvejen og så en direkte landevejsforbindelse op til Aarhus Syd Motorvejen fra Skanderborgvej.

Byrådets udtalelse rystede imidlertid ikke amtets Udvalg for Trafik og Miljø, der den 19. februar 1991 svarede kommunen, at amtsrådet havde besluttet at fastholde den oprindelige linjeføring. Aarhus Kommune tog via en Magistratsbeslutning af 22. april 1991 amtsrådets beslutning om linjeføring til efterretning, og linjeføringen byggelinjesikredes af amtet i 1991.

Aarhus Kommune gav dog ikke op med hensyn til at dele vejen i to. I 1993 tog kommunen initiativ til en arbejdsgruppe, der igen skulle se på forløbet af Ydre Ring. Forskellige modeller for udformningen kom på bordet. Århus Amt og Aarhus Kommune

blev enige om at anbefale en model, der lå tættere på kommunens anbefaling i 1990. Det blev anbefalet, at strækningen mellem motorvejene blev anlagt som motortrafikvej og mellem Aarhus Syd Motorvejen og Skanderborgvej som almindelig tosporet landevej.

Denne anbefaling blev dog overhalet i 1998 i forbindelse med en ændring af vejbestyrelsesforholdene, som især vedrørte fordelingen af det overordnede vejnet mellem amterne og staten. Århus Amt fik hermed ansvaret for anlæg af hele strækningen mellem Skanderborgvej og E45. Amtet betingede sig i den forbindelse, at hele strækningen fra Skanderborgvej til E45 kunne anlægges som en almindelig tosporet amtslandevej. Vejen blev herefter optaget i amtets vejplan for perioden 1997-2008.

Genvejen

Århus Amt udarbejdede et skitseprojekt i 2001. Det var amtets intention at anlægge Ydre Ring, så den kunne stå færdig samtidig med Herningmotorvejen. Desuden var det amtets mål at udvide Skanderborgvej til fire spor fra Ydre Ring til Ringvej Syd samtidig med færdiggørelsen af Ydre Ring. Begge projekter kunne være med til at reducere trafikken – specielt fra den sydlige del af kommunen, der benyttede det lokale vejnet for at komme til motorvejene. De mange anlægsarbejder blev igangsat i 2002. Det var ikke tids nok til, at arbejdet kunne blive færdigt samtidig med Herningmotorvejen. Men vejen blev under stor festivitets indviet den 3. oktober 2004.

Forinden havde Århus Stiftstidende og Århus Amt afholdt en navnekonkurrence. Konkurrencens dommerkomité fandt, at navnet *Genvejen* var et meget rammenende navn. Vinderen blev hædret og vejnavneskiltet afsløret på indvielsesdagen.

Dét var amtets sidste store vejprojekt, idet Strukturreformen, ifølge hvilken amterne skulle nedlægges, lå lige om hjørnet. Amtsborgmesteren bemærkede i festtalen, at aftalen om vejen lå helt tilbage til 1988. Ifølge Århus Stiftstidende slog han fast, at *"først da amtet overtog ansvaret i 1998, kom der skred i sagerne."* Hertil bemærkede daværende formand for kommunens Teknisk Udvalg Niels Brøchner (V) – også ifølge Stiften, at *"den sag kunne kommunen nu også have klaret – og så var den nok blevet fresporet."*

Vejen kan med sin næsten-lige-linje virke noget kedelig og ensformig. Men den hurtigste vej mellem to punk-

ter er jo netop en ret linje. Til gengæld kan man på strækningen inden Skanderborgvej, hvor Genvejen ligger højt, glæde sig over en formidabel udsigt ind over Aarhus og samtidig fornemme den topografi, som er så karakteristisk for Aarhus.

Vejen blev en succes! Prognoserne i forbindelse med åbningen i 2004 sagde omkring 10.000 biler i døgnet på strækningen mellem Aarhus Syd Motorvejen og Skanderborgvej samt 8.000 biler i døgnet mellem de to motorveje. Målinger fra 2021 viser tal på henholdsvis 15.600 og 16.500. Det har da også været nødvendigt at foretage kapacitetsudvidelser særligt i krydset med Skanderborgvej og ved afkørslen fra E45 for at kunne reducere køerne i morgenmyldretiden.



Genvejen set mod vest fra Buggesgårdvej, 2024.

Foto: Forfatteren.



Udsigten fra Genvejen ind over Aarhus, 2024.

Foto: Forfatteren.

Bering-Beder-vejen

Forlængelsen af Ydre Ringvej fra Skanderborgvej til Oddervej har gennem årene ligget yderligt i planer og budgetter. Regionplan 1980 gengav de vejplaner, som Århus Amt havde ved regionplanens udarbejdelse. De første forslag til linjeføringer var en forbindelse fra Silkeborgvej via Skanderborgvej frem til Oddervej og videre herfra til Norsminde. På et tidspunkt var den helt ude af planerne, da der blev skabt usikkerhed om, hvem der egentlig havde ansvaret for vejens etablering: amt eller kommune. Den blev dog behandlet i forbindelse med *Regionplan 1997*, hvor det blev fastslået, at Århus Amt skulle arbejde for en sådan ny vejforbindelse. Efterfølgende blev vejforbindelsen optaget i *Regionplan 2001* og i *Kommuneplan 2001* med en principiel reservation af vejen.

Da den nye aftale om vejbestyrelsesforholdene trådte i kraft i 1998, fik amtet ansvaret for at bygge Søften-Skødstrup-motorvejen, Ydre Ring (Genvejen) mellem E45 og Skanderborgvej samt udbygning og forbedringer af tidligere statsveje til og på Djursland. For at få budgetterne til at hænge sammen vedtog amtet på en prioriteringskonference i 1999 at optage lån til at finansiere de førnævnte store anlægsprojekter. De årlige afdrag på lånet svarede så til de normalt afsatte budgetter til vejanlæg. I disse budgetter var der ikke plads til Bering-Beder-vejen.

I 2007 kom Strukturreformen til. Amterne blev nedlagt, og ansvaret for alle overordnede veje i Aarhus Kommune – heriblandt Bering-Beder-vejen – overgik til kommunen bortset fra få kilometer statsveje. Det eneste konkrete, der lå om vejforbindelsen, var en grov linjeføring vist på et overordnet kort i region- og kommuneplan samt et forprojekt udarbejdet af amtet. Den skitserede linjeføring gik fra Skanderborgvej over for Torshøjvej syd om Tranbjerg og Mårslet til Oddervej midtvejs mellem Beder og Malling.

Linjeføringen blev taget op af Aarhus Byråd allerede i slutningen af december 2006 foranlediget af et forslag fra Socialdemokratiet og Enhedslisten om at få fastlagt linjeføringen hurtigst muligt af hensyn til den nuværende og fremtidige bebyggelse i den sydlige bydel. Forslaget blev vedtaget af Aarhus Byråd den 24. januar 2007 under stor offentlig bevågenhed – herunder foretræde for Teknisk Udvalg af fællesråd og private personer fra det sydlige lokalområde.

VVM (Vurdering af Virkning på Miljøet)

Diskussionen om Bering-Beder-vejens linjeføring – ikke mindst forholdet til de fremtidige byvækstområder – faldt naturligt sammen med udarbejdelsen af *Planstrategi 2008* og *Kommuneplan 2009*. I forbindelse med udarbejdelsen af disse planer indløb der da også adskillige bemærkninger til vejen og dens placering. Bemærkninger, som fik plads i den videre bearbejdning af projektet.

Efter Strukturreformen var der stor optimisme med hensyn til at få vejen finansieret. Den 31. maj 2007 indgik partierne forliget *Fremsyn for Århus* om større anlægsarbejder for perioden 2008-2017. I denne indgik Bering-Beder-vejens anlæg i årene 2010 og 2011 og en udbygning af Torshøjvej i 2012.

Projektet blev i 2008 vurderet VVM-pligtigt og skulle derfor underlægges en VVM-procedure, som blandt andet indeholder en foroffentlighedsfase. Det var på forhånd forventet, at denne foroffentlighedsfase ville tiltrække mange interesserede borgere og give mange bemærkninger til vejens linjeføring. Offentlighedsfasen blev afholdt i september 2009, og resultatet levede til fulde op til forventningerne. Der indløb 102 høringssvar fra borgere, foreninger, interesseorganisationer m.fl. Mange mente, at vejen var en god idé, og at der var et stærkt behov for den. Blot skulle den placeres et andet sted end i nærheden af ens baghave! Et velkendt dilemma, når store offentlige anlæg skal realiseres. Da bemærkningerne var blevet vurderet og kategoriseret, stod Teknisk Forvaltning med 25 linjeføringsforslag, som stort set dækkede hele området mellem Tranbjerg, Mårslet og Solbjerg. Der forestod derfor et ret stort analysearbejde forud for en anbefaling til byrådet.

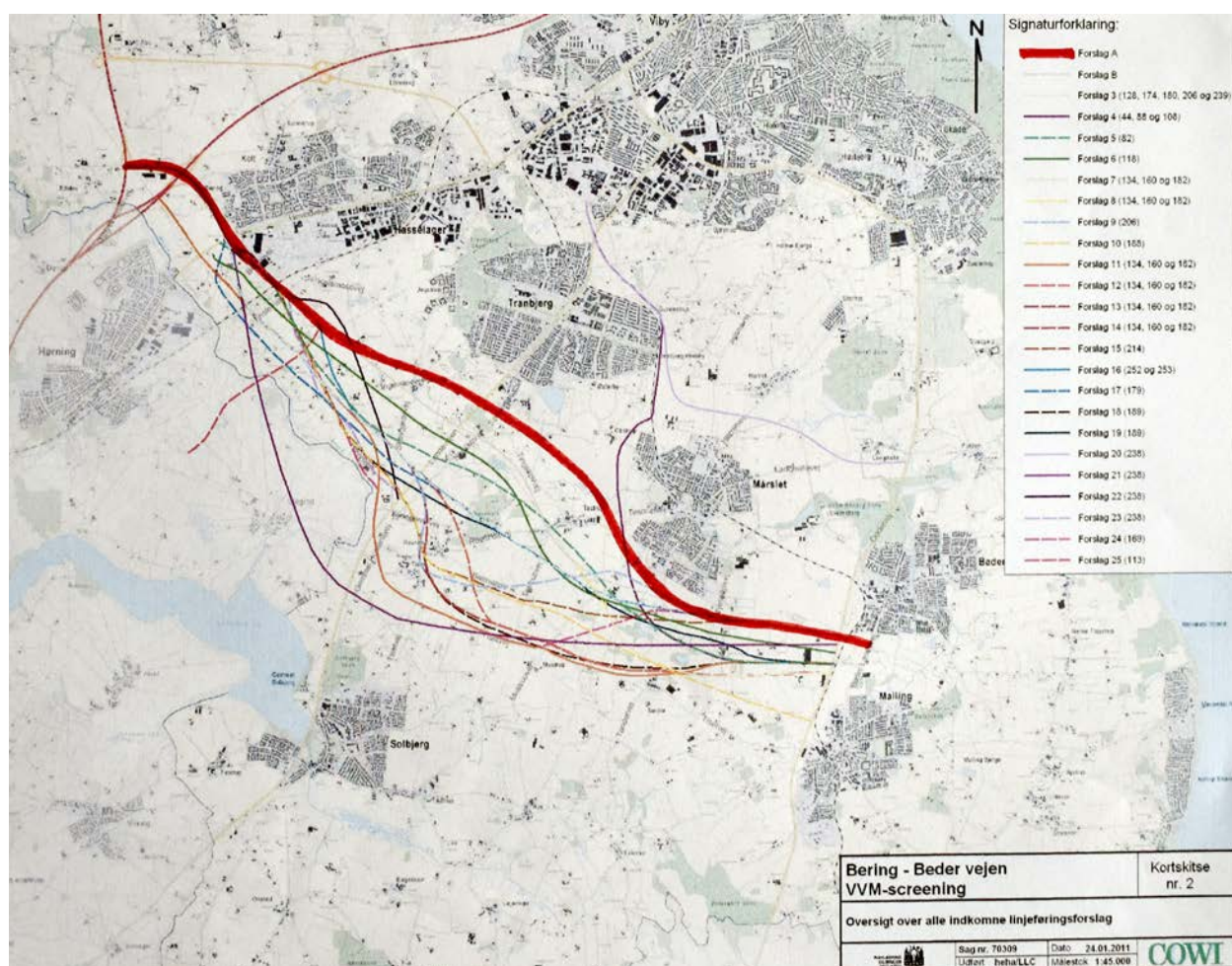
Opgaven bestod i at anbefale byrådet, hvilke linjeføringer og natur- og miljøforhold, som f.eks. forholdene ved Testrup Mose, Giber Å, faunapassager, forhold vedrørende grundvand, trafikbelastninger og trafikstøj, kulturhistoriske og landskabelige forhold m.fl., der skulle medtages i en VVM-redegørelse. En sådan anbefaling indeholdende tre forslag til linjeføringer, A, B og C, blev sendt frem til byrådet i 2011. Linjeføring C lå længere væk fra bysamfundene og var et resultat af den store modstand, der havde været mod forslag A og B i offentlighedsfasen.

I indstillingen blev der også gjort rede for, at de økonomiske forhold havde ændret sig, siden *Fremsyn for Århus* blev vedtaget. Således blev realiserings tidspunktet udskudt i forbindelse med behandlingen af Budget 2011-2014, hvor det også blev vedtaget, at der skulle udarbejdes en ny, langsigtet investeringsplan. Der var dog enighed om, at det parallelt hermed var nødvendigt at få et robust planlægningsgrundlag på plads og dermed at fortsætte med VVM-proceduren – ikke mindst af hensyn til de mange grundejere og beboere, der var berørt af den igangsatte planlægning, og som havde et behov for afklaring af linjeføringen. Samtidig ville det være nødvendigt at få revurderet anlægsoverslaget, idet det oprindelige overslag var estimeret på et meget overordnet grundlag med baggrund i den tidligere grove skitserede linjeføring i region- og kommuneplaner.

En ganske omfattende VVM-redegørelse med baggrund i de vedtagne principper blev herefter udarbejdet.

Redegørelsen i sig selv var på små 300 sider. Hertil kom adskillige baggrundsundersøgelser og skitseprojekteringer af de tre linjeføringsforslag med konsekvensvurderinger på natur, miljø og trafik. Det samlede materiale blev offentliggjort, og interessen herfor var lige så stor og intensiv som i foroffentlighedsfasen. Et andet lighedspunkt med foroffentlighedsfasen var det gennemgående tema i høringsbidragene: at man ser fordele ved vejen, men også at man ønsker den placeret så langt væk fra egen bolig som muligt.

Den 12 km lange vejstrækning havde alle de problemstillinger i sig, som tænkes kan. Dermed skulle der også foretages en afvejning af de mange forskellige – og ofte modstridende – interesser og hensyn. Først og fremmest skulle den løse det grundlæggende problem med en manglende overordnet vej i den sydlige bydel til og fra motorvejene. Men miljøundersøgelsen viste, at etablering af vejen udover at have en direkte betyd-



Planen viser samtlige forslag til linjeføring, der var i spil i processen. Den med fed rød streg er forslag A, som blev vedtaget af byrådet, 2011.

Foto: Trafik og Veje.

ning for mange beboere, virksomheder og grundejere havde en række miljømæssige konsekvenser, som skulle håndteres. Løsninger på alle de problemstillinger, som VVM-redegørelsen afdækkede, pegede ikke i samme retning. Af hensyn til de trafikale forhold skulle linjeføringen helst så tæt på bysamfundene Mårslet og Tranbjerg som muligt. Men på grund af trafikstøjen så disse samfund helst vejen så langt væk som muligt. Længdeprofilen på vejen skulle helst indpasses i det omgivende terræn – både af hensyn til den visuelle oplevelse og af hensyn til den omgivende natur og fauna. Derfor skulle for store og dominerende skråningsanlæg undgås. Heroverfor stod, at strækninger med afgravning passede bedst i forhold til at begrænse den støjmæssige og visuelle påvirkning af boligområder. Broen over Giber Å skulle helst ligge højt af hensyn til faunapassagen, så der var frihøjde nok til, at dyr kunne passere under vejen, hvor det ud fra en støjmæssig betragtning ville være en fordel med en lavere placering. Der skulle altså træffes nogle skarpe valg, da VVM-undersøgelsen ramte byrådets bord efter offentlighedsperioden.

Steen B. Andersen (S) udtrykte det således i debatten i byrådet: *"Så det er selvfølgelig et svært valg. Vi har titusinder af borgere i Beder, Mallings og oplandsbyerne syd for Aarhus, der gerne vil have bedre veje, men det er jo som med den berømte omelet, det er umuligt at lave den, uden at slå hul på æggeskallen."*

Byrådet traf valget på baggrund af et omfattende materiale, en grundig behandling i Teknisk Udvalg, herunder adskillige bidrag fra foretrædere for udvalget og indlæg fra borgere og andre interesser i området. Der var dog ikke enstemmighed, idet Venstre ikke kunne tiltræde den anbefalede linjeføring A. Valget materialiserede sig i *Kommuneplantillæg nr. 43 til Kommuneplan 2013*. De vigtigste forudsætninger for den efterfølgende projektering var valget af linjeføring A med en arealreservation til en 2+1-vej og med mulige tilvalg i form af tilslutning til Obstrupvej og en forlængelse til Beder Landevej. Derudover skulle der suppleres med øget støjafskærmning – specielt ved Mårslet og Tranbjerg.

Realisering

Tæller Egnspanen fra 1966 med, skulle der gå 50 år, før planlægningsgrundlaget var så præcist, at næste skridt kunne være projektering af selve vejanlægget. Som nævnt var der påbegyndt en opsparring med in-

vesteringsplanen *Fremsyn for Århus*, men realiserings-tidspunktet blev efterfølgende udskudt i forbindelse med Budget 2011-2014. Der var imidlertid ingen tvivl om, at en realisering af Bering-Beder-landevejen lå højt på den politiske dagsorden. På den anden side var der tale om det historisk længste og største vejanlæg i kommunalt regi. Således reserverede kommuneplantillægget et bælte til vejen i en bredde på 100 m fra Oddervej til Skanderborgvej, og anlægsbudgettet nærmede sig 500 mio. kr.

Det første skridt blev taget i forbindelse med forliget om Budget 2017-2020, hvor der var enighed om at få afsat midler til projektering og forberedelse af udbudsforretningen finansieret af opsparringen. Næste og store skridt kom i forbindelse med det næste forlig om Budget 2018. I forligsteksten er det formuleret således: *"Det største enkeltanlæg er Beder-Bering-vejen og forligspartierne er enige om, at vejen fremrykkes, så den er færdig senest i 2022."*



Arbejdsmønster. Tunge hjul har presset et mønster i den våde jord, som senere er tørret ud, 2022.

Foto: Forfatteren.

I forligsteksten lægges vægt på, at der er tale om den primære vejstrækning mellem Oddervej og Skanderborgvej, og det nævnes derfor, at der efter åbningen af den primære vejstrækning fortsat vil være anlægsarbejder relateret til bl.a. tilvalg, tilpasninger, sekundære veje og stier.

Med dette forlig kunne der for alvor sættes gang i projektering. Byrådet godkendte projektet i 2019. Projektet var justeret på et par punkter i forhold til VVM-tilladelsen. Opgraderede trafikundersøgelser som følge af *Kommuneplan 2017* havde vist, at de forudsatte rundkørsler ved Oddervej og Landevejen ikke ville have kapacitet til de fremtidige trafikstrømme. Krydsene skulle derfor udføres som signalregulerede kryds. Derudover var der justeringer af faunapassager; bl.a. blev skitsen til dét, der blev til Niels Brøchners Bro vedtaget.



De lokale borgere var spændte på, om Giber Ringvej blev ført under letbanen over til Beder Landevej, 2022.
Foto: Forfatteren.



På en uge i juli 2022 blev der gravet igennem, broen blev skubbet på plads, og letbanen kunne køre igen, 2022.
Foto: Forfatteren.

Linjeføringen blev justeret af hensyn til jordfordeling, arealerhvervelse og ekspropriation. Sidstnævnte faktorer har naturligt været betydende i forbindelse med behandlingen af hele det store projekt, som har berørt mange lodsejere og naboer.

I forbindelse med vedtagelse af anlægsbevillingen i 2020 blev de tidligere vedtagelser om, at vejen skulle anlægges som tosporet vej (men forberedt til en 2+1-vej) endnu en gang udfordret. Det skete med baggrund i en analyse af mulige besparelser i anlægsbudgettet. Også forbindelsen mellem Oddervej og Beder Landevej var i fare for at udgå af projektet. Byrådet vedtog dog efter indstilling fra Teknisk Forvaltning at fastholde det oprindelige projekt, dog med den forudsætning, at der kom særligt fokus på projekt- og økonomistyring samt risikovurderinger i de efterfølgende faser.

Projekt- og økonomistyringen gik så godt, at Teknisk Forvaltning i slutningen af 2020 kunne sende en indstilling frem om et ankerbudget, hvor der var luft til at anlægge strækningen mellem Landevejen og Hovedvejen som en 2+1-vej. De to spor skulle være i vestgående retning, hvor spidsbelastningen forventedes at være størst – specielt i morgentrafikken. Der var pres på for at få beslutningen taget, idet anlægsarbejdet var godt i gang, og entreprenøren derfor arbejdede efter de hidtidige beslutninger.

Byrådet vedtog det ekstra spor den 20. januar 2021. Da anlægget var færdigt, vakte det – trods de mange forudgående diskussioner om vejens udformning – undren hos de første trafikanter. En undren som Århus Stiftstidende straks fulgte op på den 27. oktober 2022 med overskriften: "*Er det Gøg og Gokke, der har planlagt Giber Ringvej?*" I lyset af de foregående afsnit med beskrivelse af det mangeårige og temmelig store faglige og politiske arbejde, der lå forud, får den bemærkning lov til at stå ukommenteret ...



2+1-vejen krydser Landevejen sydvest for Tranbjerg, 2024.
Foto: Forfatteren.



Indvielse ved broen navngivet efter afdøde byrådsmedlem Niels Brøchner. Niels Brøchners søn Allan Brøchner, tidligere rådmand Bünyamin Simsek (V) og tidligere byrådsmedlem Steen Bording Andersen (S) klipper i fællesskab, 2022.

Foto: Forfatteren.

Endnu en Ring

Hovedformålet med Giber Ringvej var at få en overordnet tværgående vejforbindelse, der kunne sikre en god sammenhæng mellem motorvejsnettet og bysamfundene i den sydlige del af kommunen og dermed medvirke til at aflaste de mindre lokalveje. Sammenhængen med motorvejsnettet betød samtidig, at der blev skabt en ny højklasset ringvejsforbindelse, som udgøres af Giber Ringvej, Østjyske Motorvej og Djurslandsmotorvejen.

I hele projektets levetid har det derfor været en forudsætning, at Giber Ringvej kunne tilsluttes motorvejene. Tilbage i 2007, hvor man vedtog investeringsplanen *Fremsyn for Århus*, indgik også et budget til en udvidelse af Torshøjvej. Det er imidlertid staten, der har ansvaret for en udvidelse af motorvejsramperne og tilslutningerne til Torshøjvej. Temmelig sent i forløbet vedtog staten at afsætte penge til disse anlæg. Årsagen hertil var, at staten ville koble projektet til en udvidelse af E45 til seks spor, som var en del af statens *Infrastrukturplan 2035* vedtaget i 2021. Derfor blev dette projekt ikke færdigt til Giber Ringvejs indvielse.

De skjulte ringveje

Manglende udbygning af ringvejssystemet har gennem årene ført til uhensigtsmæssig gennemfartstrafik på veje, som dybest set ikke er beregnede – og derfor ikke egnede – til denne type trafik. For at afbøde virkningerne af denne trafik – eller som et forsøg på at presse trafikken andre steder hen – er disse strækninger ofte forsynede med hastighedsdæmpende foranstaltninger. Uanset at strækningerne er kendt af alle, har de ofte i pressen fået betegnelsen *De skjulte ringveje* – måske for at give det et skær af hemmeligholdte kendsgerninger fra Teknisk Forvaltnings side. Eksempler på disse skjulte ringveje/genveje er: *Ruten* af de små veje fra Beder via Mårslet og Tranbjerg til Slet er

aflastet gennem etableringen af Giber Ringvej. *Ruten* via Marienlystvej imellem Paludan-Müllers Vej og Tilst kan aflastes af de planlagte nye veje i forbindelse med byudviklingsprojektet for området mellem Viborgvej og Paludan-Müllers Vej. *Ruten* fra den sydlige bydel til Silkeborgvej via Jarlsmindevej-Søholmvej-Byledet er aflastet gennem etableringen af Genvejen.

Mange af de mindre bysamfund har været skåret gennem af landeveje, hvor den stigende trafik har givet anledning til store gener for beboerne. I langt de fleste tilfælde er problemerne løst gennem forlægninger af landevejene uden om de mindre bysamfund eller etablering af helt nye vejstrækninger.



Vilhelmsborgvej set mod vest, en del af forbindelsen mellem Beder og Tranbjerg, 2014.

Foto: Forfatteren.





Havneforbindelserne, Randersvej og Marselis Boulevard

By og havn og relationen herimellem har gennem tiderne været væsentlige fokuspunkter i planlægningen. I takt med havnens udvikling og betydning og den heraf afledte stigende trafik til og fra havnen har gode vejforbindelser været en forudsætning for by- og trafikplanlægningen.

Åboulevarden var 1930'ernes svar på en god vejforbindelse til havnen. I 1950'erne så man en ny hovedgade tværs gennem byen til en udbygget Nørreport som svar på problemerne med den stigende biltrafik. Egnsplannen lagde i 1960'erne et system af motorgader ind over byen.

I 1970'erne blev en motorvejsindføring til byen og havnen diskuteret. På byrådets møde den 13. april 1973 blev tre linjeføringer – Hammelbanetracéen, Åhavevejtracéen og Eskelundtracéen – diskuteret. Hammelbanetracéen blev her fravalgt, og man lod de to øvrige tracéer stå åbne. Disse to tracéer blev i princippet først afløst ved indgåelse af den store motorvejsaftale og efterfølgende anlægslov for motorvejen vest om Brabrand Sø i 1988.

Mange har gennem årene stået på en af broerne over banegraven og tænkt, at disse mægtige arealer kunne bruges til andet end jernbanespor. Hver eneste gang

lejligheden har budt sig, er mulighederne blevet undersøgt. Det skete forud for aftalen om masterplan for havnen i 1997, det skete i forbindelse med Infrastrukturudvalgets arbejde i 1998, og det skete i forbindelse med VVM-redegørelsen for *Forbedret havneforbindelse til Aarhus Havn* i 2007. Hver gang har der været en detaljeret og seriøs teknisk vurdering af de forskellige forslag.



Mange har, som de to ældre her ved Frederiks Bro, stået og kigget ud over de mægtige banearealer og tænkt, 1962.

Foto: Jørn Timm, Aarhus Stadsarkiv.

Hver gang har konklusionen været, at det ikke umiddelbart kan anbefales at lægge en overordnet vej til havnen i baneterrænet. En stor del må på grund af de fysiske forhold alligevel tunnellægges. Dermed kommer omkostningsniveauet op på højde med en tunnel under Marselis Boulevard.

Dette, sammenholdt med at en linjeføring i banegraven ikke giver en optimal tilslutningen til havnen, betyder, at konklusionen er faldet ud til fordel for Marselis Boulevard. Indtil beslutningen om at udvikle erhvervshavnen i sydøstlig retning og ændre de nordlige og centrale havneafsnit til byformål blev taget, har man i periodens byplaner arbejdet med to overordnede vejforbindelser fra motorvejen til havnen, nemlig Randersvej-Nørreport og Åhavevej-Marselis Boulevard.

Den romerske statsmand Marcus Porcius Cato (234–149 f.Kr.) afsluttede uanset emnet enhver tale i senatet med ordene *"I øvrigt mener jeg, at Karthago bør ødelægges,"* hvilket så skete i den 3. Puniske Krig. Uden sammenligning i øvrigt benyttede Aarhus Byråd enhver lejlighed til at gøre staten opmærksom på, at en vejforbindelse til landets største containerhavn burde være en statsvej. Synspunktet blev sat i relief af, at stort set alle havne af betydning i landet har en statsvej frem til kajkanten. Når det gjaldt Aarhus, har staten gjort en dyd ud af at argumentere for, at der ikke var statsveje inden for den ring, der på et givet tidspunkt udgjorde statsvejforbindelsen uden om Aarhus. Selv på ganske små kort over Danmark blev det sikret, at der grafisk var en lille afstand mellem statsvejene og Aarhus Havn.

Byrådets ihærdighed bar frugt efter 50 år, da der i forbindelse med Folketingets aftale af 28. juni 2021 om *Infrastrukturplan 2035* blev afsat penge til en tunnel under Marselis Boulevard. Efterfølgende blev der indgået en partnerskabsaftale, hvorefter staten er byggherre og betaler ca. 4/5 af anlægsudgiften, og Aarhus Kommune/Aarhus Havn betaler den sidste 1/5. Når vejen står færdig, vil den blive optaget som hovedlandevej. Et af hovedargumenterne, der har været fremført i alle årene, er nævnt i aftalen: *"En Marselistunnel vurderes nødvendig for en effektiv transport til Danmarks største erhvervshavn ..."*

Havneforbindelsen fra nord via Randersvej

Der har gennem årene været arbejdet på at forbedre forbindelsen til Aarhus Havn fra nord via Randersvej

til Nørreport. Der har været forskellige problemstillinger undervejs: De største udfordringer har ligget i enderne, dels ved Nørreport, der fra gammel tid var en smal passage til kysten, dels i den nordlige ende, hvor der skulle tages stilling til linjeføringer og tilslutninger til det omgivende vejnet – eksempelvis det berygtede IKEA-kryds.

Mod nord har Nørrebrogade-Randersvej oprindeligt været statsvej og har, bortset fra Nørreport, været udlagt i et bredt profil. Dermed har en udvidelse til fire spor kunnet ske med begrænsede indgreb. Projektet har derfor teknisk set været relativt uproblematisk, men da strækningen forløber gennem bebyggede områder, har der selvfølgelig været diskussioner lokalt og i byrådet.

Nørreport – bred eller smal

Op til de indledende beslutninger i 1960'erne om en udvidelse, var Nørreport nærmest en smal gyde i standard som Mejlgade har i dag. Nørrebrogade endte i krydset med Knudrsgade, Høegh-Guldbergs Gade, Nørregade og Sabroes Plads. Herfra gik den smalle Nørreport ned til havnen. Nørrebrogade og Nørreport var i slutningen af 1950'erne hovedlandevej A47 som forbindelse mellem A10 (Randersvej) og Kystvejen (A44). De fleste overordnede gader i Aarhus var på det tidspunkt hovedlandevejsforbindelser – selv Åboulevarden, som havde betegnelsen A45. Status som hovedlandevej var af stor betydning, idet det åbnede mulighed for næsten 100 % tilskud fra den statskontrollerede vejfond, som var med til at finansiere udbygningen af vejnettet i Danmark på det tidspunkt.

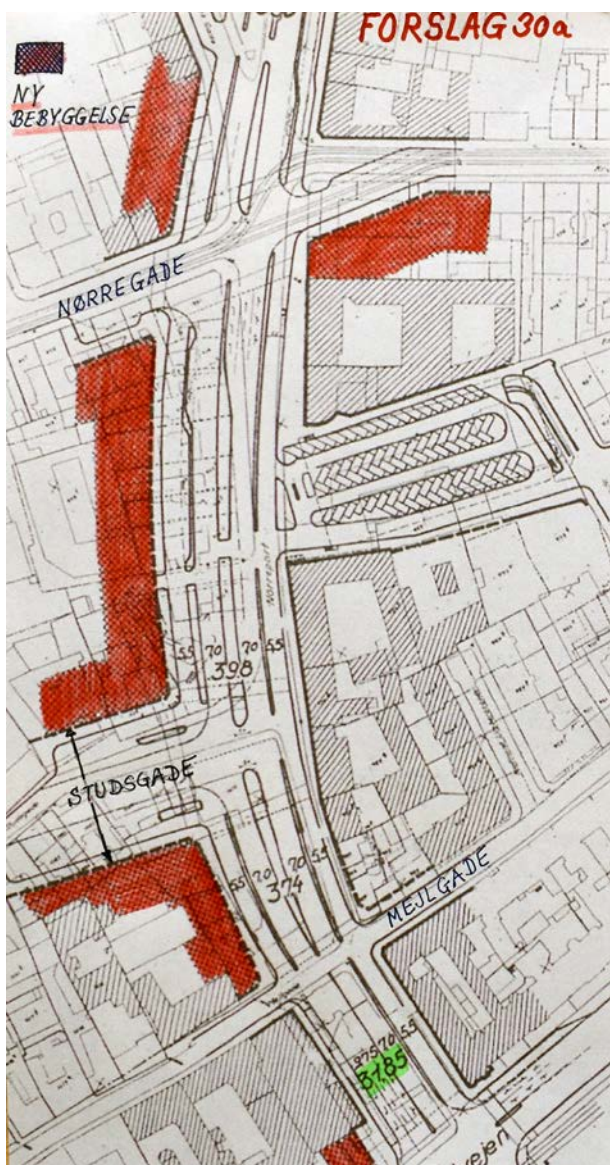
I slutningen af 1950'erne udarbejdede daværende Stadsingeniørens Kontor et projekt for en udvidelse af Nørreport, som også tog højde for en tilslutning af Ny Hovedgade. Denne skulle munde ud i Nørreport dér, hvor Studsgade ligger i dag. Projektet satte gang i mange og heftige diskussioner om Nørreport og området omkring Nørreport. Hvor bred skulle Nørreport være, hvordan skulle byfornyelsen være i et område, hvori der lå temmelig mange boliger af ringe kvalitet og kaldte på sanering, og hvordan skulle ønsket til bygning af en ny bydel passes ind? Som i alle diskussioner om væsentlige problemstillinger for byens udvikling var der også i denne sag mange synspunkter og hensyn at tage. F.eks. lå der i Nørreports sydside en stor automobilforhandler med

udstillingslokaler. I en tid med rivende udvikling i privatbilismen var en ekspropriation af denne utænkkelig. Nordsiden var også til debat. Mange mente, at bygningerne her ikke havde en kvalitet, der fortjente en bevarelse, så derfor kunne man lige så godt udvide kraftigt mod nord.

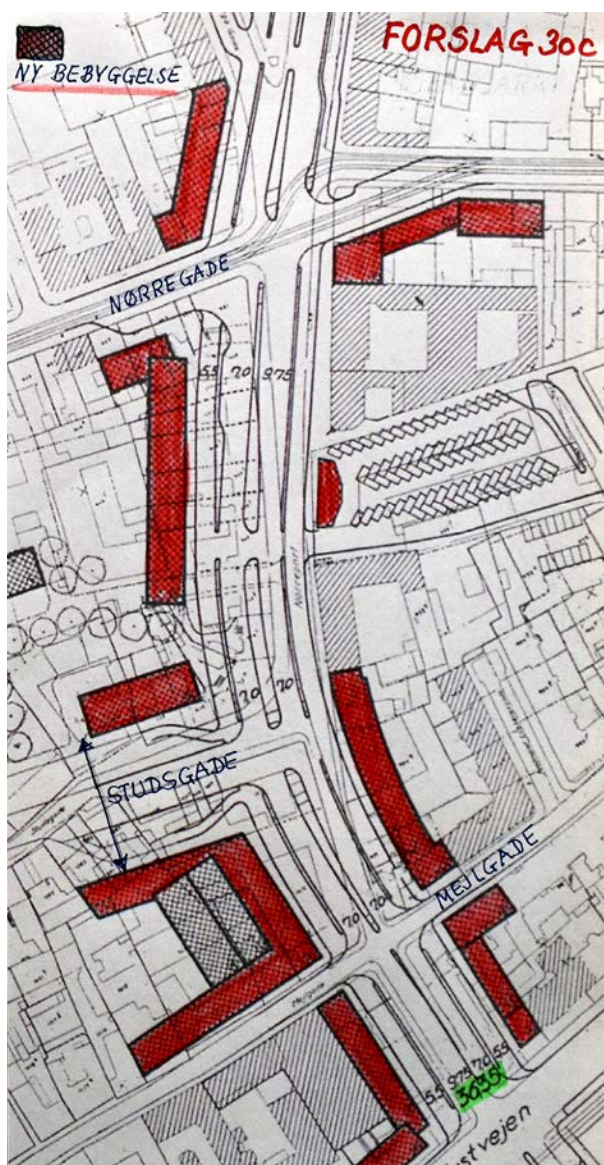
På byrådsmødet den 24. marts 1960 kunne man vælge mellem et smalt og et bredt projekt. Flertallet gik ind for det smalle projekt, som bevarede nordsiden og fortsat havde plads til automobilhandlen på sydsiden. Projektet skulle behandles i Teknisk Udvalg. I forbindelse med udvalgsbehandlingen skete der to markante ting: Dels udarbejdede daværende stadsarkitekt et tredje alternativ, som ryddede ejendommene på

begge sider af Nørreport og dermed gav mulighed for en symmetrisk genopbygning med nye og markante fleretages ejendomme i begge sider. Stadsarkitektens forslag, som flere af udvalgets medlemmer gik ind for, fik borgmester Bernhardt Jensen til egenhændigt at skrive et notat, som argumenterede for det smalle projekt, som bevarede ejendommene på nordsiden. Det blev borgmesteren, der gik af med sejren, idet det smalle projekt fik opbakning af socialdemokraterne og kommunisten. Partierne på den anden side blev i Århus Stiftstidende refereret for at sige, at "det smalle Nørreport bliver en skamstøtte."

Sagen var imidlertid ikke slut hermed. Vejdirektoratet skulle godkende projektet, for at der kunne opnås



Nørreport udvidelse-forslag 30a, som byrådet vedtog.
Foto: Aarhus Kommunes beretning 1960-61.



Nørreports udvidelse, Stadsarkitektens forslag 30c.
Foto: Aarhus Kommunes beretning 1960-61.

støtte fra vejfonden. Der blev i de efterfølgende år forhandlet mellem kommunen, Vejdirektoratet og Boligministeriet. Resultatet blev, at Vejdirektoratet kunne godkende, at etape 1 af Nørreport mellem Kystvejen og Studsgade kunne anlægges i et smalt profil på 21,85 m uden indgreb i nordsiden. Projektet indeholdt også anlægget af p-plads og p-kælder ved Kærlighedsstien. Men inden for syv år, skulle vejen udvides i nordsiden, så den samlede bredde kom op på 36 m. Disse betingelser blev godkendt af byrådet den 11. januar 1962. I avisens leg med ord omtales vedtagelsen under overskriften "*Nørreports endelige gennembrud.*" Dog undlod borgmester Bernhardt Jensen og to socialdemokratiske medlemmer at stemme. Da modellen endelig skulle stadfæstes den 14. februar 1963, forsøgte borgmesteren endnu en gang at bremse projektet med udarbejdelsen af en otte sider lang redegørelse, der talte mod det pågældende projekt. Etape 1 af Nørreport stod færdig i 1964, og p-anlægget kunne tages i brug i 1967.

Ny Trafik- og parkeringsplan medfører justeringer

I mellemtiden havde byrådet på mødet den 16. december 1965 godkendt en *Betænkning fra kommissionen til behandling af dispositionsplan for midtbyen.* Denne indeholdt en Trafik- og parkeringsplan for Midtbyen og afløste langt om længe projektet for Ny Hovedgade fra 1955 mellem Rådhuspladsen og Nørreport, som ville have betydet en kæmpe og skelsættende omkalfatring af Midtbyen. Ny Hovedgade var efter ti år skrevet ud af planerne. Men de ændrede planer betød også ændringer i Nørreport-projektet. Det påtænkte enorme vejkryds mellem Ny Hovedgade og Nørreport ved Studsgade, der her skulle udvides til 42 m, blev flyttet til krydset mellem Nørregade og Nørreport. Trafik- og parkeringsplanen indeholdt nemlig en udbygning af Allégaderingen, herunder Nørregade, til seks spor, som altså skulle tilsluttes Nørreport i et pladskrævende kryds.

Etape 1 af Nørreports udvidelse mellem Studsgade og Nørregade var på dette tidspunkt igangsat. Så uden de store sværds slag vedtog byrådet i 1967 – efter en tur i Teknisk Udvalg – en foreløbig tilpasning af projektet, idet det blev bemærket og ført til protokol, at der ikke hermed var taget stilling til bredden af Nørregade. Tilpasningen af projektet indeholdt en tilladelse til ekspropriation af ejendomme i Høegh-Guldborgs Gade og Nørregade for at få plads til svingbaner i Nørrebrogade og Nørregade.

Byplankonkurrence sætter for alvor afklaring på standby

Det helt store problem i forhold til fastsættelse af det endelige projekt for Nørreport var en afklaring af kar-réen afgrænset af Nørregade, Paradisgade, Studsgade og Nørreport. Det overordnede mål med denne bydel, som indeholdt mange saneringsmodne ejendomme, gav anledning til mange og divergerende holdninger i befolkningen såvel som i byrådet. En beslutning blev foreløbig sendt til hjørnespark ved at udskrive en arkitektkonkurrence i 1967 for området, men vi skal helt frem til 1984, før der foreligger en godkendt lokalplan som forudsætning for en saneringsplan for området og dermed en endelig afklaring i forhold til den del af Nørreport, der ligger mellem Studsgade og Nørregade. Den sidste knast, som var hjørnet mellem Kystvejen og Nørreport, blev hævlet af i 1987, da byrådet vedtog Lokalplan 344 for ejendommen her.



Stadsarkitekt Sven Pedersen peger på problemområdet i Trafik- og parkeringsplanen, mens rådmand Olaf P. Christensen og stadsingeniør Johannes M. Sørensen kigger på, 1969.

Foto: Jens-Kristian Søgaard, Aarhus Stadsarkiv.

Borgmester Bernhardt Jensen var imod en byplan-konkurrence. Han frygtede, at forslagsstillerne ville foreslå en rasing af den gamle bygningsmasse, og at man efterfølgende som ved Ny Hovedgade-projektet ville se en bygningsmasse, der ville forfalde på grund af manglende afklaring. Som ved behandlingen af Nørreport-projektet udarbejdede han et fyldigt notat op mod byrådsbeslutningen om konkurrencen, som slutter: "*Alt i alt mener jeg, at byrådet selv i forbindelse med de sagkyndige tjenestemænd vil have bedre forudsætninger for at skønne over, hvordan udviklingen i den indre by kan formes ...*"

Konkurrencen blev udskrevet, og i maj 1968 blev en dommerbetænkning fremsendt til byrådet af formanden for bedømmelseskomitéen, borgmester Bernhardt Jensen, der i fremsendelsesbrevet af 1. maj 1968 bemærkede, at beskrivelse og beslutning om præmieringer er enstemmige fra komitéens side. Det paradoksale er her, at 1. præmieprojektet stort set rydder hele karréen og bygger op på ny med center og store parkeringspladser. Det var formentlig borgmesterens håb, at Teknisk Afdeling, der efterfølgende af byrådet blev bedt om at foretage en nærmere analyse af de fremkomne idéer, ville besinde sig og komme med vurderinger, der rimede bedre på hans egen opfattelse af byudvikling.

Set med nutidens øjne virker følgende lille uddrag af dommerbetænkningen ganske pudsigt: *"Mange konkurrerende har benyttet den lejlighed, der gives dem i henhold til programmet, til at fremsætte ideer for de dele af bykernen, der ligger udenfor konkurrenceområdet. En del af disse ideer, genskabelse af Århus Å, etablering af grønt strøg mellem den centrale bydel og havnen, m.fl. har dommerkomiteen anset for virkelighedsfjerne, undertiden direkte forføjede. I sådanne tilfælde har man imidlertid set bort fra disse ideer ved bedømmelsen af forslagene for selve konkurrenceområdet."*

Det var Bernhardt Jensens agt at kæmpe for bybevaring, herunder bevaring af en række købmandsgårde omkring Studsgade. Efterfølgende blev det da også en lang og spektakulær kamp, som på visse tidspunkter bød på dramatik i byrådssalen. På byrådsmødet den 13. august 1969 blev et forslag fra Teknisk Forvaltning behandlet. Forslaget var udarbejdet med baggrund i både konkurrenceprojekterne og Trafik- og parkeringsplanen fra 1965. Sagen blev sendt til behandling i Teknisk Udvalg, men det specielle ved denne behandling var, at den socialdemokratiske borgmester var uenig med den socialdemokratiske formand for Teknisk Udvalg (og i øvrigt senere borgmester) Orla Hyllested.

Den 22. januar 1970 kom Teknisk Forvaltnings projekt igen til behandling. Det blev vedtaget, men uden borgmester Bernhardt Jensens stemme. Det lod han sig imidlertid ikke slå ud af. Således sendte han et forslag frem til byrådsmødet den 9. juli 1970 om at få udarbejdet en plan for området, der kunne bevare de fem gamle købmandsgårde omkring Studsgade. Forslaget røg til behandling i Teknisk Udvalg, idet der var stor uenighed om de fem gårdes bevaringsværdi. Under overskriften *"Borgmestersejr"* beskriver Århus

Stiftstidende byrådsmødet den 24. september 1970, hvor forslaget igen blev behandlet. Her står, at borgmesteren fik en kneben sejr på 14-13, da to konservative byrådsmedlemmer var syge, og to socialdemokrater skiftede standpunkt. En ny plan for Nørreportområdet skulle derfor udarbejdes.

Denne plan, der indeholdt en bevaring af de fem købmandsgårde, kom til behandling året efter. På byrådsmødet den 9. september 1971 fik borgmesteren den endelige sejr, men ikke uden splittelse i både Venstre og Socialdemokratiet samt med sværds slag og drøje hug fra modstanderne af bevaring.



Studsgade med en af de købmandsgårde, som blev bevaret. I baggrunden Seest gård ved Nørreport, 1980. Foto: Poul Pedersen, Aarhus Stadsarkiv.



Studsgade, samme motiv som ovenfor, 2024. Foto: Forfatteren.



Nørreport, 1962.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Nørreport efter nedrivning af sydsiden, 1964.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Nørreport, 1986.

Foto: Poul Pedersen, Aarhus Stadsarkiv.



Nørreport, 2024.

Foto: Forfatteren.

Ikke meget bredere

I perioden, hvor diskussionerne om saneringsplanerne i området rasede, skete der andre ting, der også fik indflydelse på det endelige profil for Nørreport mellem Mejlgade og Kystvejen. Kommunalreformen i 1970 og den efterfølgende revision af vejloven med virkning fra 1. april 1972 medførte en ændring af statens engagement i det aarhusianske vejnet. Staten trak sine hovedlandeveisforbindelser ud til Ringgaden og overlod bl.a. Nørrebrogade-Nørreport til kommunen. Det krav, som blev formuleret af staten i 1962 om en udvidelse af Nørreport i nordsiden i en 2. etape til en samlet bredde på 36 m, forsvandt. Rådmand Olaf P. Christensen (K) lagde den 20. september 1973 en indstilling på byrådets bord om at forkaste udvidelsen mod nord og i stedet holde to udvidelsesmuligheder mod syd åbne.

Olaf P. Christensen argumenterede for de ændrede planer på følgende måde: *"I dag må vi bare erkende, at kravene til lysafstande, friarealer, parkeringsarealer i den forløbne årrække er blevet strammet så meget, at den påtænkte bebyggelse i nordsiden ikke i dag ville kunne gennemføres uden større nedrivninger end oprindelig påtænkt."* Samtidig afviste han – efter hentydninger i byrådsalen – kategorisk, at indstillingen havde noget at gøre med den nu manglende finansieringsmulighed gennem vejfonden, efter at staten havde trukket sig ud.

I 1978 blev strækningen reguleret i forbindelse med de vejarbejder, der blev foretaget i forbindelse med indførelse af nærbanen mellem Aarhus og Grenaa. I projektet her blev der taget hensyn til den store automobilhandel med værkstedsbygning langs Nørreport. Denne automobilhandel havde ligget der i årevis og var i hele perioden en del af diskussionsemnerne omkring det endelige tværprofil.

1988 blev året, hvor byrådet endelig besluttede sig for, hvor bred Nørreport ved Kystvejen skulle være. Det skete gennem vedtagelse af en Lokalplan nr. 344 for hjørnet Nørreport-Kystvejen. Der skete ingen tilbagerykning af ejendommen, og det tværprofil, som vi kender det i dag, blev dermed fastlagt.

En anden udløber af de ændrede vejbestyrelsesforhold
Også i den anden ende af Nørreport ved Nørregade blev projektet justeret. Her var der gennem årene regnet med en temmelig stor udvidelse af Nørregade til seks spor som en del af Allégaderingen. Også denne strækning var en del af hovedlandevejssystemet,

og gennem årene var det byrådets håb, at staten gennem vejfonden ville finansiere denne udbygning. Det skete imidlertid aldrig, og den 22. juni 1978 vedtog byrådet en mindre nedrivning af nogle ejendomme langs den nedre del af Høegh-Guldbergs Gade for at give plads til svingbaner fra Nørrebrogade ind i Nørregade. Behovet for arealet til svingbaner ville opstå den dag, Nørrebrogade kunne udvides til to spor i hver retning. Nørregade var altså ikke truet af den store udvidelse, om end saneringsplanen for karréen Nørregade-Nørreport-Studsgade-Paradisgade (godkendt i 1981) forudsatte nedrivning af en stor del af ejendommene i Nørregades sydside. Gennem vedtagelsen af den efterfølgende Lokalplan nr. 17 for samme karré lå byggegrænsen mod Nørregade og Nørreport fast og dermed forudsætningerne for vejenes endelige udformning.

Nørreportsagen – afrunding

Tages der udgangspunkt i de første projekter for en udvidelse af Nørreport fra omkring 1958, skulle der gå omkring 30 år, inden alle brikker var faldet på plads. Men Nørreportsagen havde også alle ingredienser i sig:

- En kommunalreform.
- Ændrede vejbestyrelsesforhold.
- Økonomi og skiftende finansieringsmuligheder.
- Hensynet til en ordentlig afvikling af havnetrafikken.
- Et behov for at sanere en mængde dårlige og nedslidte boliger.
- Et behov for at nytænke byområdet.
- Skiftende planlægningsfilosofier med indbyggede paradokser.
- Forskellige og ofte modsatrettede politiske holdninger.
- Hensynet til den lokale befolkning og de erhvervsdrivende, heriblandt en betydende automobilhandler.

Det er ikke underligt, at Nørregades handelsstandsforening var dybt frustreret over det langstrakte forløb, og at den følte sig kørt over af usikkerheden om fremtiden.

Også en fin lille plads blev kørt over af projektet – nemlig Sabroes Plads med en statue af Peter Sabroe. Statuen stod oprindelig i Park Allé, men måtte vige pladsen for det nye rådhus i 1939 og blev da flyttet til den lille plads i trekanten, der udgjordes af Høegh-Guldbergs Gade og Nørrebrogade. Fra pladsen var der adgang til Vennelystparken. Pladsen fik herefter navnet Sabroes Plads. I 1960'erne var der stort fokus på at finde egnede arealer til parkering, så den blev

omlagt til parkeringsplads for helt at forsvinde i forbindelse med regulering af Nørrebrogade. Statuen af Peter Sabroe blev da flyttet til Østbanetorvet (se også afsnittet om Peter Sabroe på side 272).

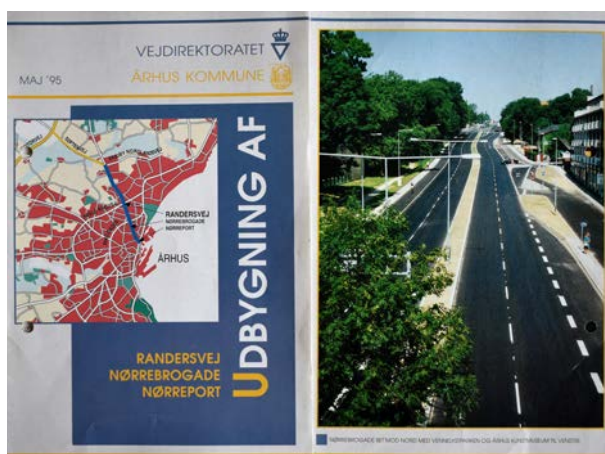
Nørrebrogade-Randersvej-Søftenvej

Udbygningen af denne strækning til fire spor fra motorvejen til Nørreport var en del af den politiske aftale om fordelingen af det overordnede vejnet fra marts 1988. Staten havde i den aftale forpligtet sig til at udbygge Søftenvej og Randersvej til Ringgaden, mod at Aarhus Kommune finansierede udvidelsen af Nørrebrogade fra Ringgaden til Nørreport samt tog ansvaret for projektering og anlæg af hele strækningen mellem Ringvejen og Ringgaden.

Den kommunale strækning mellem Ringvejen og Nørreport

Der blev udarbejdet en Lokalplan nr. 471, *Udbygning af Randersvej, Nørrebrogade og Nørreport*, for den strækning, som kommunen havde ansvaret for. Den statslige strækning blev reguleret gennem love i Folketinget.

Projektet med udvidelse til fire spor med midterrabat havde det klare formål at favorisere den gennemkørende trafik og gennem adgangsbeholdninger nedprioritere afvikling af den lokale trafik. Den offentlige debat havde derfor naturligt fokus på de lokale adgangsforhold og krydsningsmuligheder. Forud for offentliggørelsen af lokalplanen havde Teknisk Udvalg derfor travlt med at behandle forskellige problemstillinger. Der var især to sager, som gav anledning til visse hovedbrud i udvalget.



For- og bagside af pjecen, der fortæller om udbygningen af Randersvej-Nørrebrogade, 1995.

Foto: Trafik og Veje.

Det ene var adgangsforholdene til McDonald's ved Kastaniegade. Det andet var de trafikale forhold omkring en kiosk tilknyttet universitetet i krydset Wilhelm Meyers Allé/Nørrebrogade. I sidstnævnte tilfælde havde forvaltningen indstillet en lukning af Wilhelm Meyers Allé af trafiksikkerhedsmæssige årsager. Man fandt således et ureguleret højresving fra Nørrebrogade for biler for risikabelt i forhold til ligeudkørende cyklister. Byrådet besluttede imidlertid at holde Wilhelm Meyers Allé åben med en højresvingmulighed for både ind- og udkørende.



Forsiden på informationspjecen, der fortæller om de dynamiske hastighedstavler, der blev opsat på Nørrebrogade, til vejledning for lastbiler, 1995.

Foto: Trafik og Veje.

For at lette krydsningsmulighederne for fodgængere indeholdt projektet en tunnel ved Wilhelm Meyers Allé og en tunnel ved Norges Allé-Skovvangsvej.

Anlægsarbejderne blev afsluttet i 1995. Undervejs havde projektet afdækket tusinder af chaussésten, som var almindelig belægning på de gamle hoved- og landeveje (chaussée). Stenene blev kørt på lager,

men nogle fandt med det samme anvendelse i heller på Dronning Margrethes Vej. Hellerne blev etableret i svinget før Marienlund.

Særlige tavler med dynamisk information om anbefalet hastighed for lastbiler blev sat op på Nørrebrogade i nordgående retning. Nørrebrogade har efter Kirkegårdsvej en kraftig stigning, og de tunge lastbiler fra havnen kunne have svært ved at nå grønt lys ved Kirkegårdsvej – med risiko for at hænge på bakken. Efter krydsning af Kystvejen gav tavlerne en anbefalet hastighed for at få grønt ved næste lyskryds.

Statens strækning mellem Ringvejen og motorvejen

Den store udfordring dukkede uventet op, da Vejdirektoratet i 1991 meldte ud, at der ikke var penge på budgettet til en udvidelse af Randersvej mellem Ringvejen og IKEA. Vejdirektoratet var af den opfattelse, at aftalen fra 1988 nok gav staten ansvaret for at udvide strækningen til fire spor, men ikke angav, hvornår det skulle ske. Vejdirektoratet meldte ud, at det tidligst kunne ske i 2000, ja, måske først i 2010. Udmeldingen gav forståeligt kraftige politiske reaktioner fra byråd og amtsråd, idet der var en klar lokal forventning om, at også denne strækning stod klar i forbindelse med færdiggørelsen af motorvejen E45.

IKEA-rundkørslen

Rundkørslen ved IKEA, der skulle fordele trafikken mellem den gamle Randersvej mod Lisbjerg, Søftenvej, Randersvej og Skejby Nordlandsvej blev et varmt samtaleemne efter etableringen. Trafikmodeller havde vist, at der hurtigt kunne opstå kapacitetsproblemer, såfremt krydset ikke fik de rigtige dimensioner. Valget faldt på en stor rundkørsel med to spor rundt om midterøen. Trafikmodellen kunne imidlertid ikke tage højde for de forsigtige aarhusianske bilister, der ikke turde at lægge sig i sporet nærmest midterøen af frygt for ikke at kunne komme ud af rundkørslen igen. Det resulterede i, at det yderste spor blev fyldt op af trafikanter mellem Aarhus og motorvejen, hvilket spærrede helt for trafikanter fra de andre ben i rundkørslen. Rundkørslen gav anledning til heftig debat i medierne og involverede udover almindelige borgere også politi og kørelærere. Sidstnævnte var uenige i tolkningen af færdselsloven. Dermed blev både Folketingets Trafikudvalg, trafikministeren og justitsministeren draget ind i debatten. *"Det kører rundt på højeste plan"* stod der på forsiden af Stiften den 13. august 1974.

Løsningen blev at anlægge spor helt uden om rundkørslen. En løsning, som senere blev almindelig ved rundkørsler, der har dominerende trafikretninger. Det supplerende anlæg stod færdigt i 1997.

Ny udformning

I forbindelse med etablering af Søften-Skødstrup-motorvejen, byudvikling i Lisbjerg og udviklingen af Aarhus Universitetshospital i Skejby ændredes hele vejsystemet i det nordlige Aarhus sig igen.

Ny funktion

I takt med at Nordhavnen og de gamle centrale havnearealer overgik til bymæssige formål, reduceredes Randersvejs betydning som havneadgangsvej. Den kom nu i fokus som værende af stor betydning som vigtig korridor for den kollektive trafik. Den nye udformning fra væsentlig havnevej til kollektiv trafikkorridor er nærmere beskrevet under afsnittet om kollektiv trafik på side 225.

Åhavevej-Marselis Boulevard

Indtil slutningen af 1970'erne havde lastbiltrafikken til og fra havnen ringe vilkår. Omkring Nørreport var der usikkerhed omkring udvidelsesprojektet, og Marselis Boulevard endte i Strandvejen. Det var derfor ikke overraskende, at lastbiltrafikken benyttede sig af de forhåndenværende søms princip og belastede en lang række gadestrækninger i Midtbyen til stor gene for omgivelserne. Det var således en del af dagligdagen at møde store lastbiler på Åboulevarden og torvene samt på tværs af Rådhuspladsen.

Tunnel under strandvejen

Det var derfor et skridt i den rigtige retning, da byrådet besluttede sig for at få bygget en tunnel under Strandvejen. Byrådet gav anlægsbevilling i september 1976, og tunnelen blev åbnet for trafik i 1979. Det var set med datidens øjne et af de større og mere teknisk komplicerede vejanlæg i kommunalt regi. Et par år forinden var motorvejen til Skanderborg åbnet. Med tunnelen blev der skabt en direkte forbindelse for den sydgående lastbiltrafik mellem motorvejen og havnens veje. Turen gik ganske vist via Ringvejen over Viby Torv, da de gamle jernbanebroer over Åhavevej ikke havde tilstrækkelig frihøjde på det tidspunkt.

Med i projektet var en omlægning af den store rundkørsel ved Dalgas Avenue til et signalreguleret kryds, der bedre var i stand til at afvikle de store køretøjer.

En sidegevinst ved projektet var en genopstilling af Skt. Nicolaus' kilde, som projektet kom tæt på for at få forbindelse til havnevejene (se også afsnittet om historiske spor på side 279).



Fig. 10. Bemærk, at støttemurene er udnyttet som støjskærme på en arkitektonisk tilladende måde.
Skitse af projektet for en tunnel under Strandvejen, 1974.
Foto: Aarhus Kommunes beretning 1974-75.

Trafikkens støjmessige konsekvenser var en faktor, der i løbet af 1970'erne kom mere og mere på banen; således også for projektet her. I første omgang undlod man dog at sætte de projekterede støjpåklæbninger op på de vægge, der afgrænsede rampen til tunnelen – formentlig ud fra et besparelsessynspunkt. Man ville afvente og vurdere støjniveauet *efter*, at vejen var taget i brug. Der gik dog ikke lang tid, før det måtte erkendes, at støjpåklæbningerne var nødvendige for at reducere trafikstøjens refleksion på betonvæggene.

Tunnelen har den højde, en tunnel skal have

Noget i den stil var en af rådmand Olaf P. Christensens udtalelser, da diskussionen om tunnelhøjden begyndte ultimo i 1978 under byggearbejdet. Foranlediget af nogle af havnens brugere tog Århus Stiftstidende sagen op, og diskussionen – om tunnelen nu havde den rigtige højde – tog for alvor fat. Tunnelen var projekteret efter en frihøjde på 4,20 m, som efter de officielle vejregler var den gængse frihøjde på almindelige veje, men flere inden for transporterhvervet mente, den burde fremtidssikres med en frihøjde svarende til frihøjden 4,50 m ved motorvejsbroer. Det grundlæggende problem var, at flere lastbiler kørte ulovligt rundt med en læsehøjde over den tilladte på maks. 4,00 m. Ved højder over de 4,00 m skulle der søges om dispensation hos det lokale politi. Her kunne man berette, at der kun var ganske få sådanne ansøgninger om året. Til gengæld kunne politiet ved kontrol på havnen konstatere, at ganske mange lastbiler var læsset ulovligt.

Diskussionen gav anledning til en forespørgsel til rådmand Olaf P. Christensen fra Danmarks Kommunistiske Parti og efterfølgende en længere byrådsdebat i november 1978 med baggrund i en syv sider lang redegørelse fra Teknisk Forvaltning, hvor det bl.a. konstateres, at *"tunnelen er dimensioneret således, og fundamenterne er ført tilstrækkeligt langt ned, at det er teknisk muligt at skaffe en frihøjde på 4,50 m."*

Under overskriften *"Skud for boven til brugere af Århus Havn"* den 8. december 1978 refererede Århus Stiftstidende til en udtalelse fra Aarhus Handelsstandsforening, der benævnte de utilfredse brugere som udbrydere, der burde arrangere sig med lave chassis for at overholde landets love. Derudover konstaterede handelsforeningen: *"Aldrig har så få centimeter givet anledning til så mange spaltemillimeter."*

Tunnelen blev åbnet med en frihøjde på 4,20 m uden festivitas den 12. juli 1979 – formentlig på grund af den forudgående heftige debat. På åbningsdagen fik Århus Stiftstidende et interview med en lastbilchauffør, der konstaterede: *"Min [lastbilens højde] er 4,17 m, og det er der mange andre, der også kører med. Politiet tillader kun 4 m (...) bliver jeg stoppet, må jeg jo betale bøden."*

1988-aftalen

Under byrådsdebatten i 1978 om omlægning af rundkørslen ved Dalgas Avenue sagde rådmand Olaf P. Christensen bl.a.: *"Marselis Boulevard vil til sin tid være den direkte fortsættelse af motorvejen, og jeg vil kæmpe for at staten ikke løber fra sine forpligtelser til at betale."*

Da aftalen mellem stat, amt og kommune om de overordnede veje og igangsætning af motorvejen vest om Brabrand Sø blev indgået i 1988, fik Olaf P. Christensen en delvis sejr. I aftalen indgik nemlig, at Århus Amt skulle overtage Åhavevej og Marselis Boulevard og regulere særligt Åhavevej, så den ville være i stand til at afvikle lastbiltrafikken fra motorvejen til Aarhus Havn. Ifølge aftalen skulle amtet overtage Åhavevej-Marselis Boulevard senest den 1. maj 1992, så anlægget kunne stå klar omkring åbning af motorvejen vest om Brabrand Sø. Åhavevej skulle udbygges med to spor samt fortovej og cykelsti i begge sider. Frihøjden under jernbanebroerne, der forudsattes bevaret, skulle forøges fra 3,4 m til 4,5 m. Også frihøjden i den meget omdiskuterede tunnel under Strandvejen blev forøget til 4,5 m. Når anlægget var færdigt, skulle vejene overdrages til Aarhus Kommune igen. De overordnede

vejmyndigheder holdt sig altså ved aftalen langt fra et ejerskab til en havneforbindelse.

I forbindelse med omtalen af aftalen mellem stat, amt og kommune i Århus Stiftstidende udtalte Olaf P. Christensen, at *"Marselisrøret er gemt, ikke glemt."* Her refererede han til en skitse, som det rådgivende ingeniørfirma Cowi sammen med daværende arkitektfirma Møller & Grønborg havde udarbejdet i 1986. Firmaerne skitserede en løsning, hvor Marselis Boulevard blev gravet ned i et delvis åbent rør. Olaf P. Christensen så det som løsningen på de problemer, som især beboerne langs Marselis Boulevard oplevede i takt med, at der kom flere og flere aktiviteter på Østhavnen. Løsningen med et delvist åbent rør gav i den efterfølgende debat anledning til begreberne *en åben og en lukket tunnel* – måske lidt i strid med definitionen på en tunnel.

Åhavevej-Marselis Boulevard med det nye profil blev åbnet ultimo 1994. Der var hermed skabt en direkte vejforbindelse fra Aarhus Syd Motorvejen til Aarhus Havn. Lastbilerne skulle således ikke længere bevæge sig gennem det trafikbelastede kryds ved Viby Torv og kunne trygt køre under broerne undervejs – ulovligt lastede eller ej. Men miljøproblemerne langs Marselis Boulevard var der stadig.

Masterplanen for Aarhus Havn 1997 og en lukket tunnel

Op gennem 1990'erne fik Aarhus Havn et større og større behov for udvidelse i takt med stigende aktivitet. Efter et ganske stort stykke planlægningsarbejde, der også omfattede en VVM-undersøgelse med adskillige alternativer udarbejdet af daværende Århus Amt, vedtog Århus Amt og Aarhus Byråd et regionplantillæg nr. 1, der muliggjorde en udvidelse af Aarhus Havn mod sydøst. Dette resultat var ikke givet på forhånd. Rent faktisk var oplægget fra havnen, at der skete en udvidelse både i Nordhavnen og i Syd- og Østhavnen.

Der havde på dette tidspunkt været ønsker fremme om at omdanne nogle af de gamle havnearealer til byformål. Specielt de havnearealer, der lå nedenfor den gamle middelalderby. Såfremt der skete en udvidelse af havneaktiviteterne – både i nord og syd – ville dette forudsætte en stærk trafikforbindelse mellem nord og syd, altså en opgradering af den tosporede vej (populært kaldet *samleskinnen*), der blev etableret i 1980'erne. En opgradering af denne ville imidlertid øge barrierevirkningen mellem by og havn, og alt

andet lige ville det harmonere meget dårligt med ønskerne om at binde by og de gamle havnearealer bedre sammen.

På den anden side ville en samling af alle havneaktiviteter i Syd- og Østhavnen forudsætte en opgradering af den sydlige vejforbindelse til havnen. Hvorledes dette kunne ske, blev meget grundigt belyst gennem en stor trafikanalyse samt adskillige skitseprojekter af alternativer vejføringer. Det var gennem dette arbejde, at begrebet en *lukket tunnel* opstod. Indtil da havde de fleste vel tænkt en tunnel som værende lukket i sig selv. Men en anden løsning, der kom ind i billedet, var en viderebearbejdning af den førnævnte skitse til Marselisrøret, hvor den nedgravede Marselis Boulevard var delvis åben med lokalbaner skudt ind fra begge sider foroven. Denne løsning blev døbt en *åben tunnel*. Dilemmaet for politikerne var, at Marselis Boulevard lå med to spor i hver retning og dermed med en god kapacitet til at afvikle havnetrafikken. Men i takt med at andelen af den tunge trafik ville vokse, ville miljøgener for de omkringboende i form af støj, luftforurening og trafiksikkerhed forøges.

For at regionplanmyndigheden kunne godkende Masterplanen, var det et krav, at der lå en godkendt trafikplan, der angav løsningen på disse problemer. Byrådet vedtog i december 1997 i tilknytning til den endelige godkendelse af Masterplanen for Aarhus Havn: *"at der senest samtidig med den fuldstændige flytning af containerhavnen fra Pier 4 til Østhavnen (formentlig omkring 2012) er en færdigbygget, lukket tunnel under Marselis Boulevard på strækningen fra havnen til vest for Skanderborgvej, og at projekteringen af tunnelanlægget påbegyndes senest, når der skønnes at være 4 år tilbage til flytningen af containeromsætningen fra Pier 4 til den nye containerterminal (det vil sige at projekteringen forventes at blive påbegyndt omkring 2008)."*

Beslutningen blev siden døbt: *Aarhus' dyreste valgløfte nogensinde.*

Plangrundlag, finansiering og en forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn

Finansieringen har været den altoverskyggende barriere for at få anlægsprojektet på tunnelen løbet i gang. Aarhus Byråd påbegyndte ved beslutningen om tunnelen en opsparing, der ved det forventede igangsætningstidspunkt omkring 2008 kunne finansiere omkring 50 %. Det blev således forudsat, da beslut-

ningen blev taget, at det store projekt havde så store statslige og europæiske interesser, at staten og EU ville være medfinansierende.

I begyndelsen af 00'erne blev der politisk arbejdet ihærdigt på at få specielt staten med på en medfinansiering. Et af de politiske virkemidler var at signalere lokal konsensus til Christiansborg: *"Vi har styr på økonomi og teknik – så det eneste, der mangler, er støtten fra staten!"* Signalerne blev forstyrret noget af, at regeringsmagten på landsplan skiftede til Venstre, og at også borgmesterposten i Aarhus Byråd skiftede fra et mangeårigt socialdemokratisk styre til Louise Gade fra Venstre.

Særligt i 2002 blev der arbejdet på enighed i byrådet, og at der skulle rettes henvendelse til staten. På en anlægskonference i maj 2002 blev borgmesteren og Magistratens 2. afdeling anmodet om snarest muligt at komme med forslag til en henvendelse til staten. Den blev behandlet i byrådet den 12. juni 2002. Den 25. september 2002 behandlede byrådet et forslag fra Socialdemokratiet og SF om at komme i gang. Her fik De Radikale sammen med Enhedslisten et forslag om også at få kigget på en shuttle-toget-forbindelse med som mindretalsudtalelse. Anstrengelserne bar imidlertid ikke frugt i første omgang. Regeringen Anders Fogh Rasmussen (V) ville ikke i 2002 og 2003 afsætte midler til en tunnel.



Projektleder Helle Svantemann fortæller om arbejdet med jernbanebroerne ved Langenæs. Trafikminister Hans Christian Schmidt lytter intenst, og alle håber på, at ministeren vil se positivt på medfinansiering af tunnelen under Marselis Boulevard, juli 2011.

Foto: Forfatteren.

2004 blev året, hvor der anedes en smal lysstribe for enden af tunnelen. For det første blev der indgået en aftale med bredt flertal i byrådet om udbygning af Erhvervshavnen og De Bynære Havnearealer. Med baggrund i denne aftale vedtog byrådet, at der skulle sættes gang i en VVM-procedure for *"en forbedret vejforbindelse til Århus Havn – tunnel under Marselis Boulevard og udvidelse af Åhavevej."* For det andet kom der langt om længe tilsagn fra staten om, at den ville bidrage med 250 mio. kr. Det blev offentliggjort ved et stort pressemøde på Rådhuset, hvor trafikminister Flemming Hansen (K) og borgmester Louise Gade med store smil præsenterede resultatet.

I begyndelsen af 00'erne blev der nok skabt konsensus om at få sat gang i arbejdet, men der blev også skabt usikkerhed om, hvorvidt tunnelloøsningen nu også var den rigtige løsning. Derfor var det helt oplagt at få kanaliseret problemerne ind i det omfattende planlægningsredskab VVM. På den ene side kunne der signaleres handlekraft, på den anden side kunne der skabes en vis ro omkring løsningsmuligheder i de år, som planlægningsprocessen ville tage. Som det nævnes i indstillingen fra 2004 om igangsætning af VVM-proceduren: *"I den første fase – idéfasen – skal der udarbejdes et debatoplæg, der efter en politisk behandling sendes i offentlig høring. I debatoplægget beskrives hovedidéerne i det påtænkte projekt, som fremgår af aftalen. Det vil endvidere være naturligt at omtale og illustrere de tidligere præsenterede løsningsmodeller, der blev skitseret i forbindelse med Masterplanen for Havnen. Idéfasen bruges blandt andet som grundlag for at indkalde idéer til yderligere alternativer, samt forslag til elementer/problemstillinger, der bør belyses i VVM-redegørelsen."*

Selve VVM-proceduren med to offentlighedsfaser, udarbejdelse af debatoplæg, VVM-redegørelse og tillæg til kommuneplan frem til endelig vedtagelse af Tillæg nr. 111 til Kommuneplan 2001 *Forbedret vejforbindelse til Århus Havn – tunnel under Marselis Boulevard og Adolph Meyers Vej samt udvidelse af Åhavevej* tog fire år. I mellemtiden blev Århus Amt pr. 1. januar 2007 nedlagt som følge af Strukturreformen, hvorefter den fulde planlægningskompetence for vejforbindelsen overgik til kommunen.

Med vedtagelse af kommuneplantillægget i 2008 lagde man sig politisk fast på, hvilken udgave af *Forbedret vejforbindelse til Århus Havn – tunnel under Marse-*

lis Boulevard og Adolph Meyers Vej samt udvidelse af Åhavevej det skulle være. Den løsning var en firesporet tunnel under Marselis Boulevard fra Skanderborgvej til udmunding i havnen, idet den skulle drejes under Adolph Meyers Vej for at få det optimale tilslutningspunkt til havnevejene. Åhavevej skulle forlægges og udvides til fire spor med nye broer ved jernbanen og Viby Ringvej.

Jernbanebroerne skulle dimensioneres, så det på et tidspunkt ville være muligt at føre forlængelsen af Værkmestergade under de nye broer med tilslutning til Åhavevej. Samtidig med vedtagelsen af kommuneplantillægget blev der givet en projekteringsbevilling for det samlede anlæg.

På dét grundlag blev der efterfølgende udarbejdet en lokalplan, der kunne sikre arealerne til vejanlægget samt være grundlag for efterfølgende ekspropriation. Byrådet vedtog Lokalplan 875 endeligt den 9. juni 2010, samtidig med at der blev givet en anlægsbevilling til at gå i gang med etape Åhavevej.

Der var fundet finansiering til etape Åhavevej blandt andet gennem statens tilskud, en vis EU-finansiering til projektering samt kommunens egen opsparing. Det var altså muligt at gå i gang og færdiggøre udbygningen af Åhavevej, men foran lå der samtidig en næsten uoverskuelig opgave med at finde finansiering til selve tunnelarbejdet.

Der blev de næste 11 år udfoldet ganske stor kreativitet for at finde restfinansieringen og mange forslag og idéer kom på bordet, såsom EU-bidrag, dækningsafgift fra erhvervsejendomme, realisering af tilbagefaldsklausuler, brugerbetaling, lånefinansiering – foruden løbende pres på skiftende trafikministre for at få statens bidrag øget.

Som tiden gik, blev det mere og mere kritisk i forhold til at igangsætte et så stort anlægsprojekt, der uvægerligt ville give kraftige gener for trafikafviklingen i anlægsperioden – ikke kun for lastbiltrafikken til og fra havnen, men for byens trafik i sin helhed. Tillæg nr. 111 til Kommuneplan 2001 havde indarbejdet en kattelem med følgende formulering, såfremt tunnelprojektet ikke lod sig realisere: *"I fald der ikke etableres en ny tunnel, forudsættes den eksisterende tunnel under Strandvejen ombygget, ligesom der forudsættes etableret støjafskærmning langs Marselis Boulevard."*

2021 blev et helt særligt år for Marselistunnelen. I forbindelse med statens *Aftale om infrastrukturplan 2035* blev det besluttet, at staten skulle bidrage til etableringen af en tunnel under Marselis Boulevard. Det forudsattes, at Aarhus Kommune/Aarhus Havn bidrog med 600 mio. kr. ud af det nu 2,7 milliarder kr. dyre projekt. Resten skulle finansieres af staten og nok så vigtigt, så skulle både vejen i tunnelen og Åhavevej klassificeres som statsveje frem til Aarhus Havn.

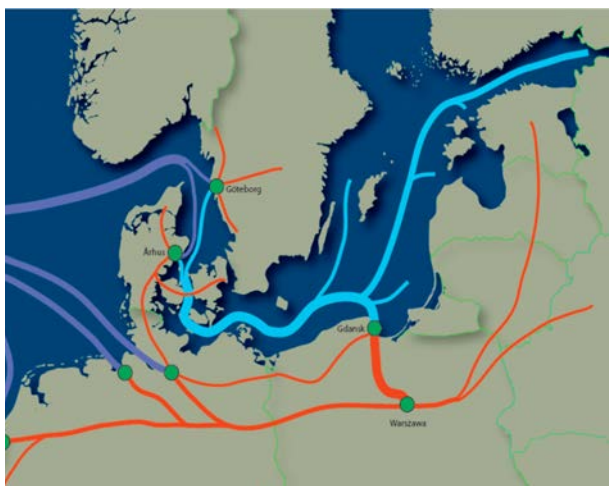
OPP og EU

To forhold kom særligt i fokus i forbindelse med arbejdet omkring en forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn. Det var *offentligt-privat partnerskab* (OPP) og EU's forskellige støttepuljer til infrastrukturanlæg.

OPP var en del af Anders Fogh Rasmussens (V) regeringsgrundlag. Men hvad er og hvad indebærer OPP? Definitionen på OPP er, at det offentlige finder en privat leverandør til ikke blot at gennemføre et anlægsprojekt, men også at drive anlægget. Den private part får altså ikke blot ansvar for selve anlægsarbejdet, men også for efterfølgende vedligehold og driftsopgaver. Derfor skal den offentlige part i højere grad stille funktionskrav end udførelseskrav til det private selskab, som dermed får et større råderum end i sædvanlige bygge- og anlægsprojekter.

Mange så i starten OPP som løsningen på den manglende økonomi i anlægsprojektet. Men som det fremgår af definitionen, er OPP ingenlunde en finansieringsmodel, men snarere en organiserings-, udbuds- og kontraheringsmodel. Forenklet sagt skal kommunen som bygherre fortsat betale for anlægget og den efterfølgende vedligeholdelse. Betalingsstrømmene er dog anderledes end normalt, og modellen åbner mulighed for en optimering af projektet. OPP-selskabet vil have en klar interesse i, at anlægget udføres optimalt i forhold til den efterfølgende vedligeholdelse. Dermed kan der ligge besparelser totalt set i projektet. På den anden side er der væsentlige omkostninger forbundet med at definere udbudsmaterialet, da der ikke må være i tvivl om produktets funktion og levetid og den efterfølgende vedligeholdelse.

Da de første tilsagn om statslige bidrag til projektet kom i 2004 i Anders Fogh Rasmussens regeringsperiode, gav det næsten sig selv, at det skulle undersøges, om OPP gav mening i forhold til dette projekt. Mulighederne for anvendelse af OPP blev derfor



EU-projektet Two Ports – one hub viser, hvorledes øget skibstrafik i Østersøen (blå farve) kan reducere lastbiltrafikken på de nordtyske motorveje (rød farve), 2009. Foto: EU-projektet, Trafik og Veje.

særsomt undersøgt parallelt med planlægningsarbejdet omkring VVM-redegørelsen. Resultatet blev en egnethedsanalyse, som blev forelagt byrådet. Konklusionen var, at OPP var en egnet model til at gennemføre Marselistunnel-projektet. Der var imidlertid betydelig usikkerhed omkring moms-, skatte- og afskrivningsforhold, som ikke umiddelbart kunne ryddes af vejen af de respektive ministerier. Hertil kom, at der ikke kunne gives dispensation i forhold til lånebekendtgørelsen, der regulerer kommunernes mulighed for at optage lån. Samlet set kunne OPP derfor *ikke* anbefales til dette projekt.

Muligheder for EU-støtte til projektet var det andet forhold, der i en lang periode blev arbejdet intenst med. Gennem EU's *Annual Work Programme* blev der ansøgt om projektmidler. Og gennem EU's *TEN-T-program* (trans-European transport network) blev der ad flere omgange søgt om anlægsmidler.

Til ansøgning om sidstnævnte blev projektet *Motorways of the Sea* defineret. Formålet var at gøre det mere attraktivt for de store oceangående container-skibe at gå ind i Aarhus og Göteborg for der at omlade til mindre feederskibe til havne i østersøområdet. Projektet gik også under betegnelsen *Two Ports [Göteborg og Aarhus] – one hub* [forbindelsen til Riga]. Med denne løsning kunne containerne fragtes til østersøhavnene i stedet for at blive sat på lastbiler og kørt gennem Europa på et i forvejen overbelastet europæisk motorvejsnet.

I projektformuleringen blev det understreget, at denne model forudsatte, at havnene havde gode vejforbindelser til baglandet – for Aarhus' vedkommende en tunnel til den tunge trafik. Formulering af de omfangsrige ansøgninger krævede mange ressourcer og adskillige møder og konferencer med EU-institutioner. Projektet blev positivt omtalt i EU-sammenhæng, og der var derfor store forventninger til EU-støtte i form af trecifrede millionbeløb. Så langt op nåede støtten dog aldrig. Resultatet blev omkring 30 mio. kr. til forundersøgelser og projektering og små 100 mio. kr. til anlæg. Så projektet havde i 2011 fortsat en betydelig restfinansiering.

Anlægsarbejderne på Åhavevej

Statens tilsagn om støtte på de 250 mio. kr. åbnede mulighed for at sætte gang i etapeen Åhavevej, da planlægningsarbejdet i form af byrådets endelige vedtagelse i 2010 af *Lokalplan 875 – forbedret vejforbindelse til Århus Havn – forlægning af Åhavevej, tunnel under Marselis Boulevard og Adolph Meyers Vej samt Tillæg nr. 12 til Kommuneplan 2009* langt om længe var på plads.

Byrådet gav således anlægsbevilling samtidig med vedtagelsen af lokalplanen til en udvidelse af Åhavevej til fire spor. Projektet indeholdt en lang række spektakulære og komplicerede anlægsopgaver, som krævede projektstyring af høj kvalitet. Projektstyringen blev endvidere udfordret af, at trafikken på både Åhavevej og Viby Ringvej samt jernbanetrafikken skulle opretholdes i anlægsperioden bortset fra et par enkelte weekendlukninger for vej- og togtrafik samt en uge, hvor de gamle jernbanebroer blev brudt ned.

Udover udvidelsen til fire spor indeholdt projektet en bro for Viby Ringvej over Aarhus Syd Motorvejen, så motorvejstrafikken kunne føres direkte over i Åhavevej uden at skulle gennem det signalregulerede kryds. Men der skulle fortsat være et signalreguleret kryds, der kunne håndtere trafikken til og fra ramperne, der blev anlagt mellem Aarhus Syd Motorvejen, Åhavevej og Viby Ringvej. Krydset blev designet efter forventelige trafikstrømme, som gav en udformning noget forskellig fra et typisk signalreguleret kryds. Det blev benævnt diamantkryds, og Aarhus kunne bryste sig af at have det første af slagsen i Danmark.

Selve broen ville blive en slags byport for trafikanterne på Aarhus Syd Motorvejen. Da broer udgør en væsentlig del af trafikantoplevelsen, blev der stillet særlige æstetiske krav til broens formgivning og udseende.



Tipvognssporet til brug ved anlægsarbejderne er lagt, ca. 1946. Husene i Haraldsgade kan skimtes på den anden side af skråningen. De kan genfindes på nogle af de efterfølgende fotos.

Foto: Stadsingeniørens kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Midlertidige jernbanebroer af træ, ca. 1949.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Den ene af jernbanebroerne (i den såkaldte Langenæstunnel) nærmer sig sin afslutning. Andre spor bagved ligger fortsat på træbro. Set mod øst, ca. 1949.

Foto: Stadsingeniørens kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Åhavevej og jernbanebroerne er færdige og daterede 1950. Frihøjden i det midterste fag blev forøget i 1994, så lastbilerne til havnen kunne benytte Åhavevej i forlængelse af Aarhus Syd Motorvejen.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



De nye jernbanebroer er bygget og skubbet på plads hen over de delvist nedbrudte gamle broer. Husene i Haraldsgade kan fortsat anes, 2012.

Foto: Ib Nicolaisen, Aarhus Stadsarkiv.



De gamle broer er væk. Trafikken er fortsat omlagt til det fag, som med tiden kan anvendes til Værkmestergades forlængelse, 2012.

Foto: Ib Nicolaisen, Aarhus Stadsarkiv.



Den færdige Åhavevej med nye jernbanebroer. Et IC3-tog mod København passerer, 2024.

Foto: Forfatteren.



Sandbunken, der skulle komprimere den underliggende jord i den nye Åhavevejs linjeføring, 2011.

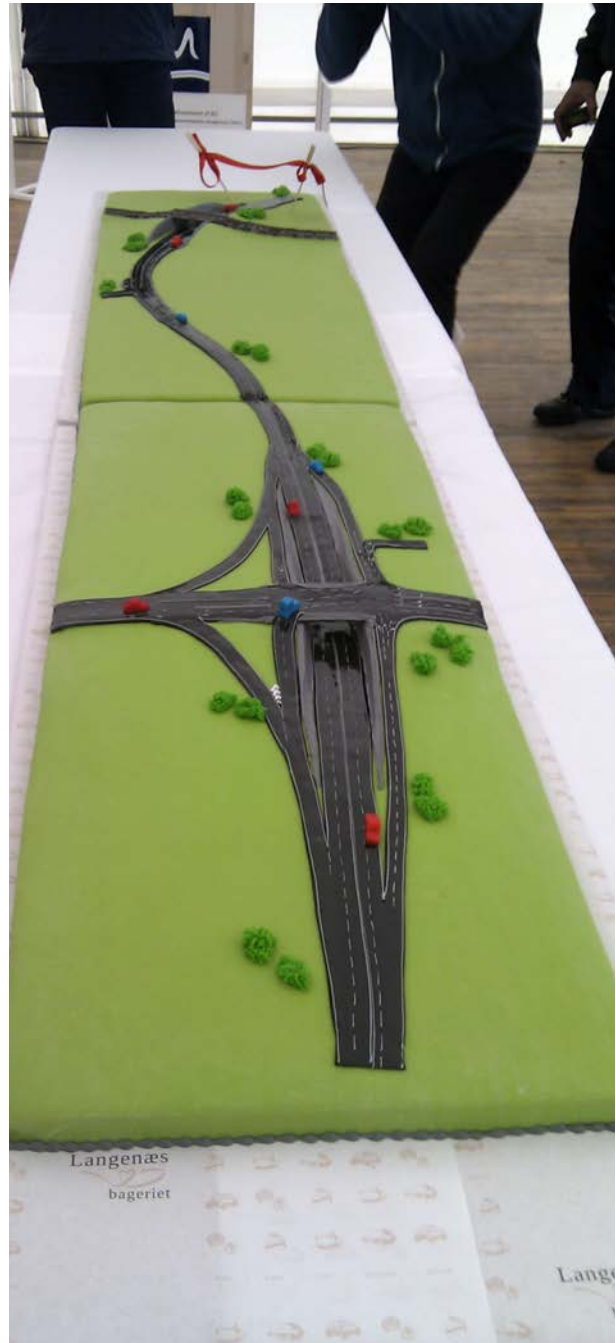
Foto: Trafik og Veje.

Da projektet omfattede en forlægning af både Aarhus Syd Motorvejen og Åhavevej mod nord, kunne der ved hjælp af en temmelig stor midlertidig todelt forlægning af Viby Ringvej skabes plads til, at den nye bro kunne anlægges, samtidig med at trafikken på Ringvejen og Åhavevej kunne opretholdes.

Krydset med Eskelundvej blev også det første af sin art i Aarhus. Det specielle er, at det kun er den udgående trafik, der standses af signalet, når der kommer trafik fra Eskelundvej. Såfremt denne trafik skal indad mod byen, må den flette ind med trafikken på Åhavevej. Når tunnelen står færdig, vil lastbiler dermed kunne køre fra Sicilien til Aarhus Havn uden at møde et signalanlæg før på selve havnen.

Også anlæg af de nye jernbanebroer var en teknisk udfordring. Processen kan lyde simpel: Broerne bygges ved siden af de gamle, de gamle nedbrydes, og de nye skubbes på plads. Men der var virkelig tale om ingeniør- og entreprenørarbejde samt projektstyring af højeste kvalitet.

Udfordringen med selve vejen var, at den skulle bygges over blød jord. Det var ikke en oplagt løsning at grave det hele væk. Derfor valgte man en metode, hvor man ved hjælp af vægten af en kæmpe dynde sand preskede vandet ud af den underliggende jord og dermed fik den stabiliseret og bæredygtig.



Kagen med projektet, set fra krydsningen med Viby Ringvej, til indvielsen i 2013.

Foto: Forfatteren.

En pudsighed var, at en række digesvaler tog bolig i sanddyngen. Projektstyringen fik justeret anlægsarbejdet, så svalerne kunne bo uforstyrret, indtil ungerne var flyvefærdige.

Efter tre år var anlægsarbejdet færdigt, og det nye vejforløb kunne åbnes for trafik i august 2013. En relativ kort anlægsperiode set i lyset af, at planlægning og den politiske beslutningsproces tog 13 år.



Luffoto af Midkraftarealet med det gamle jernbanespor i en snæver bue nord om den gamle turbinehal. Fra øst mod vest: Havnebassin, havnevej, havnespor, det gamle kulkran-spor, Spanien, Centralværkstedet med det nu nedrevne komponentværksted.

Foto: Aarhus Kommunes skråfoto, 1998.

Havnespor og shuttletoget-trafik

En forbedring af havnesporet for at få en større del af godset til og fra havnen transporteret på bane blev vurderet og diskuteret i forbindelse med Masterplanen for havnen. Da stat, amt og kommune satte sig sammen i Infrastrukturudvalget i 1998, blev flere muligheder for et bedre havnespor til Sydhavnen undersøgt.

Tre alternativer til et nyt banespor blev undersøgt.

De var:

1. Et spor over Midtkraftarealerne til Sydhavns-gade i terræn.
2. Samme linjeføring som 1., men i en tunnel, der skulle starte lige øst for Aarhus H og forløbe frem til Sydhavns-gade.
3. Et nyt spor i en tunnel fra hovedsporet ved Kongs-vang til Skanderborg i en linjeføring syd for den påtænkte vej-tunnel i Marselis Boulevard.

Infrastrukturudvalget fandt i lyset af havnens udvikling og vækst i omsætningen, at det af trafikale og miljø-mæssige årsager ville være ønskeligt at få en større andel af godset transporteret med tog. Derfor anbefalede udvalget et nyt havnespor i terræn over Midtkraft-arealet, idet de to tunnelløsninger blev fundet teknisk set meget vanskelige og økonomisk meget bekostelige. Det ville så også være nødvendigt at få arealet reserveret, idet der, hvis ingen eksisterende bygninger skulle nedrives, kun var én mulighed for at få den større kurveradius på sporet, og det var i passagen mellem de tidligere administrationsbygninger for henholdsvis Midtkraft og De kommunale Værker. Anbefalingen fra udvalget blev fulgt, og den mere detaljerede planlægning samt forhandlinger om byrdefordeling blev igangsat. Banestyrelsen og Aarhus Havn skulle være bygherrer og betalende parter, men udgiftsfordelingen var ikke fastlagt. Da staten gav de 250 mio. kr. til vej-tunnelen, blev det forudsat, at 25 mio. kr. heraf skulle finansiere havnens forudsatte bidrag til det nye havnespor. Så havde havnen 25 mio. kr. at skyde i vej-tunnelen.

Arealet blev sikret i Lokalplan 724 *Nyt Havnespor fra Aarhus H til Østhavnen*. Lokalplanen blev vedtaget af byrådet i 2006, efter at amtet havde vedtaget et tillæg til regionplanen med tilhørende VVM-analyse i 2005.

Der var især tre problemstillinger, der optog de politiske beslutningstagere: Det var selve broen over Spanien, passagen på selve Midtkraftarealet samt jordbundsforholdene.

Der blev lagt vægt på broens æstetiske udformning, hvor man tilstræbte en let og lys konstruktion på runde søjler. Frihøjden kom særligt i fokus. Lige siden tunnelen under Strandvejen blev bygget i 1979, har der været et nærmest lokalt traume om broers frihøjder. Der var to muligheder for at øge frihøjden: Enten at øge højden på baneterrænet, hvilket ville medføre om-lægninger af en stor del af skinnenettet, eller at sænke vejen. Imidlertid ligger der fjernvarmeledninger af store dimensioner under vejen, så begge muligheder ville være forbundet med både tekniske og økonomiske problemer. Desuden ville en øget frihøjde ikke have nogen værdi, så længe den gamle jernbanebro ligger ved siden af med for lav frihøjde. Løsningen blev en brokonstruktion, hvor det frie spænd er bredt nok til at kunne klare en eventuel senere udvidelse af Spanien til fire spor, og hvor fundamentet er ført tilstrækkelig langt ned til at kunne klare en sænkning af vejbanen.



Uheld med container under den gamle jernbanebro over Spanien, 1963.

Foto: Børge André Venge, Aarhus Stadsarkiv.

Byrådet havde et stærkt ønske om, at passagen over Midtkraftarealet så vidt muligt blev udført som en brokonstruktion af hensyn til vejbetjeningen og den rekreative stiforbindelse, som er fastlagt i *Helhedsplanen for de bynære havnearealer*. Imod talte naturligvis økonomien, men heldigvis lykkedes det at finde en løsning, der tilgodeså begge forhold.



Ny jernbanebro næsten færdig, set mod nord 2008.

Foto: Trafik og Veje.

Jordbundsforholdene var et kapitel for sig. På arealet havde tidligere ligget et gasværk, hvilket betyder, at jorden er fyldt med restprodukter såsom tjære fra gasproduktionen. Så det var nærmest at sammenligne med en olieboring, da man borede hullerne til broens søjler.

Også anvendelsen af sporet har været genstand for drøftelserne – ikke mindst i forbindelse med de forskellige VVM-redegørelser. Der har særligt været fokus på shuttletog, hvor idéen er, at især containere lastes på togvogne, der samles og køres til et transportcenter uden for byen. Men konklusionen har været den samme hver gang: Shuttletogs-løsningen er en meget dyr løsning, når transporten foregår over korte afstande. Det skyldes, at en sådan løsning kræver flere omladninger af containeren på dens vej fra havn til forbruger. Undersøgelser af omkostningerne ved forskellige transportformer senest i Transportministeriets rapport *Undersøgelse af godstransport, 2021* viser, at kombineret transport, hvor togtransport indgår, ofte er meget billigere end vejtransport, når afstanden er over 1.000 km. På mellemlange distancer – defineret som 400-600 km – er kombineret transport ofte kun lidt billigere end vejtransport, mens vejtransport er billigere på de korte distancer under 300 km.



Godstog en diset vinterdag på den nye bro over Midtkraftarealet. Et MY-lokomotiv hjælper med trækket, 2010.

Foto: Forfatteren.





Midtbyen og City, herunder Allégaderingen og parkeringspolitik

Trafik og parkeringsplanen fra 1965

Kommunen stod ved indgangen til 1970'erne i et planlægningsmæssigt vakuum, samtidig med at Midtbyen virkede nedslidt og råbte på forbedringer både bolig-mæssigt og trafikmæssigt. 1960'ernes store diskussioner om byens udvikling havde dog efterladt en Trafik- og parkeringsplan med konkrete beslutninger om at etablere gågader, afvikle sporvognene og etablere en busgade fra Østergade til Lille Torv tværs gennem byen. Samtidigheden i projekterne var væsentlige, da sporvognene gennem byen benyttede Søndergade, der skulle være gågade.

Det var disse projekter, der var fokus på i begyndelsen af 1970'erne. Og optimismen hos daværende rådmand Olaf P. Christensen (K) var stor, da han til Århus Stiftstidende den 19. september 1971 udtalte: *"Udlændinge vil strømme til for at se på gående århusianere."* Inde i artiklen fortælles det, at der i forbindelse med planerne var etableret en mængde parkeringspladser, og flere ville komme til bl.a. i p-kælderen under det nye busgadehus. *"Så Århusianerne behøver ikke at gå til gågaden."*

Samme artikel fortæller også om rådmand Olaf P. Christensens ambitioner om fortsat fredeliggørelse af byens torve og stræder med baggrund i Trafik- og

parkeringsplanen. Ambitionen gik på et net af gågader og en trafikfredeliggørelse af Store Torv og Bispetorvet. Det hele skulle fremstå moderne med en forbindelse via udvendige rulletrapper på det nye busgadehus hen over busgaden. Huset blev ved rejsegildet den 3. december 1971 benævnt som en *europæisk attraktion*. Også den nye gågade Søndergade skulle efter renoveringen, der begyndte, efter at sporvognene var fjernet, fremstå moderne med ny belægning og nyt inventar og ikke mindst gulvvarme.



Strøget med sporvogne, 1949.

Foto: Ib Hansen, Aarhus Stadsarkiv.

Dagene den 6. og 7. november 1971 var festdage med de sidste køreture med sporvogne, indvielse af busgaden samt paradekørsel gennem byen med sporvogne. Nu skulle – set med datidens øjne – nye moderne busser køre hurtigt gennem City. I avisen blev fornyelsen dog fortsat set gennem bilistens øjne, da den under overskriften *"Det bliver svært at hitte den nærmeste omvej"* skrev: *"Når fodgængere i morgen tager gågaden og busserne busgaden i Århus i besiddelse, kører mange, mange bilister ind i et kaotisk trafiksystem af labyrintisk karakter i den indre by."*

Omlægningerne fortsatte nogle år endnu blandt andet med omlægning af Telefontorvet, Frederiksgade, Skt. Clemens Torv og Skt. Clemens Stræde til gågader med ny belægning. Skt. Clemens Stræde og Frederiksgade blev indviet den 5. september 1975. Gågadeprojekterne, p-huse og busgaden gav byen et vist byplanmæssigt løft og ikke mindst en tiltrængt fornyelse, men ud fra en helhedsbetragtning manglede der fortsat en del. Diskussionen om fredeliggørelse af torvene gik mere eller mindre i sig selv, da der ikke kunne peges på et tilstrækkeligt antal erstatningsparkeringspladser.

Men det planlægningsmæssige vakuum voksede. Der manglede en regionplan, en kommuneplan og en plan for de overordnede veje.



Indvielse af Skt. Clemens Stræde som gågade med ny belægning.

Foto: Aarhus Kommunes beretning 1975-76.

Op gennem 1970'erne overtog en udbygning af Allégaderne samt en motorvejsindføring til havnen rollerne fra Ny Hovedgade-projektet som vejspøgelserne, der såede usikkerhed om Midtbyens fremtid – forstærket af manglen på de overordnede by- og vejplaner. De gamle linjeføringer fra Egnspanen lå fortsat i de kommunale skuffer som et beredskab. Det kunne jo være, at staten – mod al forventning – lige pludselig ville finansiere en havneforbindelse. I så fald skulle manglende planer ikke være en hindring. I forbindelse med de ophedede motorvejsdiskussioner lykkedes det under stort postyr studerende fra arkitektskolen at vise planer fra de kommunale skuffer om Egnspanens motorvejsindføring indtegnet på kort over Midtbyen. Planerne var blevet udleveret til brug for undervisning. Daværende stadsingeniør blev i avisen den 22. april 1973 under overskriften *"Røre om fremtiden"* citeret for at sige: *"Det er bl.a. min opgave at være langt forud for nutiden med undersøgelser af de forskellige muligheder, der kan komme til at foreligge i fremtiden. Derfor har vi også med grov pensel søgt at indtegne en af de muligheder for trafikafvikling, som måske kan blive aktuel i byen engang i fremtiden."*

Kritiske øjne rettede sig mod Trafik- og parkeringsplanen fra 1965. Flere fandt de gamle planer om en sekssporet Allégadering med adgang til kæmpe parkeringspladser inden for ringen som urealistiske og tilhørende en anden tid. Synspunktet blev hjulpet godt på vej af de manglende økonomiske muligheder. Efter staten havde trukket sig langt væk fra bycentrum i forbindelse med den nye vejlov, fandtes der ikke længere en finansieringsmulighed for at udvide Allégaderne gennem vejfonden. Der blev stillet spørgsmål til rådmanden i byrådsalen. Olaf P. Christensen sendte signaler om, at planerne for Allégaderingen nok var historie, men han havde ikke noget alternativ. Den 16. maj 1974 var der forespørgselsdebat. SF havde bedt Olaf P. Christensen om klart at tilkendegive, om Allégaderingsprojektet var taget definitivt af bordet. Hertil udtalte Olaf P. Christensen, at *"jeg har taget den af bordet, men at en byrådsvedtagelse herom ikke foreligger."* Da det var en forespørgselsdebat, kunne byrådet ikke tage konkrete beslutninger. Spørgsmålet blev derfor i årene, der kom, ved med at hænge i luften.

En rapport om Midtbyen – et debatoplæg

Den – i planlægningsmæssig henseende – usikre periode varede helt frem til 1985, hvor den første kommuneplan for Aarhus Kommune blev godkendt i byrådet. I mellemtiden var der kommet signaler om og indikationer på, i hvilken retning det gik. De helt overordnede bindinger kom med vedtagelsen af *Regionplan 1980*. Vedtagelsen faldt sammen med startskuddet på en debat om Midtbyen, som blev sat i gang af den fyldige og meget tekniske *En rapport om Midtbyen – et debatoplæg*. Med baggrund i dette debatoplæg, som især satte fokus på byfornyelse og trafikproblemer, blev der afholdt en række borgermøder. Resultatet af denne debat blev indarbejdet i 1983 i oplæggene til den første kommuneplan, som så blev endeligt vedtaget i 1985.

Debatoplægget indikerer, at der ikke skal ske en udbygning med nye større trafik anlæg og refererer til kommunens oplæg til regionplan fra 1975, hvor der

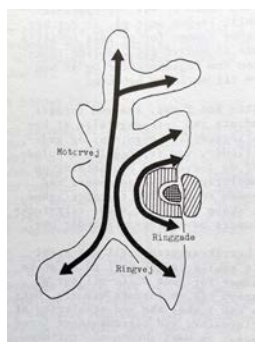
er formuleret en målsætning for den indre by: *"Den videre udvikling af den indre by sker derfor i hovedsagen inden for de bestående rammer, det vil sige uden større nye trafik anlæg."* Og formuleret med versaler, står der, at begrebet MILJØ må indgå med langt større vægt end hidtil. En direkte afskrivning af en udbygning af Allégaderne er der ikke tale om, ligesom en stor del af Midtbyens gadenet er udpeget som vigtige trafikårer. Selvom debatoplægget er noget teknisk, er der simple tegninger, der viser intentionerne:

En stor del af debatperioden drejede sig ikke uventet om trafikken – især havnetrafikken. Her så man en udbygning af en nord-sydgående vej på havnen som supplement til havneforbindelserne Nørrebrogade-Nørreport og Marselis Boulevard samt restriktioner for lastbiltrafikken i Midtbyen som et skridt på vejen mod at reducere generne fra den tunge trafik.

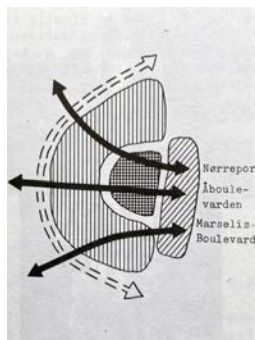


Forsiden af rapporten, der med simple skitser viser planens intentioner, 1980.

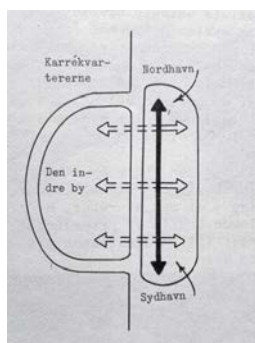
Foto: Teknik og Miljø.



Ringforbindelserne.
Foto: Teknik og Miljø.



Veje gennem Midtbyen til havnen.
Foto: Teknik og Miljø.



Den interne havnevej, samleskinnen.
Foto: Teknik og Miljø.

Kommuneplan 1984-1992

20 år efter at Trafik- og parkeringsplanen blev godkendt, blev der med byrådets vedtagelse af Kommuneplan 1984-1992 den 18. december 1985 langt om længe fastsat nogle nye retningslinjer for regulering af vejnettet i Midtbyen. En sammenligning med debatoplæggets vejstruktur viser, at det nu tydeligere fremgår, hvilke veje der skal betjene den gennemgående og tunge trafik frem til havnen, og hvilke veje der har betydning for trafik til og fra de enkelte områder i Midtbyen. Der blev endvidere lagt vægt på en udbygning af den nord-sydgående vejforbindelse på havnen, der blev benævnt *Samleskinnen* (senere navngivet *Nordhavnsvej*), selvom den skulle bruges af lastbiler på gummihjul. På denne kunne den tunge trafik mellem havneafsnittene afvikles uden at komme i konflikt med Grenaabanen og trafikken i Havnegade.



Forsiden af informationsfolderen om 20 tons-forbudet. Bemærk, at lokaliteten er Lille Torv ved Borgporten, 1987.

Foto: Stadsingeniørens Kontor.

I perioden efter kommuneplanens vedtagelse var der fortsat fokus på de anstrengte trafikforhold i Midtbyen. Adskillige gader var belastet af tung lastbiltrafik. Det var således ikke usædvanligt at se lastbiler på tværs

af Rådhuspladsen eller på tværs af torvene. I april 1985 kom VS med et forslag om at få gjort noget ved den tunge trafik. Forslaget blev behandlet i Teknisk Forvaltning, der vendte tilbage til byrådet med et forslag, som baserede sig på vægtbegrænsning på visse centrale veje i Midtbyen. Byrådet godkendte forslaget den 10. december 1986, hvorefter det blev sat i værk i juni 1987. Der blev arrangeret en større begivenhed for pressen, hvor den sidste store lastbil med banner på bagsmækken rullede gennem Midtbyen under kontrol af det aarhusianske færdselspoliti.

Leif Gjørtz fra VS udtalte til avisen, at han "så forslaget så Storm P.-agtigt, at det nok skulle fungere." I det hele taget lagde forslaget op til ordleg. Avisen havde ved omtalen af seancen overskriften: "Det første skilt og den sidste lastbil" og på orienteringsfolderen, der blev sendt ud til brugerne, stod: "Vælg den rette vej til Århus Havn – undgå at køre galt i byen."

Forslaget havde effekt – godt hjulpet på vej af politiskontrol. Det var også langtidsholdbart, da noget af ordningen fortsat kan ses i gadebilledet.

Som 1980'erne gik, øgedes det politiske pres på at få gjort noget ved Midtbyen. I forbindelse med budgetforhandlingerne i 1988 lå der forslag både fra S og SF sammen med VS om at få gjort noget ved miljøet i Midtbyen. Byrådet nedsatte som følge af disse forslag en tværfaglig gruppe bestående af embedsmænd fra relevante forvaltninger, der skulle udarbejde et forslag til en ny Midtby-trafikplan.



Indvielse. Stadsingeniør Johannes M. Sørensen er klar med megafonen, mens vicepolitikommissær Ivan Kristiansen styrer trafikken på Vester Allé, 1987.

Foto: Stadsingeniørens Kontor.

1994 – et lettelsens suk drages og "Færdig med snak"

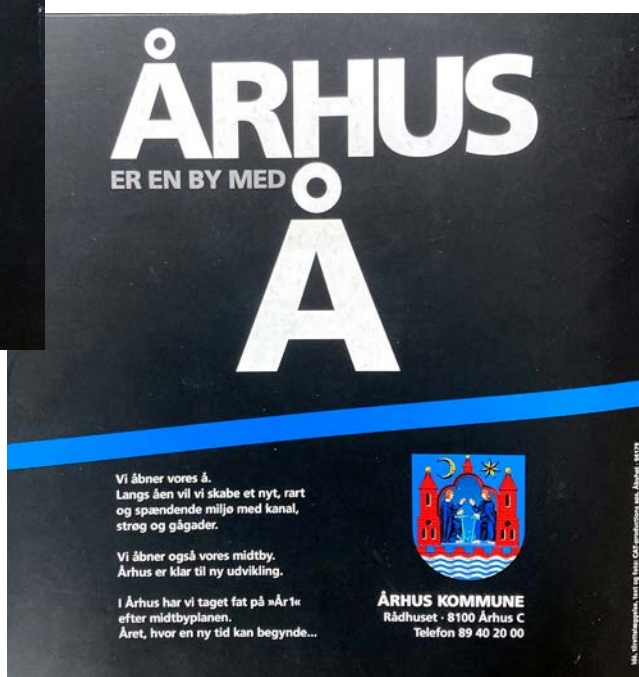
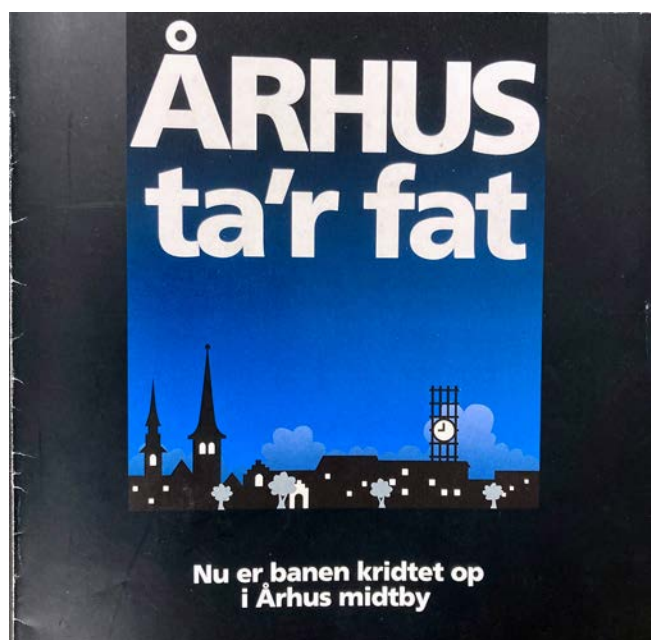
Perioden 1989-1994 havde til tider været tumultagtig: Tiden var blevet fyldt op med uenigheder og heftige diskussioner. Ikke så underligt, da temaet Midtbyen omfattede alle elementer. Retningen for Midtbyens udvikling skulle sættes i form af en kommuneplan. Der skulle vedtages lokalplaner for Åens frilægning (hvis den i det hele taget skulle frilægges). Der skulle vedtages en trafikplan, der håndterede Midtby-trafikken ved at lægge en dæmper på bilernes færden, men dog ikke forhindrede dem i at komme frem. Den kollektive trafik skulle opprioriteres, så busserne kunne komme hurtigt gennem Midtbyen. Cyklister og fodgængere skulle have bedre forhold. Og offentligheden skulle inddrages i debatterne gennem fastlagte offentlighedsperioder, samtidig med at der blev udført konkrete forsøg med trafikomlægningerne. Et af de store emner, som har været diskuteret før under og efter trafikplanen, var parkering – særligt af privatbiler. Arbejdet med trafikplanen kastede således en særlig indstilling om parkeringspolitik til byrådet af sig. Parkering har derfor fået sit eget afsnit efterfølgende.

Perioden var særdeles arbejdsintensiv for embedsværket, politikere, borgere, erhverv og de handlende. Det er derfor forståeligt, at den pjece, som blev udgivet efter vedtagelsen af *Kommuneplan 1993-2005, Midtbyen*, emmede af lettelse over, at det nu var overstået – og en glæde og optimisme over at kunne komme i gang. Pjecen indeholdt formuleringer såsom *FÆRDIG med snak, Debatten var lang men god, Århus har diskuteret længe, Om åben Å eller ej, Om busser her og der, Om alt muligt i midtbyen, selv om alle naturligvis ikke var enige, så fik Byrådet noget at gruble over, før den endelige beslutning. FREMTIDEN er begyndt.*

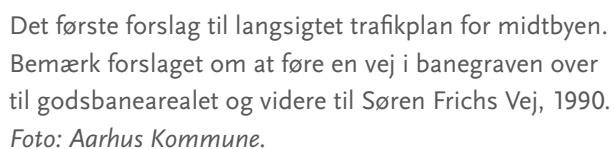
Men inden daværende "FREMTID", så at sige, omtales, skal tiden op til denne forløsning omtales. For selvom der undervejs røg visse finker af panden under debatterne, var det en spændende tid.

Forside og bagside af informationsfolderen *Færdig med Snak*, 1994.

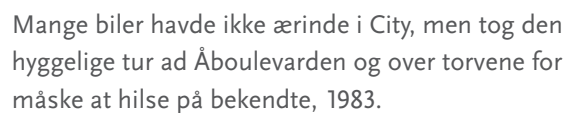
Foto: Aarhus Kommune.



Budgetforhandlingerne i 1988 resulterede som nævnt i en nedsættelse af en trafikgruppe, der skulle se på hele trafikafviklingen i Midtbyen, *"herunder overveje forskellige muligheder for at iværksætte foranstaltninger, der kan tilgodese både midtbyens beboere og den indre bys funktion som overordnet center for kommunen/region"*, som det blev formuleret i datidens kommunal-bureaukratiske sprog. Omverdenen ventede naturligvis i stor spænding på trafikgruppen, og Stiften kunne da også undervejs løfte sløret en smule for, hvad der var på vej. Til beroligelse for mange benyttede avisen overskriften: *"Bilisterne skal ikke generes"* i foromtalen af det forslag til trafikplan, der var på vej til byrådet.



En trafikanalyse havde vist, at en meget stor del af trafikken på Åboulevarden var gennemkørende trafik, der fandt det attraktivt at køre i forløbet Åboulevarden-Lille Torv og Guldsmædgade frem til Nørre Allé – uden ærinde i Midtbyen.



Men det var især ét forhold, der optog en meget stor del af diskussion om midtbytrafikplanen de efterfølgende år. Det var bussernes linjeføring gennem Midtbyen. Diskussionen herom blev krydret af, at Magasin kastede ønsket om bygningen af et nyt p-hus samt et tilbud om, at busserne kunne køre gennem Magasins gård, ind i debatten.

149

1991 – der hersker kaos i byrådet

Kaos er et almindeligt anvendt ord i medierne, når trafikforhold omtales. Men det er alvorligt, når dette kaos breder sig til byrådet. Det gjorde det ifølge Stiften, da indstillingen om de to modeller for buskørsel ramte byrådet den 4. december 1991.

De to modeller, som byrådet skulle vælge imellem var:

- Model 1: Dobbeltrettet buskørsel nord-syd fra Nørregade til Busgaden via Guldsmedgade over Lille Torv og videre ad Immervad over Åboulevarden til Busgaden.
- Model 2: Dobbeltrettet buskørsel nord-syd fra Nørregade, via Nørre Allé, Klosterport, Frue Kirkeplads og herfra via en busgade gennem Magasins gård til Åboulevarden og herfra frem til Busgaden.

Der var ikke ønsker om at tage idéen op fra den gamle Trafik- og parkeringsplan vedr. et busgadegennembrud fra Lille Torv til Badstuegade og lade busserne køre her og i Guldsmedgade frem til Nørregade. At sende busserne helt uden om Midtbyen var ikke en option, idet der var et klart ønske om at opprioritere den kollektive trafik ved at give busserne et stort set eget forløb gennem Midtbyen, så buspassagererne kunne komme hurtigt ind og gennem Midtbyen.

Bussernes linjeføring var virkelig én af de sager, som delte byrådet, borgere og interesseorganisationer, og som fik mange helt op i det røde felt. Endvidere var der uenighed mellem de to magistratsafdelinger, da Århus Sporveje foretrak Model 1 og Teknisk Forvaltning med stadsingeniøren og stadsarkitekten foretrak Model 2. Det lykkedes at få en beslutning i byrådet efter en kompliceret behandling i Teknisk Udvalg med foretræde fra bl.a. Elise Smiths Skole, Dansk Cyklist Forbund, Cityforeningen, forretningsdrivende i Vestergade, Magasin, repræsentanter for sporvejsfunktionærerne m.fl.

Det afgørende var imidlertid en aftale mellem byrådsgrupperne fra Socialdemokratiet og Det Konservative Folkeparti om en linjeføring gennem Magasins gård. Så dette blev vedtaget af byrådet den 29. januar 1992 med 18 stemmer for og 12 imod. Bemærkelsesværdigt var det, at byrådet var helt nede og diskutere stoppestedernes placering. Det faldt nogle af venstrefløjsspartierne for brystet, at der skulle være stoppested lige ved Magasins indgangsdør. Et forslag fra Venstre om

at lade Århus Sporveje beslutte stoppestedsplaceringen blev stemt ned, formentlig fordi man var bevidst om, at Århus Sporveje ville pege på ét – og kun ét – stoppested af hensyn til køretiden. Et flertal sagde ja til stoppested både ved Magasin og Klosterport.

Visionsløs tale, 1993

I februar 1993 behandlede byrådet et konkret skitseprojekt for busforløbet gennem Magasins gård og åfrilægning ud for Magasin. På dette tidspunkt var der kommet massive protester specielt fra de handlende på sydsiden af åen. Protesterne blev støttet af Erik Svensson (CD), der forudså at området ville blive afstumpet og handelen ødelagt.

”Visionsløs tale og betonkonservatisme” replicerede rådmand Olaf P. Christensen, men forslaget blev efter det verbale slagsmål ikke uventet sendt til behandling i Teknisk Udvalg, så de handlende kunne få foretræde og udtrykke deres modstand og utilfredshed. Sagen havnede i byrådet igen den 3. marts, hvor man trods de mange protester vedtog at arbejde videre med åfrilægningen og busser gennem Magasins gård.

Protesterne mod kombinationen af åfrilægning og busser forstummede imidlertid ikke. Presset på Olaf P. Christensen og byrådspolitikerne voksede, hvilket fik Olaf P. Christensen til at bøje af og foreslå et forsøg. I pressen understregede han, at der ikke var tale om tilbageskridt, men om et forsøg på at overbevise modstanderne om, at projektet havde langt flere fordele end ulemper.

Et forslag til forsøg blev behandlet i byrådet og i Teknisk Udvalg i juni 1993, hvor tilhængere og modstandere igen fik lov til at lufte diverse tillægsord. Med 13 stemmer for og 11 imod vedtog byrådet den 16. juni at igangsætte forsøget – dog med den forudsætning, at busforløbet under alle omstændigheder skulle være gennem Magasins gård. Forsøget skulle alene afdække, om der var plads til både busser og åfrilægning.

Forsøget blev igangsat den 3. oktober 1993. Åboulevarden blev spærret diagonalt ved Immervad for biler, så kun biltrafik fra øst kunne køre fra Åboulevarden ind i Immervad. Trafikken fra vest kunne køre ind i Magasins p-hus. Betonklodser afskærmede det areal, hvorunder Åen lå, og busserne skulle køre dobbeltrettet i forløbet Busgaden-Åboulevarden-Magasins gård og Klosterport. Forsøget skulle strække sig frem til den 1. april 1994.

Kort og godt om trafikken i den indre by i Århus



Århus kommune

Magistratens 2. afdeling · Stadsingeniørens kontor
Magistratens 5. afdeling · Århus sporveje

Informationspjece om trafikforsøget, 1993.

Foto: Aarhus Kommune.

Sådan finder du den rigtige vej i den indre by i Århus

Den 3. oktober 1993 vil trafikken i den indre by blive lagt om:

Åboulevarden spærres i krydset ved Immervad

Krydset ved Immervad bliver lukket for biler og busser med en spærring på tværs af krydset fra Magasin over til "Centrum"-huset. Busserne kører derefter i begge retninger mellem Frederiksgade og Åboulevarden mod vest. Biltrafikken fra vest kan køre i begge retninger frem til og fra Magasins P-hus og videre ensrettet frem til Frederiksgade og Telefonfortvet. Fra Telefonfortvet kan man kun køre ud via Fiskergade. Biltrafikken på Åboulevarden fra øst kan fortsat køre i begge retninger frem til og fra Immervad.

Busserne flytter fra Guldsmmedgade til Klosterport

Århus sporvejes buslinier 1, 2, 6, 7, 9, 11, 13, 16, 56 og 58 vil fra Nørre Alle køre via Klosterport videre gennem Emil Vette Passage (bag Magasin). Linie 7 vil herefter køre mod vest ad Åboulevarden til Vester Alle, mens de øvrige buslinier vil køre mod øst ad Åboulevarden, Frederiksgade og videre gennem Bugsgade.

Der vil ikke køre busser på Åboulevarden mellem Immervad og Europa-plads.

Der bliver nye stoppesteder i begge retninger i Emil Vette Passage, på Klosterfortvet og på Nørre Alle/Nørregade.

Se stoppestederne på kortet.

Oplysninger om bussernes ruteomlægninger kan ses i den nye køreplan, som fra mandag den 27. september 1993 kan købes hos buschaufførerne, hos klippekortforhandlerne og på Århus sporvejes salgssteder.

Enstreningen vendes i Klosterport

Trafikken bliver fremover ensrettet fra Klostergade til Nørre Alle. Tilkørsel sker herefter fra enten Gammel Munksgade eller Guldsmmedgade. Og der vil kun være udkørsel til højre til Nørre Alle mod Nørregade.

Klostergade

På strækningen fra Guldsmmedgade til Studsgade kan trafikken køre i begge retninger.

Enstreningen vendes i Guldsmmedgade

Trafikken bliver ensrettet fra Nørregade til Klostergade. Der bliver indkørsel fra begge sider fra Nørre Alle/Nørregade. Udkørsel vil ske via Klostergade enten videre til Paradisgade eller til Klosterport.

Nørsgade lukkes

Der gennemføres en forsøgsvis spærring af Nørsgade ud mod Nørre Alle/Nørregade. Nørsgade mellem Nørre Alle/Nørregade og Anholts-gade vil herefter være dobbeltrettet, og på resten af strækningen vil den være ensrettet fra Anholtsgade til Thunsgade.

Fiskergade

Fiskergades udkørsel til Frederiksgade spærres.

Klosterfortvet

Klosterfortvet er lukket mod Klosterport. Der er både ind- og udkørsel til/fra Guldsmmedgade.

Ny adgang til P-huse

Der vil efter trafikomlægningen kun være til- og frakørsel til Magasins P-hus fra Åboulevarden fra vest. Udkørsel fra P-anlægget under Telefonmaggen vil kun kunne ske via Fiskergade til Åboulevarden via Fiskergade eller Mindebrogade.

- og i hele den indre by



Jul og valg, 1993

For at krydre forsøget med lidt livsglæde – og som modstykke til de triste og grå betonklodser, der skulle regulere trafikken – blev kunstneren Hans Krull bedt om at kreere et gademaleri på strækningen fra Immervad til indkørslen til Magasins gård. Dette skulle markere de arealer, som til sin tid ville blive den frilagte å. Maleriet på ca. 100 m i længden og 10 m i bredden var færdigt ultimo oktober.

Modstandere af forsøget var allerede i begyndelsen ude med spekulationer om, at politikerne kunne undgå at træffe upopulære beslutninger ved at lade forsøget køre til april 1994 – altså et godt stykke på den anden side af kommunalvalget i november 1993. Så lang tid fik forsøget dog heller ikke lov til at køre. Endnu før gademaleriet var færdigt, blev protesterne mod lukningen af Åboulevarden for biltrafik flere og flere. Kaos var nok et af de mere milde ord, der blev anvendt i omtalen af forsøget. Så i takt med at gademaleriet blev færdigt, blev kravene om en genåbning af Åboulevarden for biltrafik flere og flere. Presset blev så stort, at politikerne på byrådsmødet den 10. november 1993 (seks dage før kommunalvalget) fik forelagt en indstilling om en revurdering af trafikforsøget. Byrådet vedtog (den 24. november 1993), efter at sagen havde været en tur i Teknisk Udvalg, at bilerne skulle tilbage på Åboulevarden i forbindelse med julehandlen.



Gademaleriet på Åboulevarden, 26. oktober 1993 set fra ejendom på sydsiden.

Foto: Ann Mørch Jensen, Århus Stiftstidende.

Fræsning af et gademaleri og venstrekørsel

Kommunens mandskab rykkede hurtigt ud for at følge op på byrådets beslutning. Den 1. december blev der fræsset en kørebane midt i Hans Krulls elegante maleri, så bilerne kunne køre i venstre side af Åboulevarden fra vest mod øst til Immervad. Århus Stiftstidende bemærkede da også tørt, at Åboulevarden blev den første gadestrækning i Århus, hvor vi fik engelske tilstande (venstrekørsel). Hans Krull blev spurgt, om gademaleriet nåede at få et navn, hvortil han svarede: *"Vi havde overvejet at kalde det strømhvirvler med undertitlen 'Thorkilds drøm.'"*

Endelig et punktum, 1994

Kommunalvalgets resultat betød, at Olaf P. Christensen – efter at have siddet på posten i næsten 30 år – ikke fik mulighed for at blive rådmand for Teknik og Miljø. Rådmandsposten gik i stedet til venstremanden Hans Schiøtt, der nu skulle sende en indstilling frem om evaluering af trafikforsøget og endelig godkendelse af Trafikplanen for City.

Den 4. maj 1994 behandlede byrådet evalueringen, der blev sendt i Teknisk Udvalg, men inden da havde Socialdemokratiet bedyret, at de ville arbejde loyalt for en årfrægning, og Venstre havde tilsvarende understreget, at de ville arbejde loyalt for busforløbet. SF udtalte, at de ville arbejde frugtbart og visionært. Alt tydede med andre ord på fred og fordragelighed. Men diskussion kom op igen. Således arbejdede Karl Nøhr Sørensen (V) for at få ændret linjeføringen, og Ango Winther (S) bedyrede, at han var klar til at skifte holdning. Så avisen kunne den 17. juni omtale et potentielt skred i flertallet under overskriften *"Nye krusninger i flertallet for åbning af åen."*

Usikkerheden blev dog manet i jorden, da byrådet den 22. juni 1994 vedtog en samlet pakke for Midtbyen i form af en kommuneplan, evaluering af trafikforsøget og dermed en permanent spærring af Åboulevarden ved Immervad, en *Trafikplan for City* samt et p-informationssystem.

En trafikplan for City, 1994

Afgrænsningen af trafikplanen blev i første omgang Allégaderingen. Beskrivelsen af trafikplanens indhold var omvendt proportional med både tilblivelsesprocessen og den efterfølgende realisering. Meget enkelt var indholdet således:

- En akse for vand (åfrilægningen)
- En akse på tværs, heraf for busser
- Ingen gennemkørende biltrafik mellem de fire områder, som de to akser definerer
- En ring for biler
- En ring for cykler



Trafikplan for City, 1994.

Foto: Illustration fra trafikplanen.

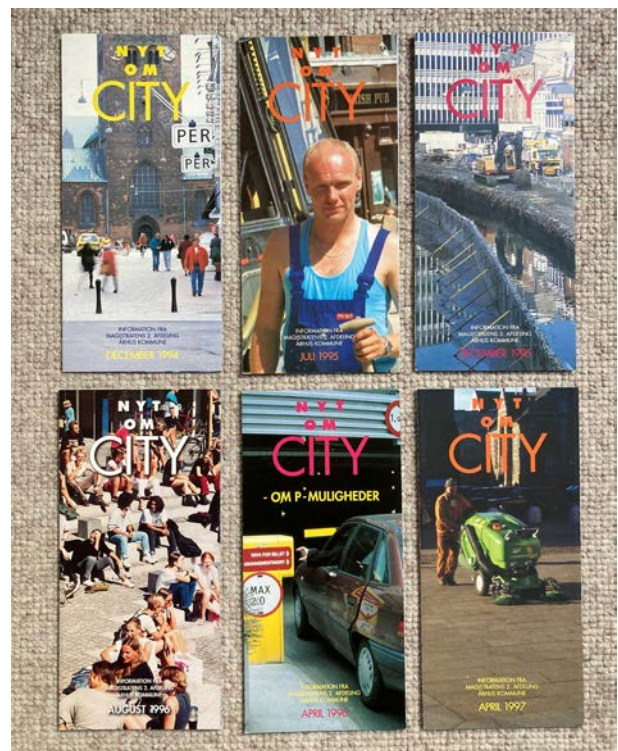


En central konklusion i trafikplanen: Busserne gennem Emil Vetts Passage, 2022.

Foto: Forfatteren.

Handlinger og udførelse af projekterne

Det har efterfølgende taget mange år at omdanne City til det, den er i dag. Flere faktorer har været bestemmende for, at der har kunnet opretholdes en god takt i udrulning af projekterne. Den ene har været den politiske vilje til at få afsat de nødvendige budgetter til at få projekterne gennemført. En anden den vekselvirkning, der har været mellem Teknik og Miljø og byrådet i hele forløbet. Teknik og Miljø udarbejdede med jævne mellemrum status og handlingsplaner, så byrådet kunne stille de relevante spørgsmål til og blive orienteret om indhold og fremdrift.



Informationsfolderen Nyt om City, 1994-1997.

Foto: Teknik og Miljø.

Den sidste – men nok så væsentlige – faktor, der skal nævnes her, er offentlighedens inddragelse på alle niveauer. Alle planer har været gennem offentlighedsperioder. Og i forbindelse med realisering af de enkelte projekter har der været en fastlagt informationsstrategi og en strategi for medindflydelse på projekterne. Der har været en bevidsthed om, at realiseringen af trafikplanens enkeltelementer ville rode voldsomt rundt i manges hverdag. Det var målet, at genevirkningerne skulle minimeres. Desuden skulle alle berørte være bevidste om tidsplaner, og hvordan adgangsmuligheder til boliger og butikker ville være undervejs.

En række projekter blev rullet ud i årene efter, Trafikplan for City blev vedtaget i 1994. Åfrilægningen, herunder buslinjeføringen, er beskrevet i et afsnit for sig. Et projekt, som ikke umiddelbart var på anlægsprogrammet efter vedtagelsen af Trafikplanen for City, var den omlægning og renovering af Søndergade og Ryesgade, der skete i 2001 og 2002. Strøgets historie er detaljeret beskrevet i bogen *Strøget i smilets by* af Lars Svendsen. Men her skal nævnes, at gadeforeningerne i slutningen af 1990'erne pressede på for at finde en løsning, da Strøget efter ca. 25 år som gågade virkede nedslidt. Bemærkelsesværdigt var det, at gadeforeningen i Ryesgade ville have Ryesgade omlagt til gågade fra den trafikgade med parkering i begge sider, som den var på det tidspunkt.



Det var en logistisk øvelse at få skred i anlægsarbejdet og samtidig sikre kundernes adgang til butikkerne, 2001.
Foto: Forfatteren.



Ryesgade med sporvogn, 1971.
Foto: Bjarne Gren, Aarhus Stadsarkiv.

Det samlede projekt for renovering af Strøget fra Banegårdspladsen til Skt. Clemens Torv blev udarbejdet i et snævert samarbejde med gadeforeningerne og sammen med finansieringen godkendt i byrådet den 30. maj 2001 og indviet den 31. oktober 2002. Det blev en intensiv anlægsperiode, der også indebar renovering af forsyningsledningerne i jorden og etablering af et nyt snesmeltningsanlæg under granitbelægningen. Samtidig skulle Strøgets gæster fortsat kunne komme frem til butikkerne, hvilket stillede yderligere krav til projektstyringen.

I det følgende omtales torvene, Allégaderingen og parkeringspolitikken, som har været forudsætningen for udrulningen af trafikplanen, samt cykelringprojektet. Parallelt med realiseringen af de mange projekter blev trafikplanen suppleret med planlægning for Midtbyen til og med Ringgaden, De Bynære Havnearealer, Centralværkstedssområdet, Ceres-kilen og Godsbaneearealet.



Det var bemærkelsesværdigt, at gadeforeningen ville have Ryesgade omdannet til gågade. Den nye granitbelægning gav et værdigt tæppe, da kronprinsparret kørte igennem Aarhus i 2004.

Foto: Steffen N. Christensen, Aarhus Stadsarkiv.

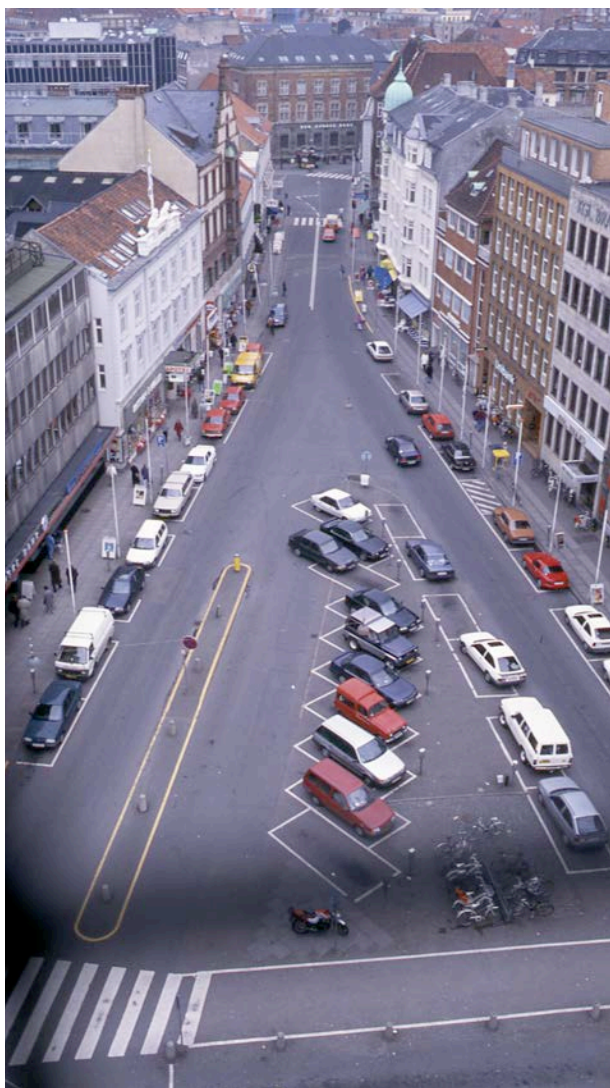
Torvene – en særlig udfordring

Indtil torvene blev omlagt, havde de stort set været fyldt op med parkerede biler. Da bilerne forsvandt, opstod det store spørgsmål: Hvad skal de store arealer så anvendes til? En forestilling om, at de imellem arrangementer blot kunne ligge ubenyttede hen med frit udsyn til de fine granitbelægninger, skræmte mange – både borgere og politikere. En form for kollektiv fobi mod store og åbne pladser opstod. Mange mente, at torvene som minimum burde anvendes til parkerede biler, når der ikke var arrangementer. Fobien var blandt andet årsag til, at Bispetorvet blev genåbnet for parkering, mens omlægningen af de gamle havnearealer og bygningen af de store p-anlæg under Navitas og Dokk1 stod på. Og dét uanset, at der i anlægsperioden skulle være et stort antal midlertidige parkeringspladser til rådighed på havnearealerne.



Store Torv, 1954.

Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Store Torv, 1992.

Foto: Jens Tønnesen, Aarhus Stadsarkiv.



Store Torv, 2024.

Foto: Forfatteren.

Kampen om kunsten

En af de helt store udfordringer kom, da Statens Kunstfond tilbød kommunen et skulpturprojekt til Store Torv og Lille Torv. Tilbuddet forudsatte, at Statens Kunstfond bestemte, at det var billedhuggeren Hein Heinsen, der skulle udføre et skitseforslag til udsmykningen. Hein Heinsens forslag bestod af tre led: *Ring*en, en bronzering med en diameter på 8,5 m hvilende på fem klodser af rød granit placeret på det bredeste stykke af Store Torv. *Vogterne*, to ens 2,5 m høje bronzefigurer placeret ved Borgporten. *Kilen*, en 5 m høj bronzefigur med en trekantet grundflade.

Forslaget gav i 1996 anledning til voldsom debat i byrådet og i offentligheden. Et borgermøde den 22. januar 1996, hvor Hein Heinsen fortalte om sit projekt, trak fulde huse. 800 borgere var mødt frem og hele rådhushallen var besat tillige med balkonerne på etagerne. På det afgørende byrådsmøde den 6. juni 1996 blev forslaget stemt ned. Det hjalp ikke, at byens borgmester Thorkild Simonsen talte varmt for projektet.



Byrådsmedlemmerne kunne stemme frit – uafhængigt af partifarve. Et spor af projektet kan iagttages på afløbsristen på Lille Torv. Den har form som en kile, hvor afløbshullerne i overfladen danner profilen på torvene, bygningerne og kunstværket – et tegn på, at der var en vis optimisme med hensyn til kunstværkets opstilling hos dem, der designede torvenes belægninger.

Det næste slag, hvori Statens Kunstfond også deltog, udspillede sig fra 2000 til 2020. I 2000 blev det besluttet, at der skulle afholdes en konkurrence i samarbejde med Statens Kunstfond om udsmykning af Store Torv. Valget faldt på kunstneren Elisabeth Toubro og hendes værk *Torvenes Brøndsløjfe*, i daglig tale kaldet *Vanddragen*. Værket blev indviet i 2003 og siden meget omdiskuteret, også fordi der opstod problemer med værkets funktionalitet med betydelige driftsproblemer til følge. En søgning på *Vanddragen* i avisen giver således adskillige hits. Vandet var en del af kunstværket, men netop vandet udeblev en stor del af tiden. Den megen kritik og den manglende funktionalitet betød, at byrådet i 2005 gav Teknik og Miljø bemyndigelse til at optage forhandling med Statens Kunstfond og kunstneren om nedtagning og genplacering af værket.

Kunstværket blev imidlertid først flyttet efter en byrådsbeslutning den 22. januar 2020. Dagen efter kunne man i avisen under overskriften: "Nu er det slut med vanddragen" blandt andet læse: "*Hvis et kunstværks kvalitet kan måles i dets evne til at skabe debat og omtale, ja, så har Vanddragen været kunst i verdensklasse.*"

I afløbsristen på Lille Torv danner hullernes mønster torvenes afgrænsning og det påtænkte kunstværks profil, 2024.

Foto: Forfatteren.

Bispetorvet

Lige siden vedtagelsen af Trafik- og parkeringsplanen i 1965 har det været intentionen at fredeliggøre Bispetorvet og fjerne parkeringen. At fjerne byens mest attraktive parkering har politisk imidlertid været en problemstilling, som har ligget på niveau med at finde et kunstværk til Store Torv. Forudsætningen har som udgangspunkt været, at der skulle findes og etableres en erstatning for de pladser, der skulle fjernes. Men det har heller ikke været nok.

I 2009 gav byrådet bevilling til omlægning af Bispetorvet, Kannikegade og Teatergade og samtidig nedlæggelse af parkeringspladserne, i alt 122.

Denne beslutning holdt frem til december 2011, hvor der blev indført gratis parkering på Bispetorvet frem til 1. februar 2012. Ikke overraskende viste en evaluering, at parkeringen på Bispetorvet var fuldt booket. Tællinger på Skolebakkens parkeringsplads og daværende Pier 1's parkeringsplads viste imidlertid, at der var så stor ledig kapacitet i området, at der selv uden parkeringsmuligheden på Bispetorvet fortsat ville have været ledige pladser i området.

Ikke desto mindre vedtog byrådet i 2012 at indføre midlertidig betalingsparkering på Bispetorvet frem til 2015, hvor parkeringen under Dokk1 skulle åbne. I indstillingen skinner frygten for tomme torve igennem med følgende formulering: *"Der er flere initiativer i gang med henblik på at skabe mere liv på Byens torve, herunder på Bispetorvet, men i perioder med få eller ingen aktiviteter kan det give mening at anvende Bispetorvet til parkering."*

I 2015 blev parkeringen på Bispetorvet udfordret igen. Teknik og Miljø indstillede, at der skete en omlægning af Bispetorvet med baggrund i et ønske om begrønning. Samtidig lå der et forslag fra Venstre og De Konservative om at bevare de 115 p-pladser på Bispetorvet begrundet i følgende (citeret fra forslaget fra Venstre): *"Ud over at der er behov for korttidsparkering i midtbyen, understøtter parkeringen på torvet handelslivet i byen og giver en indtægt til Aarhus Kommune. Når der så tilmed ikke foreligger andre planer for torvet, er det fuldstændig tåbeligt at forhindre folk i at parkere der."* Og fra De Konservative: *"For Det Konservative Folkeparti er det vigtigt, at århusianerne har en let og uhindret adgang til parkering i midtbyen. Som det ser ud i Århus er det en notorisk sandhed, at det er så godt som umuligt at finde*

parkeringspladser i midtbyen til stor irritation for både borgere og de erhvervsdrivende. Derfor bør man ikke fjerne centrale parkeringsmuligheder i midtbyen."

Forslagene fra Venstre og De Konservative var stillet med en bevidsthed om, at parkeringen under Navitas og Dokk1 tilførte byen netto omkring 600 pladser med kort gangafstand til centrum.

Begrønningsforslaget fra Teknik og Miljø blev vedtaget – og parkeringen på Bispetorvet fjernet uden stemmer fra K, V, DF og LA.



Bispetorvet med parkering, 1995.

Foto: Anita Strømberg Kimborg, Aarhus Stadsarkiv.



Bispetorvet uden parkering og med beplantning, 2024.

Foto: Forfatteren.

Pustervig

Anderledes let gik det med Teknik og Miljøs forslag om opstilling af en bronzeskulptur af kunstneren Christian Lemmerz på det omlagte Pustervig. Christian Lemmerz blev i 1994 landskendt, da han udstillede grisekroppe i glasmontrer på Esbjerg Kunstmuseum. Skulpturen på Pustervig er en klassisk inspireret Hermes (hermafroditisk) skulptur med en højde på ca. 2,3 m. Byrådet vedtog indstillingen i 1999 med en enkelt stemme imod finansieringen. På soklen står på latin med spejlvendt blindskrift: *"Rør mig ikke."*



Adam Kadmon, Pustervig, 2024.

Foto: Forfatteren.

Allégaderingen

Hvorfor hedder det egentlig Allégaderingen? Spørgsmålet bliver ofte stillet efter en tur i Allégaderne. Selve definitionen på en allé er jo en vej eller gade med træer plantet langs begge sider. Træer har der også været en gang, men byudviklingen pressede træerne væk, så kun navnene Sønder Allé, Vester Allé og Nørre Allé er tilbage, dog med et par enkelte træer i Sønder Allé mellem Fredensgade og Amaliegade. Øster Allé har aldrig eksisteret. I stedet indgår Kystvejen, Nørreport og Nørregade i den samlede ring.

Trafikpolitikken kan i sager, hvor løsninger ikke altid er oplagte, materialisere sig i diskussioner om svingbaner, grøntider i signalanlæg og fortovsbredder. Parkeringsspørgsmålet – vel at mærke for biler – ligger dog næsten altid som en underliggende dominerende faktor. Det var situationen, da byrådet i 1996 skulle diskutere detailprojekter for kapacitetsforbedringer på Allégaderingen. Forinden havde *Trafikplanen for City* udpeget Allégaderingen som ringen, hvor bilerne skulle have prioritet. Byrådet vedtog den 31. maj 1995 som opfølgning på trafikplanen, at en *Idéskitse til kapacitetsfremmende regulering for biltrafik på Allégaderingen* skulle lægges til grund for en detailprojektering af de anlægsarbejder, som foreslås i denne skitse. En af de væsentlige forudsætninger for projekterne var, at reguleringerne skulle ske inden for eksisterende vejarealer. Tidligere tiders ønsker og planer om at udvide Allégaderingen til seks spor var for længst lagt i graven. Udfordringen var derfor at bytte om på de bredder, som trafikkanterne havde til rådighed. De tre faktorer, der kunne ændres på, var fortovsbredden, kørebanebredden og parkeringsmulighederne. Derudover lå der en mulighed for at optimere signalanlæggene.

Forudsætningerne skulle således være på plads, da detailprojekterne for strækningen fra Dynkarken til Christiansgade nåede byrådet i 1996. Overskriften for projekterne var at skaffe flere spor til afvikling af trafikken i krydsene. Som det blev nævnt i et af de mange notater til Teknisk Udvalg: *"Som håndregel kan en opmarchbane afvikle en bil på 2 sekunder grøntid. To baner kan derfor afvikle dobbelt så mange biler og kølængden kan derfor halveres med samme trafikmængde."* Det gik nogenlunde med krydset Dynkarken/Sønder Allé og krydset Fredensgade/Sønder Allé. Men for resten af strækningen, hvor der lå forslag om at etablere to spor i hver retning med mulighed for af- og pålæsning uden for eftermiddagsmyldretiden, gik sagen i hårdknude.

Årsagerne hertil var, at projektet indeholdt 20 skråparkeringsmuligheder i Sønder Allé, som blev inddraget med projektet, og at holdemulighederne ud for butikkerne i Sønder Allé samt Danske Bank på Rådhuspladsen blev begrænset.

Sagen startede i byrådet den 24. april 1996, blev behandlet over tre møder i Teknisk Udvalg, kom i byrådet den 19. juni 1996 og blev her returneret til Teknisk Udvalg, hvor den blev behandlet over seks møder. Endelig – den 22. januar 1997 efter ni måneder og ni udvalgs-møder – kunne byrådet afslutte sagen med at vedtage en indstilling fra Teknisk Udvalg, som var en anden og knap så indgribende indstilling som den oprindelige.

Sagen havde kastet et hav af spørgsmål, som blev besvaret af Teknisk Forvaltning, af sig. For at sikre overblikket hos byrådsmedlemmerne blev der udarbejdet en spørgsmålsguide. Synspunkterne bredte sig over et bredt spektrum såsom: *"Hvorfor projektet ikke var udført for længst, og inden Åboulevard blev spærret?"* eller det modsatte, at projektet *"slet ikke burde gennemføres af frygt for at trække flere biler ind til Allégaderne."* Desuden så flere det dybt problematisk, at der blev nedlagt 22 offentlige parkeringspladser uden at etablere et tilsvarende antal et andet sted. Og dét uanset, at Salling stod overfor at udvide parkeringshuset med 235 nye pladser lige om hjørnet. Enkelte i udvalget formulerede det så skarpt som at *"nedlæggelse af par-*



Skråparkeringen i Sønder Allé var af ældre dato, her set fra Fredensgade mod gavlen af Hotel Regina ved Amaliegade, 1962.

Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.

keringspladser antalsmæssigt nøje bør følge etablering af nye parkeringspladser, og at skråparkeringspladserne [i Sønder Allé] bør opretholdes indtil afdelingen har fundet et tilsvarende antal nye pladser."

Reguleringerne, som blev vedtaget efter justeringerne i Teknisk Udvalg, kan stort set ses i dag. Dog betød udvidelsen af parkeringshuset ved Salling, at Fredensgade blev lukket lige nord for Østergade. En forudsæt-

ning for at få politiets tilladelse til denne lukning var, at krydset Dynkarken/Sønder Allé blev forsynet med en ren højresvingsbane og Sønder Allé med en ekstra venstresvingsbane. Denne krydsregulering skulle på byrådsniveau. Byrådet vedtog projektet efter en tur i Teknisk Udvalg. Senere har byplanerne for havnefronten medført ændringer i krydset Sønder Allé/Dynkarken-Spanien. Bl.a. er der sket en opprioritering af busserne i svinget fra Sønder Allé til Dynkarken og i selve Dynkarken.

Parkering, fra tilbud til handelsvare

Gader og veje er oprindeligt tænkt til transport. I takt med den stigende biltrafik opstod behovet for at kunne sætte bilen fra sig. De gamle bydele er fra en tid, hvor der ikke blev tænkt i parkeringsnormer. Så de tilgængelige arealer til bilparkering var enten i gårdene eller på gaden. Og når man som besøgende kom til bycentret, var der en forventning om at kunne sætte bilen fra sig – så tæt som muligt på det mål, man havde.

Den kommunale økonomi var ikke gearet til at bygge de store parkeringsanlæg, som blev vist i Trafik- og parkeringsplanen fra 1965. Med stor ildhu blev byen derfor gennemanalyseret for, hvor der med bedre afstribning og omorganisering af trafikarealerne kunne presses flere parkeringspladser ind. I Aarhus Kommunes beretninger fra 1960'erne og 1970'erne viste Stadsingeniørens Kontor tegninger af de nye parkeringsmuligheder i gader og på torve, der var opstået i årets løb. Stiften hjalp beredvilligt til ved at afholde læserkonkurrencen *En bedre P-by*, hvor der blandt andet kom forslag om at overdække de dele af Aarhus Å fra Christiansgade og udefter, der endnu var frilagte. Også kælderen under rådhusets forplads blev foreslået. Rådmand Olaf P. Christensen udtalte, at det var nødvendigt at friholde trafikgaderne for parkering af hensyn til trafikafviklingen. Til gengæld kunne der indrettes parkeringspladser i sidegaderne. Han udtalte også, at flere og flere gader ville få parkometre til at styre parkeringen.

I slutningen af 1960'erne og begyndelsen af 1970'erne blev der bygget nogle større både private og offentlige parkeringsanlæg, såsom parkeringsanlægget ved Nørreport i 1967, som blev omtalt som Danmarks første elektroniske p-anlæg, Sallings parkeringshus, der blev åbnet i 1970, og p-kælderen under Busgadehuset, der blev indviet i 1972. Sidstnævnte blev i øvrigt konstrueret, så det tillige er i stand til at fungere som beskyttelsesrum for 1.500 personer. Byen blev også afsøgt for byggetomter og andre tomme pladser, som midlertidigt kunne inddrages til parkering. F.eks. på byggetomterne efter saneringsprojekterne ved Nørreport eller på Kasernearealet ved Vester Allé, dér, hvor kunstmuseet ARoS nu ligger. I forbindelse med bygningen af Musikhuset i 1982 blev der bygget et p-anlæg i to etager med plads til over 500 biler. Trods det stigende antal parkeringspladser i byen var den generelle holdning op gennem 1970'erne og 1980'erne, at der manglede pladser. Parkeringsspørgsmålet blev derfor også bremsende for den fredeliggørelse af Bispetorvet, som var en del

af Trafik- og parkeringsplanen fra 1965. Der kunne ikke på det tidspunkt anvises egnede erstatningspladser for de omkring 100 biler, der kunne holde på Bispetorvet. Parkeringsspørgsmålet har derfor været en dominerende faktor i planlægningen af Midtbyen, hvilket blandt andet kan ses af, at parkeringen på Bispetorvet først forsvandt, da Dokk1-parkeringen åbnede i 2015.

Den omlægning af midtbytrafikken, der er beskrevet forud, forudsatte derfor også, at der blev formuleret en egentlig parkeringspolitik, som byrådet kunne vedtage og ikke mindst holde fast i, når parkeringsstormene rasede. Nok så vigtigt var det, at parkeringspolitikken blev vurderet og revideret i takt med udviklingen. De overordnede spørgsmål, som parkeringspolitikken skulle tackle, var: Prioriteringen mellem dem, der arbejdede i Midtbyen, dem, der boede i Midtbyen, samt besøgende til Midtbyen. Desuden: antal parkeringspladser, placeringen af disse og fordeling mellem gadeparkering og p-huse samt områder, hvor der skulle betales for parkering og taksten herfor.

Den første parkeringspolitik blev formuleret og vedtaget i 1992. Siden er den revideret i 1996, 1999, 2005, 2013 og 2018. Overordnet set har de prioriteringer, man fastlagde i 1992, holdt ved. Under indtryk af de begrænsede arealer, der er til rådighed, har besøgende til City været prioriteret. For at kunne friholde gader og torve til andre formål har parkering i parkeringshuse været prioriteret frem for gadeparkering. Der er opkrævet betaling for parkering for at få pladserne udnyttet optimalt. Trods dét, at kommunen aldrig har haft en forpligtigelse til at skaffe parkeringspladser til private, er der indført særlige parkeringsordninger for beboere og erhverv.

En vurdering af, om parkeringspolitikken har virket efter hensigten, afhænger af, hvem der ser på den. Det kan konstateres, at antallet af parkeringspladser, der tilgodeser de besøgende, over årene har været jævnt stigende. Der er sket et forventeligt skred fra gadeparkering til parkering i private, men offentligt tilgængelige p-huse og p-pladser. Dermed er parkeringsindtægterne også i høj grad røget fra de kommunale kasser til de private. Der synes at være en balance mellem udbuddet af offentligt tilgængelige parkeringspladser og efterspørgslen. Ifølge en parkeringsredegørelse i 2019 til byrådet viser p-informationssystemets statistik, at der gennemsnitligt er 1.000 ledige parkeringspladser. De mest centrale p-huse bliver fyldt op, når efterspørgslen er stor. I de situationer er der fortsat god plads i anlæg som Navitas, Dokk1 og Scandinavian Center.

Tidligere undersøgelser har gennem årene vist en tilsvarende balance. Århus Stiftstidende har også gennemført uvildige undersøgelser af, hvor let det som besøgende ville være at finde en ledig p-plads. Det beskrev avisen den 10. april 1994 under overskriften *"Det er let at få en p-plads i Århus City."* Fire centrale pladser blev testet ad to omgange. Der var ledig plads hver gang, og det tog mellem 15 og 21 minutter for testpersonerne at komme fra Ringvejen, parkere og gå til et mødested på Strøget. I 2022 kan man i bil uden for de værste myldretider komme fra motorvejs-systemet og til p-anlæggene i Navitas, Dokk1 og til Sallings p-hus på under 15 minutter.

I takt med stigende bilejerskab øges beboernes efterspørgsel på parkering. Desuden har restriktionerne i City den effekt, at de, der arbejder i City og vælger bilen som transportmiddel, parkerer i de omliggende boligområder til gene for beboerne hér. Uanset at det ikke er en kommunal opgave at tilvejebringe pladser

til privat parkering, har kommunen alligevel til en vis grad ønsket at tilgodese beboerne gennem beboerparkeringsordninger, hvor en beboerlicens kan annullere indførte tidsbegrænsninger og betalingsordninger.

Igennem årene er flere og flere områder blevet omfattet af beboerparkeringsordninger. Det grundlæggende problem kan disse ordninger imidlertid ikke tackle. Foran en etageejendom er der på gaden plads til to-tre biler, og i ejendommen bor måske otte familier. I mange gårde, hvor der tidligere var parkeringsmulighed, har man valgt at prioritere ophold og beplantning. Dermed er den private parkering presset ud på gaden, hvor bilejerne så mener, at det offentlige må løse parkeringsproblemet. Samtidig stiger lejeprisen for en parkeringsplads på private arealer ganske betragteligt. Hvor man tidligere opfattede parkeringen som et tilbud fra det offentlige, er den nu blevet en handelsvare, hvor man som kunde skal kigge godt efter handelsbetingelserne.



P-politik rulles ud. Et ryddet areal mellem Nordhavns-gade og Grenaabanen blev omlagt til midlertidig p-plads. De nu nedrevne bygninger, KFK-siloen og Pakhus 27 ses til venstre. P-pladserne er siden erstattet af de store p-anlæg under Navitas og Dokk1, 2002.

Foto: Trafik og Veje.



Midlertidig p-plads i forbindelse med udvidelsen af Nørreport, 1962.

Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Det efter datidens målestok moderne p-anlæg i to niveauer ved Kærlighedsstien (Nørreport), 1967.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



P-plads, Valdemarsgade, 1984. Pladsen var i to niveauer og bygget i forbindelse med Musikhusets opførelse.
Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Der er et begrænset antal p-pladser i gaden foran en ældre etageejendom i midtbyen, 2024.
Foto: Forfatteren.

Fra stolpevej over rampevej til Værkmestergade

Kommuneplanen for Midtbyen gav rammerne for byomdannelse flere steder, blandt andet på Centralværkstedetsarealerne. Overordnet set skulle planlægningen på trafikområdet tilgodese:

- Et grundlag for en moderne trafikterminal, der kunne forbedre omstigningsmulighederne mellem tog og bus.
- En vejbetjening af området syd for sporene fra Spanien og eventuelt en vejadgang gennem banegraven.

Status for en moderne trafikterminal er omtalt under kapitlet om kollektiv trafik. Det ”eventuelt”, der er nævnt ved en vejadgang gennem banegraven, skulle vise sig at kaste en del vejplanmæssige udfordringer af sig. Den grundlæggende byplanlægning var lige efter bogen og efter den tids anbefalinger fra Miljøministeriet om placering af storcentre. Placeringen af et storcenter midt i byen ved siden af hovedbanegården ville alt andet lige være en fordel også trafikalt. Byens kunder skulle ikke køre til omegnen for at komme i et storcenter. Kunderne kunne blive i City til gavn for City, og mange ville kunne benytte den kollektive trafik lige til døren.

De overordnede planer kom på plads i en omfattende proces, der indebar VVM-redegørelser, kommuneplantillæg og lokalplaner. Selve grundidéen om et butikscenter blev mødt med megen skepsis og modstand, især begrundet i risikoen for trafikalt sammenbrud i det omgivende vejnet samt en forventning om butiksdød i de tilstødende byområder. Århus Amt stillede som regionplanmyndighed krav om trafikale løsninger, der i tilstrækkelig grad kunne afbøde virkningerne af storcentret. Kravene blev dog ikke specificeret. Dette nødvendiggjorde politiske forlig om trafikale løsninger og handlingsplaner for at få disse løsninger realiseret.

Den første handlingsplan – *Handlingsplan af 16. februar 2001 vedrørende trafikale initiativer i tilknytning til Bruuns Galleri og Centralværkstedernes udbygning i øvrigt* – blev vedtaget den 21. marts 2001 i sammenhæng med byrådets endelige vedtagelse af Lokalplan nr. 620 og tillæg nr. 167 til kommuneplan. Handlingsplanen nævner, at en bygade fra Spanien via Frederiks Bro til Søren Frichs Vej skal stå færdig i 2006, idet strækningen fra Spanien til Frederiks Bro skal være etableret senest samtidig med ibrugtagningen af Bruuns Galleri.

Forløbet af Bygaden var inspireret af det første udkast til trafikplan for Midtbyen fra 1990. Med det her skitserede forløb – specielt linjeføringen fra Frederiks Bro over baneterrænet til Søren Frichs Vej – kunne Bygaden betjene de nye byområder og trafikken herimellem. Med forbindelsen til Frederiks Allé kunne den samtidig give en tiltrængt aflastning af Vester Allé og dermed give mulighed for at opprioritere den kollektive trafik hér.

Strækningen over baneterrænet havde en kort levetid. Da den nødvendigvis skulle stå på søjler placeret imellem jernbanesporene, blev den døbt *Stolpevejen*.

I følge handlingsplanen skulle Bygaden stå færdig i sin fulde udstrækning – fra Spanien via Frederiks Bro til Søren Frichs Vej – i 2006. Men forudsætningen var, at der var skabt et plangrundlag for godsbanearalerne. Derudover blev det vurderet, at Bygaden miljømæssigt, æstetisk, by- og trafikplanmæssigt samt banemæssigt ville få afgørende betydning for området. Projektet ville derfor med stor sandsynlighed være VVM-pligtigt.

Under respekt for handlingsplanen blev der udarbejdet et forslag til Lokalplan nr. 649 for Bygaden, som byrådet den 19. juni 2002 vedtog at sende i offentlig høring. I takt med at planerne blev mere og mere konkrete, voksede beboermodstanden mod en tilslutning til Frederiks Allé. Dermed var problemstillingen på vej ind i en gordisk knude:

På den ene side var det aftalt med bygherren for Bruuns Galleri, at der skulle være en vejadgang både fra øst og fra vest, når Bruuns Galleri åbnede. Det kunne lade sig gøre ved at anlægge Bygaden op til Frederiks Allé. I de heftige diskussioner der bredte sig, blev denne løsning døbt *Rampevejen*.

På den anden side ville en tilslutning til Frederiks Allé nærmest forudsætte, at Bygaden skulle føres videre hen over baneterrænet. Efter valget i 2001, hvor Venstre fik borgmesterposten, var den politiske enighed om *Stolpevejen* ved at smuldre. Venstre kastede et forslag om at anlægge vejen frem til Ankersgade uden tilslutning til Frederiks Allé ind i diskussionen, og Socialdemokratiet blev splittet i spørgsmålet. Men en vej til Ankersgade kunne ikke nå at blive anlagt inden for tidsfristen. Skulle Rampevejen så anlægges og fjernes efter nogle år, når plangrundlaget for en linjeføring under Frederiks Bro til Ankersgade var klar?



Rampevejen set op mod Frederiks Bro, 2003.

Foto: Trafik og Veje.

Løsningen blev en let stålkonstruktion med færgeramper som inspirationskilde. Stålkonstruktionen blev dimensioneret, så den kunne genanvendes ved bygning af broer over åen, hvis dette tidsmæssigt og beslutningsmæssigt kunne passes ind. Løsningen kastede et nyt politisk forlig mellem S, V og K af sig med en justeret *Handlingsplan af 28. oktober 2002 vedrørende trafikbetjening af Centralværkstedsområdet og Bruuns Galleri*. Lokalplan 649 blev ændret under de nye forudsætninger og blev sendt i offentlig høring i perioden fra den 13. november til den 11. december 2002. Der indkom 180 indsigelser mod lokalplanen. I og med at et flertal allerede havde indgået forlig om handlingsplanen, gav indsigelserne ikke anledning til ændringer i lokalplanen, der blev endeligt godkendt af byrådet den 23. april 2003. Den midlertidige rampe blev tilsluttet Frederiks Bro over det sydligste brofag. Rampen gav mulighed for, at der kunne køres ind i et højresving fra Frederiks Allé og ensrettet mod øst til Bruuns Galleri med forbindelse til den del af Værkmestergade, der på dette tidspunkt stod færdig, til Spanien.

Rampevejen stod dermed klar ved åbningen af Bruuns Galleri den 12. oktober 2003. Den blev nedtaget igen

den 22. maj 2006 for – efter en tilpasning – at blive genanvendt i sektioner som broer over Aarhus Å, da denne blev frilagt på strækningen mellem Immervad og Grønnegade. Ifølge Stiften blev det den mest omtalte vej i perioden. Den vil nok også gå over i historien som den mest ejendommelige vej med en stormomsust tilblivelse, en kort karriere, men med en grundlæggende langtidsholdbar konstruktion. På gode dage kørte der op til 800 biler i døgnet på rampen.

Den 17. august 2005 vedtog byrådet *Lokalplan 695, Ny Bygade i banegraven fra Bruuns Bro til Ankersgade/Søndre Ringgade*, som sikrede de nødvendige arealer. Lokalplanen var imidlertid ikke den eneste forudsætning for at kunne anlægge vejen. Da der var tale om banearealer, skulle der forhandles en aftale på plads mellem parterne, som på det tidspunkt var Trafikstyrelsen, Banedanmark og Aarhus Kommune. Aftalen blev vedtaget af byrådet samtidig med vedtagelsen af lokalplanen.

Lokalplanen og aftalen var ikke de eneste udfordringer. Selvom terrænet ikke indbød til komplikationer bortset fra et hav af spor, kabler og olieforsyningsledninger, så var pladsforholdene begrænsede. Vejen

skulle klemmes ind mellem Odderbanens spor og skråningsarealet og ikke mindst kommandocentralens udhæng. Pladsforholdene var også så ringe, at det var udelukket at få plads til cykelstier på strækningen fra Ankersgade til Bruuns Galleri. Også tilslutningen til Ringgaden blev en udfordring. Der var behov for udvidelse af kørebanearealet over ca. 100 m for at få plads til svingbaner. Det lykkedes at få plads inden for broens eksisterende rammer. Vejen blev indviet den 25. september 2007 med snoreklip af rådmand Peter Thyssen (RV), mens de to store fortalere for vejen, Niels Brøchner (V) og Ango Winther (S), holdt klar til efter snoreklipningen at køre i hver sin retning – uden politisk symbolik i øvrigt. Værkmestergade var nu en sammenhængende vejforbindelse mellem Spanien og Søndre Ringgade.



Forfatteren aftaler de sidste detaljer inden snoreklipningen med byrådsmedlemmerne Niels Brøchner (V) og Ango Winther (S) samt rådmand Peter Thyssen (RV), 2007.

Foto: Trafik og Veje.



Værkmestergade set fra Frederiks Allé, 2024.

Foto: Forfatteren.

Andre elementer i handlingsplanen fra 28. oktober 2002 om trafikale initiativer i forbindelse med Bruuns Galleri

Udover Værkmestergade indeholdt handlingsplanen adskillige fokuspunkter på trafiknettet. Kapaciteten på Spanien – mellem Sønder Allé og Marselis Boulevard – skulle øges som følge af Værkmestergades tilslutning, Hallssti skulle renoveres, p-informationssystemet skulle opgraderes og udvides til og med Ringgaden, Frederiks Allé mellem Harald Jensens Plads og Frederiks Bro skulle ombygges med henblik på forbedring af det lokale miljø, herunder forholdene for cyklister og busser. Ombygningen skulle ske i et nært samarbejde med lokale gade- og beboerforeninger. Endelig skulle der udarbejdes en samlet trafik- og parkeringsplan for Frederiksbjerg, der inkluderede trafiksaneringer af Jægergårdsgade og af M.P. Bruuns Gade.

Spanien

Før ombygningen var der ofte opstuvning i krydset Dynkarken/Sønder Allé/Spanien i myldretiden. Biler i de to spor fra Dynkarken skulle flette ind til ét spor over en kort strækning efter Sønder Allé og inden den gamle jernbanebro. Det fik af og til trafikken til at stå stille i alle retninger i krydset. Hovedopgaven var derfor at få etableret to spor i sydgående retning hele vejen til Marselis Boulevard og samtidig få plads til svingbaner i det nye kryds med Værkmestergade.



Nyt tunnelelement sættes ind under Grenaabanen, august 2003.

Foto: Forfatteren.

Barrieren var den gamle jernbanebro. Det ville være for omkostningstungt at bygge en helt ny bro – også set i lyset af, at Grenaabanen, der benyttede broen, ikke var voldsomt populær især blandt bilister. Løsningen blev at øge frihøjden i det brofag, som blev benyttet af fodgængere og cyklister, så bilerne kunne køre her. Til fodgængere og cyklister blev der indsat et helt nyt tunnelelement. Placering af det præfabrikerede tunnelelement skete under et tidsmæssigt pres. For at minimere generne for togtrafikken skulle fjernelse af spor, udgravning af hullet til tunnelelementet, placering af dette og lægning af spor ske i en weekend. Opgaven blev udført i en weekend i august 2003.

Frederiks Allé, et eksempel på de trafikpolitiske prioriteringer

Frederiks Allé er et eksempel på en gadestrækning, hvor de trafikpolitiske prioriteringer gennem tiderne har ændret sig og dermed givet sig udslag i forskellige udformninger. Ændringerne er sket uden udvidelse af det samlede vejareal. Der har ganske vist ligget byggelinjer fra den tid, hvor Frederiks Allé var en del af hovedlandeveisforbindelsen gennem Aarhus. Det var byggelinjer, der gav mulighed for at udvide Frederiks Allé til samme tværprofil som De Mezas Vej. Men der har trods alt ikke været politisk grobund for et vejudvidelsesprojekt i den skala. Det blev afprøvet i forbindelse med byfornyelsesplaner for boligkarréerne i nordvestsiden fra Hallssti til Frederiksbjerg Torv i 1990'erne. Planerne gav anledning til en indstilling til byrådet om ophævelse af byggelinjerne. Den daværende trafikprioritering kan aflæses ud af indstillingen fra Teknisk Forvaltning til byrådet: *"Den nuværende udnyttelse er udtryk for en nøje trafikteknisk afvejning inden for de eksisterende rammer mellem de færdselsfunktioner, der*

afvikles i gaden, såsom af- og pålæsning af varer, parkering, busstoppesteder og den almindelige gennemkørende trafik herunder cyklister."

Indtil 1971, hvor sporvognskørsel blev indstillet i Aarhus, var sporvognene en dominerende del af gadebilledet på Frederiks Allé. Trafikbilledet var temmelig rodet med kørende og parkerede biler, sporvogne, cyklister og fodgængere i et kaotisk samspil. Det blev blandt andet beskrevet i Aarhus Kommunes beretning fra 1958-1959, hvor der blev foretaget en omprofilering efter et større fjernvarmearbejde: *"I de senere år med den stadigt stigende trafik var kørebanen blevet meget vanskelig at befare både for biler og cyklister. Afstanden mellem kantsten og sporvognsskiner var for lille til, at biler kunne passere mellem sporvogn og holdende vogne, og cyklister kom nemt i klemme."*

Løsningen blev, som det fremgår af tværprofilet, at udvide kørebanen og skabe holdepladser på bekostning af de brede fortove.

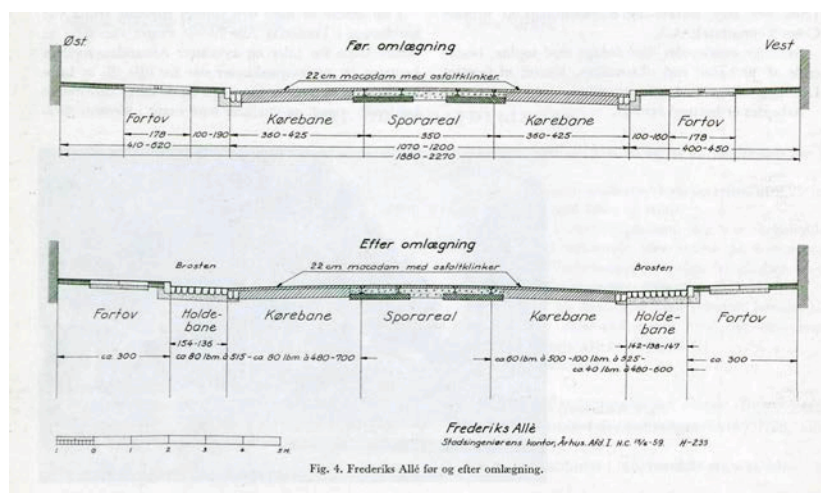


Fig. 4. Frederiks Allé før og efter omlægning.

Tværprofiler for omlægning af kørebanearealerne.

Foto: Aarhus Kommunes beretning 1958-59.



Det var en kunst at være cyklist i Frederiks Allé i 1962.

Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.

Efter 1971 blev sporvognsskinnerne liggende, og ny asfalt blev lagt ovenpå. Hvide striber regulerede trafikken, men der var ikke cykelstier på en stor del af strækningen mellem De Mezas Vej og Frederiks Bro. Dette tillige med en stigende trafik var udgangspunktet for den debat om Frederiks Allés udformning, som etableringen af Bruuns Galleri affødte i 2002.

Der blev nedsat en arbejdsgruppe med lokale repræsentanter, der sammen med teknikerne skulle forsøge at få enderne til at nå sammen. En ikke helt let opgave set i lyset af de mange og ofte modstridende synspunkter, der var på den fremtidige udformning. De handlende så trafikken som livsgrundlaget. Den var med til at give liv og kunder. De frygtede, at projektet gik for meget i retning af en dæmpning af trafikken, en dæmpning, som beboerne på Frederiksbjerg gerne så. Den politiske aftale var rammerne for arbejdet, idet projektet skulle være med til at forbedre det lokale miljø og forbedre forholdene for cyklister.

Det samlede projekt blev godkendt i byrådet i 2007, efter det havde været i offentlig høring sammen med en Trafik- og parkeringsplan for Frederiksbjerg. Projektet blev udført i 2008. I den forbindelse blev sporvognsskinnerne taget op og dele af dem skåret op i mindre stykker som en gave til byrådsmedlemmer, der på det tidspunkt arbejdede med letbane og busprioritering. Et af problemerne ved projektet var, at prioriteringen af arealerne visse steder gav anledning til smalle cykelstier og fortove.



Det færdige projekt for omlægning af Frederiks Allé, udført i 2008.

Foto: Trafik og Veje, Aarhus Kommune.

Da midtbytrafikken blev analyseret i forbindelse med udarbejdelsen af *Mobilitetsplan for Aarhus Midtby*, blev Frederiks Allé mellem Frederiks Bro og Frederiksbjerg Torv udpeget som den strækning, der havde flest cyklistuheld i Aarhus C. Undersøgelserne viste også, at der blev transporteret lige så mange personer gennem gaden på cykel og med bus som i bil, og at dette ikke blev afspejlet i fordeling af arealer til de forskellige transportformer. I forbindelse med Mobilitetsplanen blev det derfor vedtaget, at der skulle udarbejdes et projekt for Frederiks Allé, der i højere grad prioriterede cyklisterne. Da arealerne mellem husmurene fortsat var de samme, valgte man en klar og tydelig nedprioritering af bilerne ved at reducere køresporsbredden og fjerne muligheder for venstresving ved Horsensgade og Jægergårdsgade. Derved kunne bredden på cykelstierne øges. En reduktion af parkeringsmulighederne på Frederiks Allé skete under henvisning til, at der var indført tidsbegrænsning og betalingsparkering i sidegaderne, som gav plads til de parkeringssøgende kunder til butikkerne. Projektet blev godkendt i byrådet i 2021 uden en behandling i Teknisk Udvalg, hvilket – med tanke på projektets klare nedprioritering af biler – var bemærkelsesværdigt.

Frederiks Allé mellem Banegårdsgade og Vester Allé har også været genstand for skarpe diskussioner. Efter opførelsen af Musikhuset og ARoS har flere og flere yttret ønsker om en sammenbinding af Rådhusparken og Musikhusparken; i den ultimative løsning uden biltrafik på Frederiks Allé.

Idéen har været afprøvet ad flere omgange startende med kortvarige lukninger i forbindelse med afholdelse af den årlige festuge. Der har også været systematiske forsøg med opsamling af trafikdata i forsøgsperioden. Den 18. maj 1994 vedtog byrådet på baggrund af to forsøg med lukning ud for parkerne og uden at sende sagen i Teknisk Udvalg, at en permanent lukning af Frederiks Allé indtil videre skulle opgives. Forsøget viste, at det gav store gener for både bus- og biltrafik. Da Frederiks Allé er indfaldsvej til City, betjener den i høj grad trafik til City og ikke gennemkørende trafik. Dermed var det næsten den samme trafik, der skulle sendes på en omvej omkring Park Allé til stor gene for og med store forsinkelser i bustrafikken til følge.

Beslutningen fra 1994 blev sat på prøve igen, da planlægningen omkring kunstmuseet ARoS begyndte. Samtidig med udarbejdelse af lokalplanen for byggeriet blev

der udarbejdet en *Trafik- og parkplan for området omkring Musikhusparken og Rådhusparken*. Planen, der blev godkendt i byrådet i 1998 samtidig med lokalplanen, gjorde detaljeret rede for trafikstrømmene for både biler, fodgængere og cyklister til og fra området. Konklusionen omkring Frederiks Allé var, at den skulle holdes åben for biltrafik, men på strækningen mellem Vester Allé og Skt. Nicolaus Gade skulle den udformes med midterrabat og belægninger, som visuelt og funktionelt ville give de to parker en bedre sammenhæng. Denne sammenhæng skulle understreges af stiforbindelser i området samt gennem belægninger, belysning og beplantning.

Sagen kom op igen i forbindelse med budgetforliget for 2013, idet Teknik og Miljø med baggrund i forliget skulle vurdere mulighederne for at etablere en permanent bypark ved at sammenlægge Rådhusparken og Musikhusparken. En redegørelse for mulighederne blev behandlet i byrådet i 2014. Her blev det efter en tur i Teknisk Udvalg vedtaget, at der i sammenhæng med en midtbytrafikplan skulle arbejdes videre med forslaget om at etablere en permanent bypark uden lukning af Frederiks Allé.



Et græstæppe blev lagt på kørebanen for at illudere en sammenhængende bypark mellem rådhuset og Musikhuset, Festugen 2012.

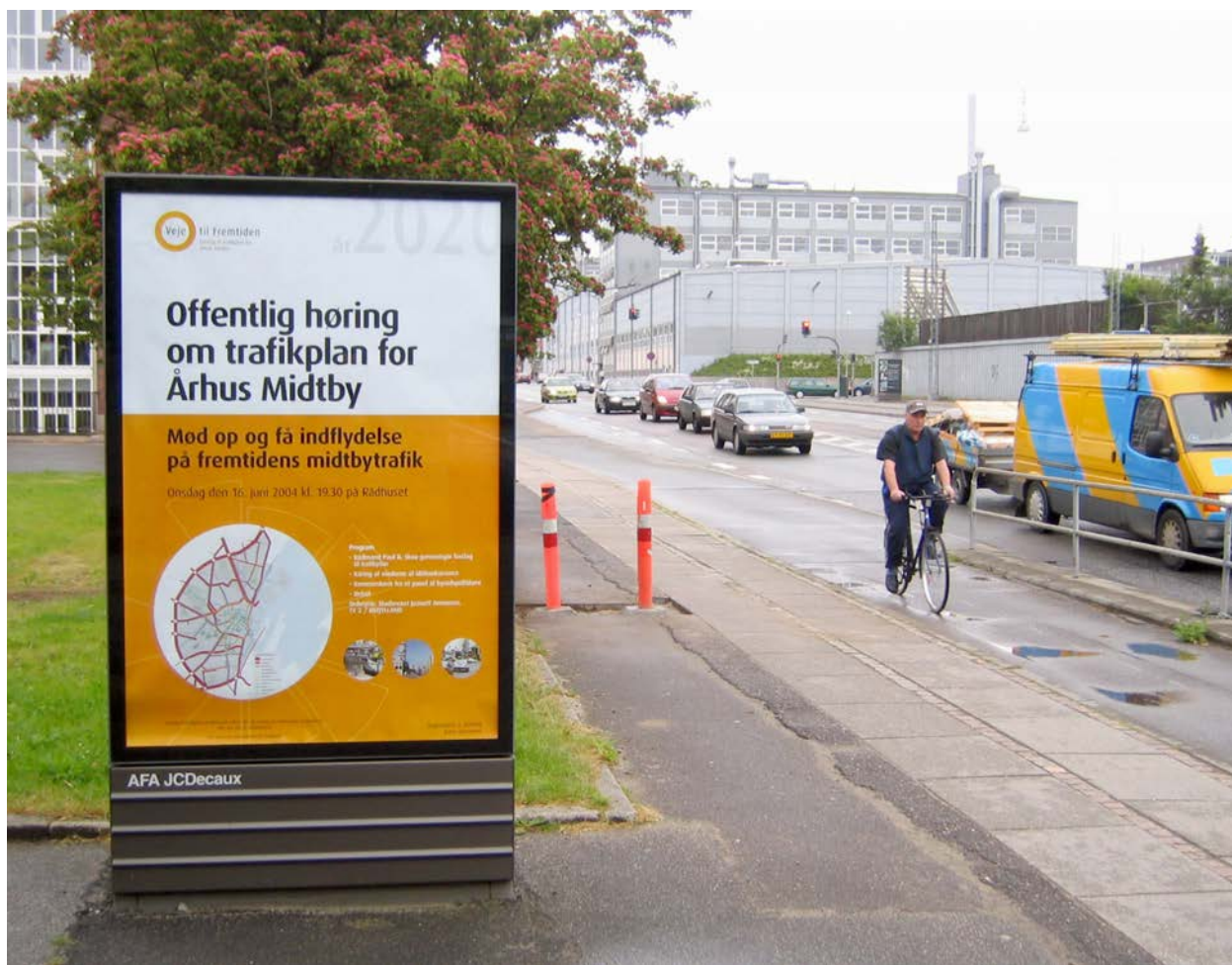
Foto: Forfatteren.

Midtbytrafikplanen Veje til fremtiden 2020

Omkring årtusindskiftet var store dele af Trafikplan for City realiseret. Og konsekvenserne af de forskellige tiltag var begyndt at brede sig til naboområderne i form af et øget pres på parkeringen i gaderne og en øget trafik på Ringgaden. Samtidig var nye skibe sat i søen i form af idéer til omdannelse af Godsbanearealerne, Centralværkstedssarealerne og De Bynære Havnearealer. Masterplanen for udbygningen af Aarhus Havn var godkendt. Infrastrukturudvalget var med sit forslag til handlingsplan fra 2000 kommet med forskellige bud på vej- og baneforhold, og der lå i halen heraf hensigtserklæringer om etablering af sporvogne og

busprioritering. Der var med andre ord behov for en opsamling og et overordnet blik på en fremtidig trafikstruktur, der kunne håndtere alle disse idéer for midtbyområdet afgrænset af Ringgaden, bugten og Aarhus Havn. Behovet gav sig også udtryk i et forslag fra Det Konservative Folkeparti i 1998 om at afholde en trafikplan-idékonkurrence for Midtbyen samt i en hensigtserklæring fra forligskredsen bag budget 2002 om at arbejde mod en fredeliggørelse af Midtbyen.

Der blev lagt op til en demokratisk proces, der i særdeleshed kunne inddrage alle interessenter i Midtbyen. Dermed blev det også en proces, der tog lang tid og



Plakat i Spanien med reklame for offentlig høring og møde på rådhuset. Bagved ses DSB's komponentværksted, som nu er nedrevet i forbindelse med byomdannelsen på centralværkstedetsarealerne, 2004.

Foto: Trafik og Veje.

krævede en del ressourcer. Byrådet sagde ja til en tids- og procesplan og rammerne for et debatoplæg i marts 2002. I december 2002 sagde byrådet ja til at offentliggøre et debatoplæg. I april 2004 blev et forslag til en egentlig trafikplan godkendt til offentliggørelse, og i september 2005 kunne byrådet så vedtage trafikplanen endeligt. Tidsforbruget illustrerer, hvor vanskeligt det kan være at navigere i – og opstille visioner og mål for – et område, der har så mange indbyggede modsætninger og dermed er et konfliktfyldt farvand.

Processen indeholdt en idékonkurrence, borgermøder, arbejdsgrupper og muligheden for at indsende forslag. Udover disse traditionelle tilgange omfattede processen også holdningsundersøgelser i form af en telefon-interview-undersøgelse samt en undersøgelse via internettet. Formålet med undersøgelserne var dels at styrke borgerinddragelsen, dels at få et øget kendskab til aarhusianernes holdninger til trafikken i Midtbyen.

Resultaterne i de to undersøgelser pegede i samme retning med hensyn til generelle ønsker om fremtidige indsatser. Således blev forbedringer af forholdene for den kollektive trafik og cykeltrafikken prioriteret højt i begge undersøgelser. Der var en generel stemning for, at den gennemkørende biltrafik skulle reduceres, mens forholdene for ærindetrafikken i bil ikke måtte forringes – f.eks. ved at reducere antallet af parkeringspladser. Et gennemgående træk i tilbagemeldingerne var, at man var positiv over for forbedringer for alle trafikantgrupper, så længe det ikke ville få negative konsekvenser for ens egen gruppe!

En af de store fordele ved den omsiggribende proces var, at byrådet ved vejs ende havde en rimelig klar fornemmelse af, hvordan holdningerne til de visioner og konkrete planer, de vedtog i den sidste ende, var uden for byrådssalen.





Midtbytrafikplanen, 2005.
Foto: Trafik og Veje.

Trafikplanen *Veje til fremtiden 2020*, der blev vedtaget, var en kombination af en trafikplan og en handlingsplan og afløste dermed de hidtidige handlingsplaner for City. I forbindelse med budget 2002-2005 besluttede byrådet at indarbejde en opsparring til en infrastrukturpulje, der blev grundlaget for en tiårs investeringsoversigt, der indeholdt mange af de elementer, der var indeholdt i trafikplanen.

Overordnet set skulle trafikplanen sikre en god tilgængelighed til Midtbyen, uanset om man kom i bil, i bus eller på cykel. Men den skulle også sikre, at flere gader og torve i Midtbyen kunne fredeliggøres for noget af biltrafikken. Dette kunststykke resulterede i følgende konkrete mål:

- Biltrafikken på tværs af Ringgaden måtte ikke stige.
- En større andel af den samlede trafik i Midtbyen skulle foregå på cykel eller med kollektive transportmidler.

Midlerne og initiativerne var bl.a. en udbygning af Ringgaden kapacitet, så den kunne tage en større del af den gennemkørende biltrafik, som planen ville reducere i Midtbyen. Der skulle udarbejdes en handlingsplan for øget anvendelse af IT i trafikken, en cykelhandlingsplan samt en revideret parkeringspolitik. Der skulle arbejdes med hastighedsplaner og miljøzoner,

og der skulle arbejdes med effektivisering af varetransporten. Strækninger, der blev udpeget til buskorridorer, skulle reguleres med henblik på busprioritering. Strækninger til et evt. sporvognsnet blev udpeget, og en række gadestrækninger skulle trafiksaneres. Der blev udpeget tre lokaliteter, hvor ombygning og regulering især skulle reducere den gennemkørende trafik, prioritere den kollektive trafik og tilgodese det lokale trafikmiljø. Det var Vesterbro Torv, Banegårdspladsen og Kystvejen. Ved de to første lokaliteter var nødden for hård til at blive knækket i planperioden, hvorimod planlægningen og realiseringen af De Bynære Havnearealer nødvendiggjorde handlinger for Kystvejen.

Midtbytrafikplanen lancerede begrebet *Mobilitet* – eller måske snarere såede frøet *Mobilitet*. Det var et første skridt i retning af at se trafikplanlægningen bredere end blot i planlægning for biler, busser, fodgængere og cyklister hver for sig. Der skulle fokus på trafikvaner for at se, om man gennem rettidig omhu kunne påvirke og ændre folks trafikvaner, f.eks. ved at bruge cyklen i stedet for bilen på korte ture. Nye begreber kom ind, såsom *kombinationsrejser*, hvor man eksempelvis cykler til en nærliggende togstation og tager toget resten af vejen eller *nudging*, hvor man gennem forskellige tiltag tilskynder folk til at ændre vaner, der er til gavn for dem selv og samtidig for samfundet.



Afdelingsleder Anton Iversen i Trafik og Veje i dialog med borgerne om trafikplanen, 2004.

Foto: Trafik og Veje.



Mobilitetsplan under realisering. Cykelstier under anlæg på Sønder Allé. Set mod vest mod Amaliegade, 2024.
Foto: Forfatteren.

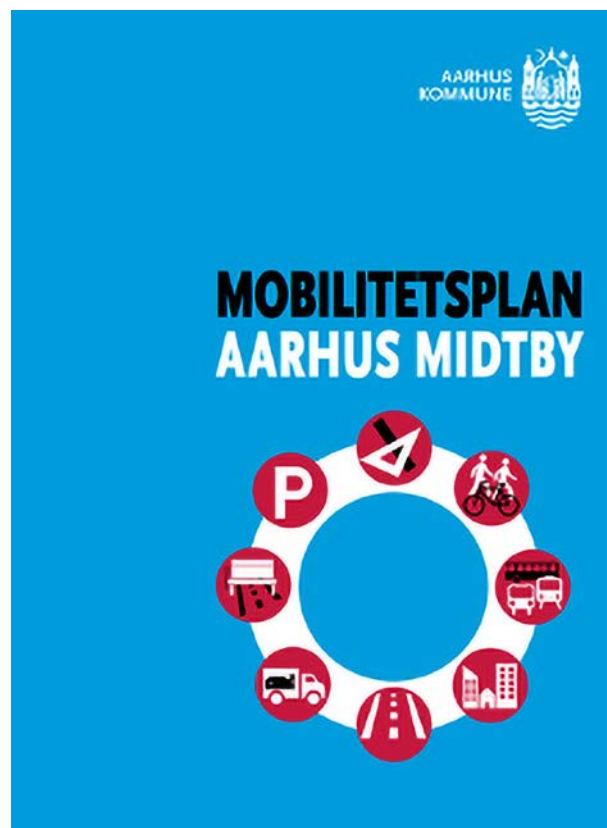
Mobilitetsplan, Aarhus Midtby

Veje til Fremtiden var rammen for en lang række aktiviteter i de efterfølgende år. Den blev først afløst af en ny plan i 2018: *Mobilitetsplan, Aarhus Midtby*. Mobilitetsplanen konkluderer, at biltrafikken på tværs af Ringgaden ikke er steget, på trods af at der blev transporteret flere personer på tværs af og inden for Ringgaden. Dermed er den personlige mobilitet øget – uden at biltrafikken er steget; en væsentlig pointe, idet det netop var formålet med de to forgængere *Trafikplan for Århus City* og *Veje til Fremtiden*.

Det politiske klima under implementeringen af *Veje til Fremtiden* betød, at to af de tidligere nævnte lokaliteter, Vesterbro Torv og Banegårdspladsen, som skulle ændres for at reducere den gennemkørende biltrafik i Midtbyen, ikke blev udført. Mobilitetsplanen følger op på dette under følgende strategi: *"Fodgængere, cyklister og rejsende med kollektiv transport får bedre forhold på hovedruterne. Bilisterne sikres tilgængelighed til de større parkeringsanlæg. Beboerne får bedre parkeringsforhold og mere plads til grønt og byliv. Til gengæld bliver den gennemkørende biltrafik nedprioriteret."*

Et af de nye elementer er forholdet til Allégaderne. I de tidligere planer blev Allégaderne udpeget til at afvikle biltrafikken som et argument for at frede de indre midtbygader. Prioriteringen var ét af de store diskussionsemner i forhold til *Trafikplan for City*. Og det blev nærmest et ufravigeligt krav og en forudsætning for vedtagelsen af planen, at kapaciteten for biltrafik skulle

øges. Dette princip er forladt i mobilitetsplanen, hvor der gives et eksempel på den ændrede prioritering: *"Et eksempel på en løsning til Nørre Allé kunne være en indsnævring af kørebanen og etablering af afmærkede cykelbaner i begge sider af vejen for at forbedre forholdene for cyklister."*



Rapportforside, 2018.



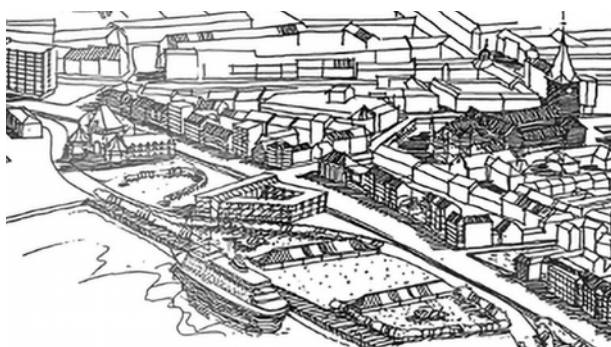


De Bynære Havnearealer

Ønsket om at omdanne de gamle havnearealer neden for City og langs med Kystvejen-Skolebakken har eksisteret i mange år. Et første konkret skridt blev taget, da der blev indrettet parkeringshus i to etager i den nordlige del af de bygninger, hvor Aarhus Motor Compagni (AMC) tidligere holdt til. Og der er også gennem tiderne blevet skitseret på, hvordan disse arealer kunne tage sig ud.

Der har imidlertid været to temmelig store forhindringer for at få den fulde udnyttelse af arealerne til byformål og den nære kontakt mellem disse og den eksisterende by: Det var Grenaabanen samt den interne havnevej mellem nord og syd navngivet Nordhavns-gade og også omtalt som *Samleskinnen*, uagtet den var beregnet til lastbiltrafik på gummihjul.

De første idéskitser fra Stadsarkitektens Kontor til omdannelsen af de indre havnearealer neden for Skolebakken respekterede Nordhavns-gades forløb fra 1980'erne eller et tilsvarende, idet der på dét tidspunkt fortsat var tanker om at bevare Nordhavnen som industrihavn. Dermed var der fortsat behov for en vej for tung trafik mellem de to havneafsnit i nord og syd, en trafik, der ellers ville være henvist til at benytte Kystvejen-Skolebakken.



Skitse til omdannelse af arealerne ved Toldboden (nuværende Herman Sallings Plads). Skitsen respekterer den interne havnevej mellem Nordhavn og Sydhavn, ca. 1988.

Foto: Stadsarkitektens Kontor.

Et meget stort skridt i retning af den ønskede byomdannelse blev taget med vedtagelsen af udbygningsplanen for Aarhus Havn, den såkaldte *Masterplan* i december 1997. To store beslutninger fulgte vedtagelsen af Masterplanen. Den ene var, at der skulle bygges en tunnel under Marselis Boulevard til betjening af havnetrafikken. Den anden, at der skulle gennemføres en byplanidékonkurrence, der kunne danne grundlag for beslutninger vedrørende De Bynære Havnearealer. Med vedtagelsen af Masterplanen lå der to alternativer for udbygning af havnen: Det ene alternativ bevarede Nordhavnen som erhvervshavn, og det andet – benævnt *Byhavnen* – åbnede mulighed for, at også Nordhavnen kunne omdannes til byformål. Byhavnsalternativet forudsatte, at der skulle udlægges yderligere areal til ny Østhavn. Denne reservation fik tilnavnet *Den brækkede arm* efter dens form.

Vedtagelsen af Masterplanen og de efterfølgende beslutninger satte gang i én af de største og mest komplicerede planlægnings- og udviklingsopgaver i kommunens historie. En planlægningsopgave, som indeholdt alle tænkelige og utænkelige faktorer og udfordringer krydret med et hav af interesser såsom havnen og dens brugere, byen og dens brugere samt adskillige godkendende myndigheder. Det hele i en proces, der skulle sikre, at alle blev hørt forud for beslutningerne i byrådet.

De overordnede pejlemærker i dette forløb var udskrivelse af en byplanidékonkurrence i 1999. På baggrund heraf blev der udarbejdet et forslag til handlingsplan, der blev vedtaget i 2001. Herefter blev der udarbejdet en Helhedsplan i 2003, der blev fulgt af en Kvalitets-håndbog i 2005. Som forudsætning for de konkrete bygge- og anlægsopgaver blev der efterfølgende indgået politiske aftaler om tidsplaner for kommunes køb og overtagelse af havnearealerne, og endelig skulle de nødvendige lokalplaner udarbejdes og vedtages. Alt blev genstand for omfattende offentlighedsperioder.

Flere forslag fra byplankonkurrencen – og også idéforslag indkommet i debatperioden forud for konkurrencen – pegede på, at det ville være en klar byplanmæssig gevinst at inddrage Nordhavnen til byformål, hvorfor det blev et pejlemærke for det efterfølgende planlægningsarbejde.

Hovedidéen i det vindende forslag var, at den oprindelige kystlinje mod bugten skulle markeres gennem et sammenhængende kanalforløb med en rekreativ stiforbindelse fra nord til syd. Ønsket om den rekreative stiforbindelse fik betydning både for anlægsarbejdet ved Nørreport samt diskussionerne om udformningen af det nye havnespor (jf. side 140). Et andet hovedelement var etablering af den centrale havneplads indrammet af to bastioner.

I handlingsplanen fra 2001 blev følgende overordnede vision vedtaget: *"At De Bynære Havnearealer bliver en funktionel, smuk og attraktiv bydel, som byens borgere og brugere kan være stolte af, og som danner ramme om et fremtidigt byliv, der markerer Århus nationalt og internationalt."*

Med hensyn til trafikinfrastrukturen var der flere hovedspørgsmål. Det var det overordnede greb om trafikken, betjeningen af Nordhavnen (senere navngivet Aarhus Ø), Kystvejens profil samt indpasning af Grenaa-banen.

Det overordnede greb om trafikken

Forud for planlægningen af havnearealerne havde hovedprincippet for trafikbetjeningen af havnen i flere år været en nordlig og en sydlig havneforbindelse. Og begge forbindelser var blevet udbygget (jf. afsnittet om havneforbindelser på side 122). Vedtagelser omkring masterplanen for Aarhus Havn betød, at Åhavevej-Marselis Boulevard-linjen blev udpeget som hovedadgangsvej til erhvervshavnen, og at der skulle anlægges en tunnel under Marselis Boulevard.

I takt med udflytningen af havnefunktionerne fra Nordhavnen til de nye havneafsnit forsvandt behovet for en nord-sydgående vejforbindelse til havnetrafik. Nordhavns-gade skulle derfor udgå af vejsystemet, når havnefunktionerne i Nordhavnen var ophørt. Overordnet set blev de to havneforbindelser udpeget til også at betjene De Bynære Havnearealer. Forbindelsen herimellem, som udgjordes af Kystvejen-Skolebakken-Havnegade-Dynkarken-Spanien-Strandvejen skulle opretholdes, men trafikken særligt på Kystvejen-

Skolebakken-Havnegade skulle dæmpes for at reducere barrierevirkningen. Før omlægningen kørte der i det samlede snit i Kystvejen og Nordhavns-gade ca. 40.000 biler med en høj andel af lastbiler i døgnet. En stor andel var intern havnetrafik, trafik fra sydlig havneforbindelse til Nordhavnen, trafik fra nordlige havneforbindelse til Syd- og Østhavnen samt generelt gennemkørende bytrafik mellem den nordlige og sydlige del af kommunen.



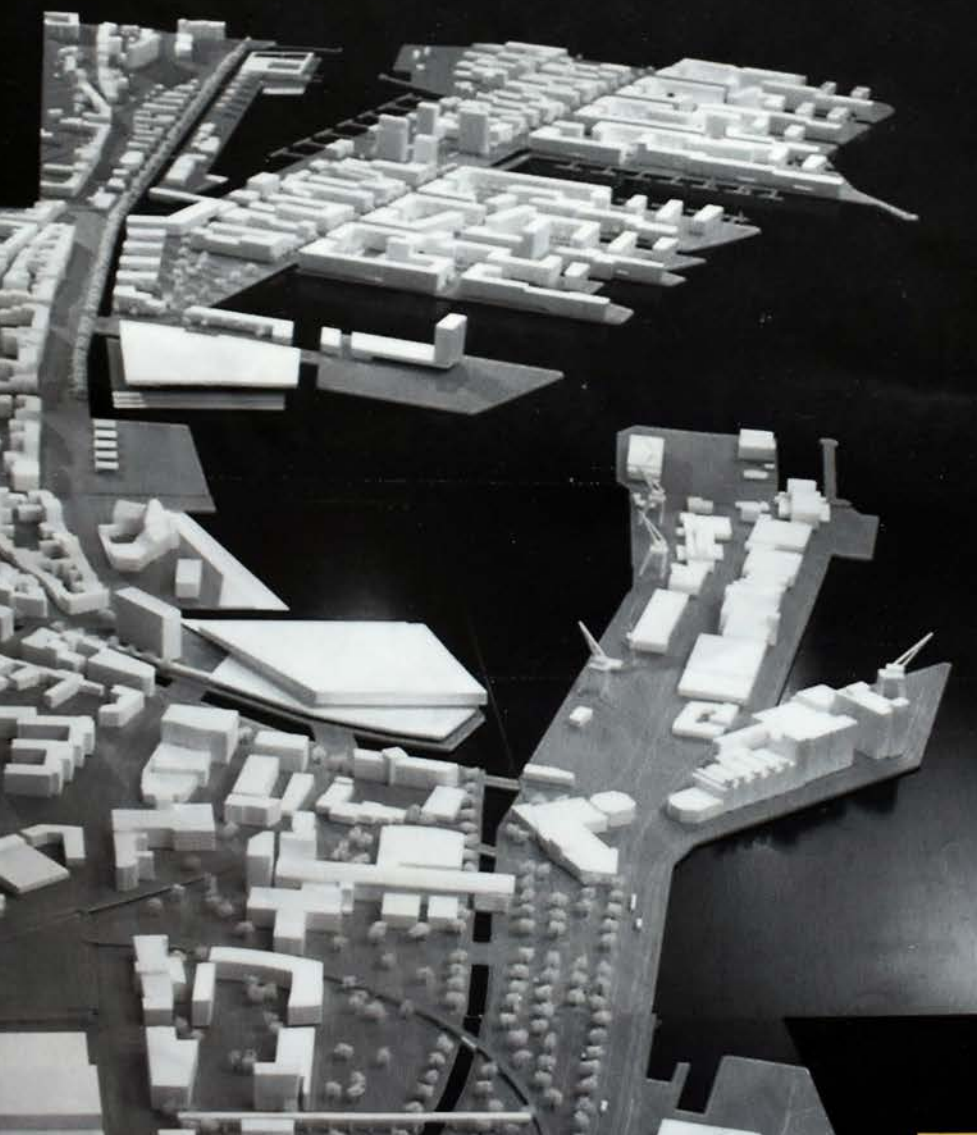
Det overordnede greb om trafikken. Den orange linje angiver tunnelen på Marselis Boulevard, 2003.

Foto: Aarhus Kommune.

Princippet med en trafikdæmpning af vejen langs med havnen blev understøttet af trafikplanen for Midtbyen, der var i proces samtidig med *Helhedsplanen for De Bynære Havnearealer*. Således blev den endelige udgave af trafikplanen *Veje til fremtiden 2020* vedtaget på samme byrådsmøde den 21. september 2005 som *Kvalitetshåndbog for De Bynære Havnearealer*, som var en videredetaljering af helhedsplanen.

Overvejelserne omkring trafikdæmpningen af vejen langs med havnen er nærmere beskrevet i et efterfølgende afsnit.

De Bynære Havnearealer



Helhedsplanen for De Bynære Havnearealer skal bringe byen, havnen og bugten i nær kontakt med hinanden.

Helhedsplanens hovedelementer er formgivningen af en sammenhængende, rekreativ forbindelse fra nord til syd, nye, inspirerende sammenhænge øst-vest og en central havneplads ud for City, der indgår i et stort anlagt nyt havnebyrum med vandet i hovedrollen.

Som et resultat af planen frembringes en række nye såvel byggemuligheder til byformål som offentlige pladser, byrum og promenader med direkte relation til vandet.

Planen tilstræber at bibeholde havneatmosfæren i den nye, havnenære by, dels gennem det fortsatte naboskab med en aktiv havn, dels gennem bevarelse af bygninger og miljøer. Desuden ved at sikre besejlings- og anløbsmuligheder for de typer af skibe, der giver kolorit til et ægte havnemiljø.

Helhedsplanen er rammen om den kommende udvikling. Den indeholder de grundprincipper og den røde tråd som skal forfølges i omdannelsen af De Bynære Havnearealer.

Planen for De Bynære Havnearealer, 2003.

Foto: Teknik og Miljø.



Havnearealerne set fra syd med containerhavnen, nuværende Aarhus Ø, nordligst, ca. 1990.
Foto: Klaus Gottfredsen, Aarhus Havn, Aarhus Stadsarkiv.

Betjeningen af Nordhavnen

At hovedadgangsvejen til Nordhavnen skulle ske via Nørreport lå lige for. Nørreport-Nørrebrogade-Randersvej var udbygget til fire spor. Vedtagelser omkring busbaner i begge sider forudsatte, at de fire spor til biltrafik blev opretholdt. Desuden lå myldretidstrafikken omvendt af den normale. Morgentrafikken var udgående i modsætning til den generelle trafik indad mod byen og omvendt om eftermiddagen. I takt med rømningen af Nordhavnen ville den tunge trafik blive reduceret betragteligt.

Kombinationen af, at Nordhavnsvej ville forsvinde, og at Grenaabanen lå som en tung barriere med lange lukketider på bomanlæggene, betød, at der var usikkerhed om, hvorvidt én vejadgang ville være tilstrækkelig i forhold til trafikbetjeningen, men også om det var forsvarligt i relation til beredskabet. Derfor blev der indarbejdet en sekundær vejadgang med tilslutning til Skovvejen lige nord for den gamle Østbanegård i den dispositionsplan, der blev udarbejdet for Nordhavnen i 2006.

En væsentlig forudsætning for etableringen af Den Sekundære Vejadgang – navngivet Hjortholmsvej – var en tilladelse fra Banedanmark til at føre vejen på tværs af Grenaabanen i niveau. Det var ikke så enkelt, da Banedanmark arbejdede på en opgradering af Grenaabanen, som indebar en reduktion af antallet af overkørsler. Der var heller ikke på det tidspunkt en klar forventning om, at letbanen ville blive realiseret. Efter forhandlinger med Banedanmark og Trafikstyrelsen lykkedes det imidlertid at få de nødvendige godkendelser, så byrådet kunne give anlægsbevilling i 2010. Anlægget kunne koordineres tidsmæssigt med etableringen af vejbroen over Grenåvej (se side 194), der i forvejen forudsatte, at driften på Grenaabanen blev indstillet i tre måneder.

Selve trafikbetjeningen på Nordhavnen var relativ simpel: en hovedboulevard, navngivet Bernhardt Jensens Boulevard, og en parallelvej, Dagmar Petersens Gade, hvorimellem der blev anlagt forbindelsesveje. Til betjening af områderne på den anden side af hovedkanalen blev anlagt stikveje på broer. Byggemodningen af Nordhavnen, som bestod af nye veje, forsyningsledninger, spunsning og udgravning til kanaler samt kystsikring i form af stenhaver og kystværn kunne foregå relativt fredeligt i takt med udflytningen af havneaktiviteterne, da den daglige bytrafik ikke blev påvirket direkte.



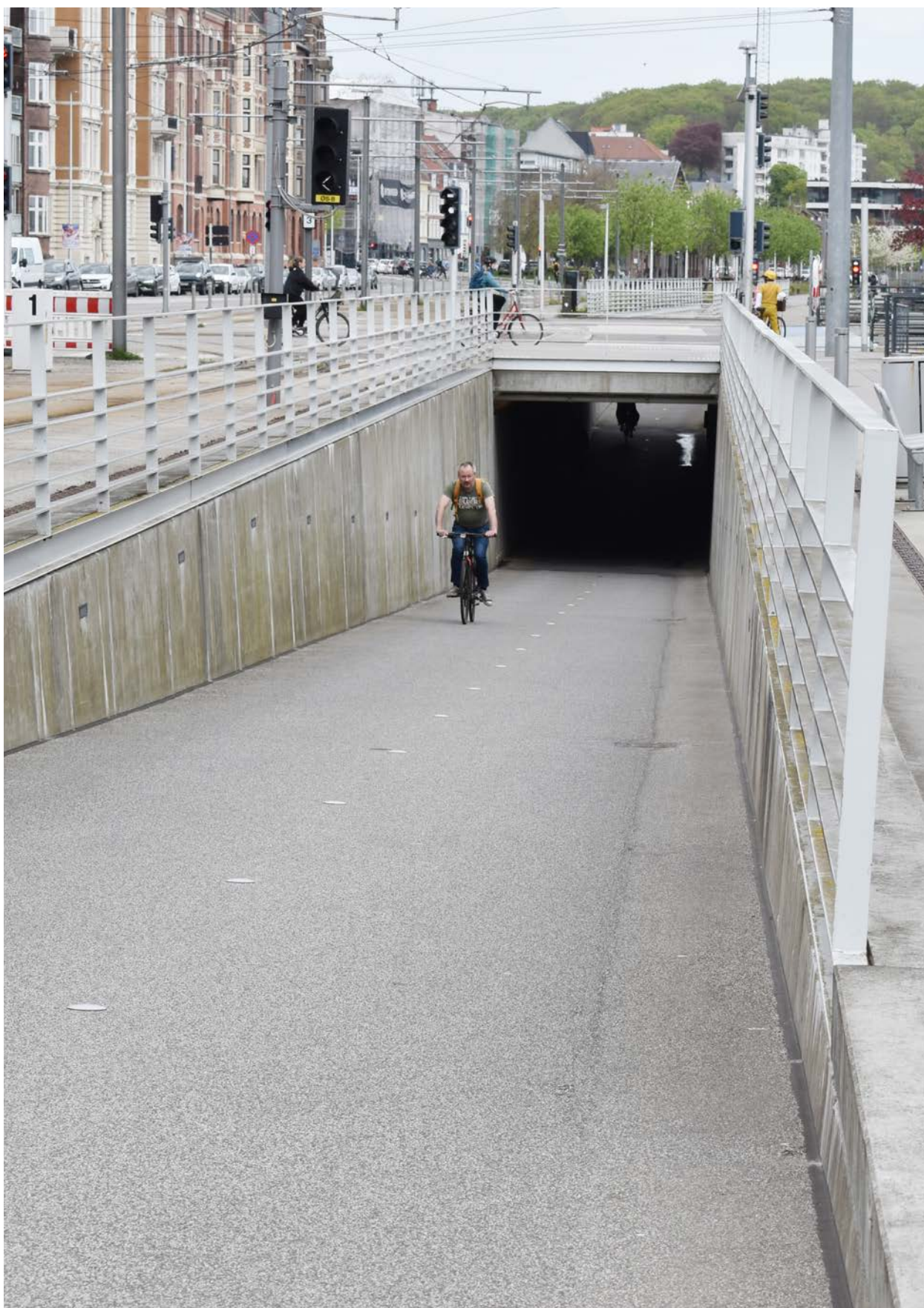
Afdelingsleder i Trafik og Veje Michael Kirkfeldt ser på bølgesimulering i den opbyggede model af de påtænkte kanaler hos DHI (Dansk Hydraulisk Institut). Bølgesimuleringen skulle være med til at give grundlaget for dimensionering af kanaler og højdepunkter på Aarhus Ø, 2007.

Foto: Forfatteren.

Så "enkelt" kunne ombygningen af Nørreport-krydset ikke foregå. Projektet var fysisk begrænset, men udfordringer og problemer var i antal omvendt proportional med krydsets fysiske udstrækning. Udover selve krydset skulle der tages højde for en fremtidig letbane; der skulle bygges broer for en fremtidig kanal; der skulle bygges en tunnel, så den rekreative stiforbindelse kunne føres under Nørreportkrydset, og de nødvendige forsyningsledninger skulle føres frem. Hele anlægsarbejdet skulle foregå under hensyntagen til afvikling af trafikken i krydset, herunder Grenaabanen.

Med i arbejdet var også en midlertidig omlægning af krydset Skibbrogade/Skolebakken. Ombygningen af dette kryds med en forbindelse til Nordhavnsvej blev udført først, således at noget af trafikken til og fra Nordhavnen kunne afvikles her, mens anlægsarbejderne i Nørreportkrydset foregik.

Anlægsbevillingen blev givet i juni 2007, og den 4. november 2009 kunne Århus Stiftstidende skrive, at Nørreportkrydset var åbnet igen.



Selve røret til stitunnelen blev bygget i forbindelse med den overordnede byggemodning af Nordhavnen og lå under overfladen som et lukket rør, indtil det kunne få forbindelse i begge ender, 2024.

Foto: Forfatteren.

Kystvejen-Skolebakken og Grenaabanen

Denne strækning var central i planlægningen af De Bynære Havnearealer. Den lå som en umådelig kraftig barriere mellem by og havn. Stod man ved udmundingen af Skolegyde og ville en tur ned til kajkanten, skulle man passere en firesporet vej, Skolebakken, Grenaabanen, samt en tosporet vej, Nordhavns-gade, belastet af tung trafik. Den samlede døgntrafik var på ca. 40.000 biler og lastbiler. Med jævne mellemrum gik bommene ned, så passagertog og godstog til Nordhavnen kunne passere. Der var nærmest tale om en Berlinmur mellem by og havn. Ved husrækken på Skolebakken standsede byen. På den anden side af Grenaabanen var det havnen, der bestemte. Medmindre man fandt en løsning, ville der ikke alene være tale om en fysisk barriere, men også en barriere for udviklingen af De Bynære Havnearealer.

Den løsning, der ses i dag, blev udviklet undervejs, hvilket blandt andet hænger sammen med, at der helt op til 2009 var usikkerhed om, hvorvidt en letbane kunne lade sig realisere. Fra begyndelsen har overskriften for strækningen dog været, at der skulle ske en eller anden form for trafikdæmpning. Beslutningen om at inddrage Nordhavnen i De Bynære Havnearealer var med til at fjerne noget af barrieren, nemlig Nordhavns-gade.

I 2004 var der enighed mellem Folketingets Trafikudvalg og byen om, at der skulle igangsættes en undersøgelse af, om sporvognslignende drift kunne indføres på Grenaabanen. Togene på Grenaabanen skulle dermed køre med lav hastighed, igennem almindelige

bysignaler og uden de barrieretunge jernbanebomme. Der blev skrevet en fyldig rapport om mulighederne med gode eksempler fra udlandet. Den blev skudt ned af Trafikminister Flemming Hansen (K) i 2005, der i øvrigt kvitterede for modtagelsen af en samtidig udarbejdet letbanevision med, at han fandt det uhensigtsmæssigt at indføre sporvognsdrift på Grenaabanen.

Flere kom med forslag om at fjerne problemet fra jordens overflade ved at tunnellægge både vej og bane, eller helt nedlægge Grenaabanen. Men med de store problemer med at finansiere en anden udløber af beslutningen om havneudvidelsen – nemlig tunnel under Marselis Boulevard in mente – fandtes disse forslag aldeles uegnede.

Det ønskede tværprofil for Skolebakken skiftede karakter undervejs i processen. På et tidspunkt i 2001 i forbindelse med *Handlingsplanen for De Bynære Havnearealer* arbejdede man med fire bilspor med midterrabat. Dernæst kom der forslag om at anvende to af de fire spor til busbaner. Planerne om letbanen betød, at det ønskede tværprofil blev ændret til to spor for biler adskilt af en bred midterrabat af hensyn til krydsende fodgængere samt to jernbanespor til letbanen, der kunne køre gennem almindelige trafiksignaler. Dermed minimerede man trafikantlæggets barrierevirkning. Målet for omlægningen var at reducere biltrafikken fra de 40.000 biler i døgnet til 15.000-20.000 biler i døgnet. Døgntrafikken var i 2022 ca. 21.000 biler i døgnet.



De Bynære Havnearealer set fra syd. Kystvejen i fire bilspor, Grenaabanen, Toldboden, Nordhavns-gade i to bilspor og frakørsel fra færgerne i to bilspor, 1993.

Foto: Pia Rosendal, Aarhus Stadsarkiv.



Politisk var der enighed om, at en situation langs vandet som i Barcelona skulle undgås, 2007.
Foto: Forfatteren.



Løsningen, som den blev med to spor til biler, to spor til letbanen og en lettilgængelig havneplads, set fra Dokk1, 2018.
Foto: Forfatteren.

Fra Urban Media Space til Dokk1 og havnebyrum, de største byggeprojekter i kommunalt regi

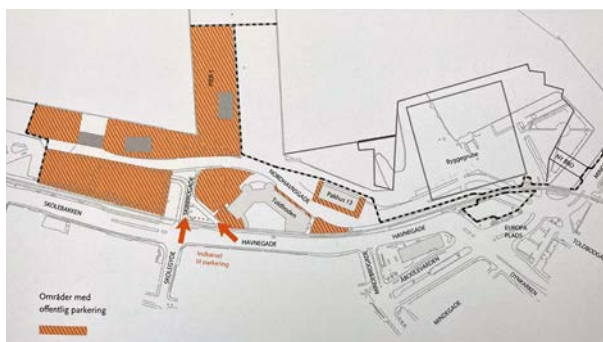
Med vedtagelsen af helhedsplanen for De Bynære Havnearealer, der viderebearbejder idéen om et centralt havnebyrum indrammet af to bastioner, var muligheden for udvikling af et nyt moderne bibliotek, et multimediehus på den ene bastion til stede. I 2006 vedtog byrådet at udskrive en konkurrence om et multimediehus og tilhørende havnebyrum. Konkurrencen blev afgjort i 2009, da byrådet vedtog Urban Media Space som det vindende projekt. Projektet blev udviklet i partnerskab med og med tilskud fra Realdania. Aftalen med Realdania omfattede hele projektet fra Nørrebrogade til Dokk1, idet Realdanias tilskud blev givet til byrumsprojektets veje og pladser, og Realdania Ejendomme finansierede p-kælderen. Kommunen finansierede selve bygningen og diverse vejarbejder på strækningen. Første spadestik blev taget i 2011, og huset, der da var døbt Dokk1, blev indviet af dronningen i 2015.

Det samlede projekt var temmelig omfattende. Udover et multimediehus indeholdt projektet et underjordisk fuldautomatisk parkeringsanlæg med 1.000 pladser; omlægning af ledninger, veje og havnepladser mellem Nørreport og Europaplad; klimasikring af Midtbyen via terrænregulering og isætning af sluse i åudløbet og frilægning af Åen det sidste stykke fra Mindebrogade til åudløbet. Undervejs skulle projektet forberedes til letbane, men skulle kunne fungere med den eksisterende Grenaabane. Det grundlæggende problem her var, at det i forbindelse med multimediehuset og omdannelsen af havnebyrummet – lidt optimistisk – var forudsat, at letbanen kunne stå klar samtidig med åbningen af multimediehuset i 2015. Men de nødvendige vedtagelser omkring letbanen var ikke i hus på det tidspunkt. Nok var det nødvendige planlægningsarbejde for letbanen i form af VVM-redegørelse, kommuneplantillæg og lokalplan på plads. Men den nødvendige anlægslov for letbanen blev først vedtaget i maj 2012, hvorefter anlægsselskabet, der skulle udbyde det samlede letbanearbejde, blev stiftet i august 2012.

Perioden fra første spadestik i 2011 frem til åbningen af letbanen i december 2017 var en periode med heftig bygge- og anlægsaktivitet, som krævede en meget stor informationsindsats om tidsplaner over for trafikanter og naboer. Tidsforskydningen gav nogle ekstra udfordringer med udførelse, koordinering og afslutning af de tilhørende anlægsarbejder, som i forvejen berørte mange trafikanter og naboer i området. Grenaabanens

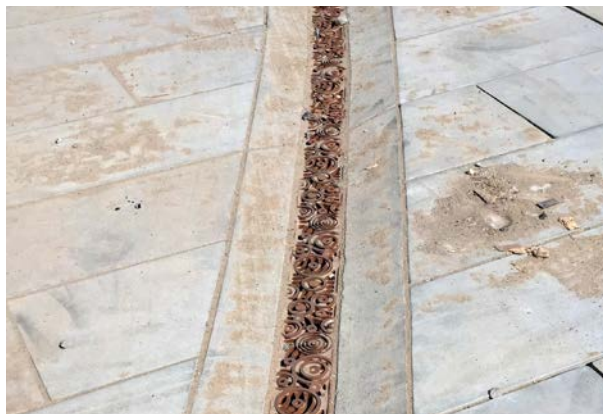
Desiro-tog var i drift helt frem til august 2016, kun afbrudt i 4,5 måned i 2014, hvor den nye letbanebro ved Dokk1 skulle bygges.

Et af kunststykkerne var at flytte om på midlertidig parkering i området. Den store parkeringsplads, der var blevet anlagt efter nedrivningen af AMC-bygningen, skulle vige for de nye anlæg. Inden anlægsaktiviteterne for alvor blev sat i gang, blev der lavet en tælling, der viste et behov for omkring 450 pladser i en spidsbelastningssituation. Målet for byggeledelsen var, at der i hele byggeperioden ville være 550 pladser til rådighed samt at forsøge at indgyde en vis optimisme blandt trafikanterne ved at fortælle om det kommende fuldautomatiske p-anlæg med 1.000 pladser under Dokk1, ejet af Realdania Ejendomme, samt den kommende kommunale parkeringskælder under Navitas ved den anden bastion. Desuden var der indrettet parkering på det omlagte Bispetervet. Parkeringen på Bispetervet samt den midlertidige parkering i området blev først nedlagt, da Dokk1-parkeringen åbnede.



Skitse, der viser de midlertidige parkeringsområder i byggeprocessen, 2011.

Foto: Teknik og Miljø.



Afvandingsdetalje i projektområdet, 2015.

Foto: Forfatteren.



Pakhus 27 nedbrydes, september 2015.

Foto: Forfatteren.

Usikkerhedsmomenter, Pier 1 og Pakhus 27

Med helhedsplanen fra 2003 var det givet, at der skulle bygges to bastioner, der indrammede et havnebyrum. Det var også givet, at Toldboden og Pakhus 13 skulle bevares. Men der var usikkerhed omkring Pier 1 og Pakhus 27.

Helhedsplanen skitserede – udover hovedforslaget med en fjernelse af Pier 1 – tre alternativer: en bevarelse af Pier 1, men ubebygget; en bebygget Pier 1; en Pier 1 med et højhus. Et af de argumenter, der talte for en bevarelse, lå i økonomimodellen for udvikling af arealerne. Aarhus Kommune købte arealerne af Aarhus Havn og videresolgte de byggemodnede arealer til byudvikling. En fjernelse af Pier 1 ville alt andet lige give et underskud i den forbindelse. Imod en bevarelse talte selve idéen bag det vindende konkurrenceforslag, nemlig en stor åben plads med direkte adgang til vandet. Byrådet vedtog i 2007, at muligheden for bebyggelse på Pier 1 blev frafaldet, og at byggemuligheden på omkring 12.000 m² blev indarbejdet i de andre områder af helhedsplanen.

I forbindelse med udførelsesfasen for Urban Media Space blev Pier 1 kun delvis fjernet, da den skulle anvendes til parkeringspladser og byggeplads. Pier 1 blev fjernet i takt med færdiggørelsen af havnebyrummet.

Pakhus 27 var i planerne forudsat nedrevet. Midlertidigt blev det anvendt som udstillingslokale, hvor interesserede gennem en bymodel for Midtbyen og de nye byudviklingsområder kunne få et overblik over igangværende og kommende byggeprojekter. I perioden op til det tidspunkt, hvor pakhuset skulle fjernes i forbindelse med etablering af den store havneplads, blev der fra visse sider arbejdet på at bevare pakhuset. Således foreslog EL, K og DF, at der blev rettet henvendelse til Realdania for at indlede en dialog for at bevare Pakhus 27. Forslaget blev dog afvist i byrådet den 29. april 2015 af et flertal på 15 (S, RV og SF). Et mindretal på 12 (V, DF, EL og K) ønskede, at der blev rettet henvendelse til Realdania om sagen.



Kongeskibet har fået en central anløbsplads, 2023.

Foto: Forfatteren.



Herman Sallings Plads med Toldboden til venstre, 2020.

Foto: Aarhus Kommune.



Der er aktiviteter på Herman Sallings Plads, 2019.
Foto: Forfatteren.



Der er et kanalforløb og en langsgående gang- og cykelsti, 2022.
Foto: Forfatteren.



Det er muligt at gå langs vandet hele vejen rundt. Her med udsigt til Lighthouse under opførelse, 2021.
Foto: Forfatteren.





Gamle hovedlandeveje og landeveje

Konsekvenserne af de forskellige aftaler om vejbestyrelsesforholdene i Aarhus var, at staten og amtet trak sig længere og længere væk fra den gamle bygrænse. I forbindelse med aftalen fra 1977 om Ringvejens færdiggørelse trak staten sig tilbage til Ringvejen, og alle gamle hovedlandeveisstrækninger her indenfor blev overtaget af Aarhus Kommune. Det var i den forbindelse logisk, at disse vejstrækningers fremtid blev taget op til ny vurdering, i hvilken ordet *Robusthed* kom ind i trafikplanlægningen. Man ville omfordele trafikken fra *mindre robuste* vejstrækninger til *mere robuste* vejstrækninger. De gamle hovedlandeveisstrækninger inden for Ringvejen såsom Grenåvej gennem Risskov, Viborgvej gennem Hasle og Silkeborgvej gennem Åbyhøj blev defineret som mindre betydende, men dog store trafikveje.

Byggelinjerne på Viborgvej og Silkeborgvej, der sikrede en udvidelse til fire spor med midterrabat (altså et profil, som svarer til dét, Skanderborgvej har i dag) blev pålagt i 1975. Af hensyn til bymiljøet blev der derfor taget initiativ til en ophævelse af disse byggelinjer, og der blev udarbejdet projekter for med fuldt overlæg at begrænse kapaciteten på disse veje. Byrådet godkendte ophævelsen af byggelinjerne uden den store politiske diskussion og uden en tur i Teknisk Udvalg den 17. januar 1990.

I det følgende er et kort historisk rids fra tidspunktet, hvor den nye vejlov træder i kraft 1. april 1972 for hver af de gamle hovedlandeveje og landeveje begyndende med Grenåvej og derefter i rækkefølge mod uret ned til Oddervej, idet Randersvej er behandlet under afsnittet om havneforbindelser:

Grenåvej

Der er ingen tvivl om, at Grenåvej er én af de veje, som har givet anledning til mange diskussioner. Det har været lokalt i byrådet og mellem byrådet og borgerne. Det har været på det overordnede niveau mellem på den ene side staten og på den anden side byrådet og amtet. Specielt udbygning af Grenåvej på Vejlbj Bakke gav anledning til heftige diskussioner.

Vejlbj Bakke

Som nævnt i det indledende afsnit om de overordnede veje var kvaliteten af det overordnede vejnet ringe ved kommunalreformen i 1970, og listen med ønsker til forbedringer var lang. Ét af ønskerne var en udbygning af Grenåvej med fire spor fra Ringvejen til Brovej. Beboere og grundejerforeninger på Vejlbj Bakke rejste i 1976 en proteststorm mod udbygningen, som Århus Amt på vegne af staten skulle forestå. Beboerne var forståeligt nok bekymrede – særligt for de støjmæssige

gener, som en udbygning af vejen med øget trafik ville medføre. På det her tidspunkt var der kun en gryende fokus på trafikens miljømæssige gener og påvirkning af omgivelserne. Begreber som VVM og andre former for miljøreddegørelser kendtes ikke. Vejlovens paragraffer og retningslinjer for bygning af nye veje var lidet inddragende i forhold til naboerne.

Protesterne fik imidlertid genklang både i amtsrådet og i byrådet. Den konservative rådmand Olaf P. Christensen kunne formentlig genkende nogle af sine kernevælgere blandt de protesterende. Han kastede et kort, der hed *"Hellere en stikmotorvej til Skødstrup end en udbygning af Grenåvej"* på bordet. Han lovede byrådet at tale med trafikministeren om dette i forbindelse med de forhandlinger, der førte til 1977-aftalen om det overordnede vejnet. Også Folketingets Trafikudvalg kom på besøg.

Men beslutningen om Grenåvejs udbygning blev taget den 8. juni 1978 i forbindelse med Folketingets vedtagelse af ringvejsloven. Dog havde beboergruppernes protester og – som der stod i Århus Stiftstidende – *"utrættelige arbejde"* ført til, at projektet blev ændret fra en symmetrisk til en asymmetrisk udbygning, der til gengæld betød totalekspropriation af 11 huse på Vejlbj Bakke.

Forholdet mellem Vejdirektoratet og naboerne på det tidspunkt kan illustreres med følgende udtalelser fra en overingeniør fra Vejdirektoratet, citeret i Stiften den 8. juni 1978: *"Beboergruppen har fået tilsagn om at blive orienteret om detailplanlægningen, og det i sådan en grad, at de kan være med til at drøfte fastlæggelsen af hver kantsten, hvis de vil, men så må de også være med til at tage ansvaret for de ubehagelige beslutninger."* Og om støjproblemer: *"Økonomisk har vi ikke mulighed for at lave en egentlig støj-afskærmning på denne strækning, men vi har lov til at sætte et plankeværk op, og så kan beboerne langs vejen fylde det op på den anden side."* Og om forventningerne til hvordan vejen vil fremstå: *"I sin helhed vil århusianerne opleve dette stykke landevej som en 4-sporet vej med midterrabat og foran plankeværkerne smukke og egnede beplantninger med træer og buske i rolig harmoni med lysmasterne."*

Gåseagervej

Den næste strækning af Grenåvej, der stod over for en udvidelse til fire spor, var strækningen fra Egå Havvej til motorvejen uden om Skødstrup. Der var tale om to delstrækninger, idet Grenåvej var blevet udvidet i for-

bindelse med en krydsombygning ved Skæring Havvej. Projektet var udarbejdet af Århus Amt for Vejdirektoratet og nåede byrådets bord i 1989. Den første indstilling fra Teknisk Forvaltning, som bar rådmand Olaf P. Christensens (K) underskrift, blev trukket tilbage på selve byrådsmødet den 31. maj 1989. Årsagen var protester både i byrådet, herunder fra en partifælle til rådmanden, og fra lokale beboere og erhvervsdrivende omkring Gåseagervej. Projektet skulle af hensyn til trafikafvikling og trafiksikkerhed gøre Grenåvej facadeløs med vejadgange alene i signalregulerede kryds. Det medførte at Gåseagervej skulle lukkes. Denne problemstilling blev den altoverskyggende i forbindelse med byrådets behandling af sagen. Man frygtede, at erhvervstrafikken til og fra virksomhederne ved Gåseagervej ville belaste boligvejene i området.

Efter sagen var blevet trukket tilbage, forhandlede Teknisk Forvaltning med amtet og Vejdirektoratet om en løsning med en højresvingsmulighed fra Grenåvej til Gåseagervej. Men både amtet og Vejdirektoratet stod fast på, at en sådan ikke var en mulighed. Den 31. januar 1990 vedtog byrådet en ny indstilling fra forvaltningen med følgende omkring Gåseagervej: *"... det af Århus Amtskommune udarbejdede projekt godkendes under forudsætning af, at spørgsmålet om højresvingsmuligheden fra Grenåvej ad Bredkærvej som aftalt genforhandles, såfremt det viser sig, at en lukning resulterer i forøgede trafikproblemer for erhvervs- og boligområdet øst for Gåseagervej."*



Bredkær Tværvej var central i diskussionen om lukning af Gåseagervej mod Grenåvej, idet der var risiko for øget lastbiltrafik på denne. Bredkær Tværvej var i øvrigt en af de første veje, der fik status af stillevej med bump, 2024.

Foto: Forfatteren.



Grenaabanens overskæring ved Grenåvej, set fra Hørgårdsvej mod Vejlbj Bakke, 1997.

Foto: Jens Tønnesen, Aarhus Stadsarkiv.

Landets mest trafikerede baneoverskæring

En titel, som Aarhus Kommune bestemt ikke var stolt af. Inden motorvejen mellem E45 og Skødstrup blev bygget, havde Grenåvej ved baneoverskæringen en døgntrafik på op mod 40.000 biler. En stor del af disse blev med jævne mellemrum standset, når bommene gik ned for at lade toget til Grenaa passere. Det blev ikke bedre af, at bommene havde tekniske problemer og af og til blev nede til stor gene for trafikanterne på Grenåvej. Men trafikanterne kunne også selv bidrage til problemerne! Således kunne Stiften på forsiden af avisen den 19. maj 1994 berette, hvorledes en lastbils påkørsel betød en brækket bom, der gav trafikchaos i timevis.

Løsningen syntes oplagt, nemlig at lade bane og vej skære hinanden enten ved en vejbro eller en togbro. I forbindelse med udvidelsen af Grenåvej i 1970'erne blev der også arbejdet på forskellige modeller, men den niveaufrie løsning blev fravalgt af økonomiske årsager. Der skulle gå mange år, inden en løsning med en vejbro blev realiseret, men i 2010 kunne lederen i Stiften præstere denne markante overskrift: *"Trafikhelvedet, der forsvandt."*

Mellemtiden havde været fyldt med mange diskussioner og løsningsforslag, hvor den mest rabiate var at



Grenåvej på vejbro over Grenaabanen, set fra Hørgårdsvej mod Vejlbj Bakke, 2024.

Foto: Forfatteren.

lukke Grenaabanen. Diskussionerne var præget af de ofte negative holdninger til Grenaabanen, men også af skiftende ansvarsforhold. I 1998 overgik Grenåvej som følge af aftalen mellem Amdsrådsforeningen og staten fra at være hovedlandevej under statens ansvar til landevej under Århus Amt. I 2007 kom Strukturreformen, hvorefter amterne blev nedlagt, og Grenåvej blev igen statsvej – dog kun indtil motorvejen Skejby-Skødstrup stod færdig, hvorefter den skulle være kommunevej.

I den af parterne i 2000 vedtagne handlingsplan fra Infrastrukturudvalget anbefalede udvalget, at der snarest muligt blev etableret en niveaufri skæring mellem Grenåvej og Grenaabanen, og at Århus Amt skulle optage forhandlinger med staten med henblik på at få fastlagt en byrdefordeling mellem staten og Århus Amt. Det lykkedes i 2003 at få en sådan aftale i stand. Spørgsmålet, som ikke lod sig besvare helt enkelt, var, om løsningen skulle være en vejbro eller en togbro.

I modsætning til udvidelsen af Grenåvej var tiden nu til detaljerede miljøundersøgelser herunder gennemførelse af en VVM-redegørelse, der i høj grad inddrager offentligheden. Begge de politiske råd – amtsråd og

byråd – var involveret. Staten var involveret gennem Grenaabanen. Amdsrådet var den besluttende myndighed omkring den endelige VVM-redegørelse, og byrådet var den udtalende part undervejs i processen. I opløbet kom Vejdirektoratet til, da de overtog Grenåvej i forbindelse med Strukturreformen. Lokalt var der forståeligt nok stor uenighed om, hvilken løsning der var den bedste – afhængigt af hvor man boede i forhold til Grenåvej og Grenaabanen.

Da VVM-redegørelsen med forslag til Regionplantillæg med de to alternativer var til høring i byrådet i 2006, stemte et snævert flertal på 15 (S, RV og DF) for en jernbanebro og 14 (V, SF, EL og K) for en vejbro. En af modstanderne, Henrik Vestergaard (V), mod en togbro skosede ifølge Stiften borgmester Nicolai Wammen (S) for, at han ikke havde forsøgt at samle byrådet om en af de to løsninger. Teknikrådsmand Peter Thyssen (RV) var mere prosaisk og sagde: *"Men lige meget hvad det ender med, får vi i hvert fald en løsning, der er bedre end den, vi har i dag."*

Århus Amt fulgte ikke byrådets anbefaling, idet amtsrådet på mødet den 22. august 2006 vedtog et tillæg til Regionplan 2005, som gav mulighed for etablering af en vejbro. Det var en af amtsrådets sidste handlinger, idet amtet blev nedlagt pr. 1. januar 2007. Men der var et massivt flertal for en vejbro i amtsrådet.

Vejdirektoratet fik nu overdraget projektet, og som en første handling granskede de projektet i samarbejde med kommunen. I denne granskning dukkede et forslag op om en alternativ togbro med en stålkonstruktion, der kunne udføres for samme pris som en vejbro. At en sådan løsning overhovedet blev diskuteret på et administrativt niveau, blev taget meget fortrydeligt op i offentligheden. Den ansvarlige rådsmand Peter Thyssen blev i Stiften beskyldt for løftebrud og at føre byrådet bag lyset. Situationen var paradoksal, da en jernbanebro jo oprindeligt var vedtaget af byrådet. Peter Thyssen udtalte da også: *"At føre nogen bag lyset er en bevidst handling i ond hensigt. Og det har jeg bestemt ikke haft. Det er ikke fair at sige. Jeg har hele tiden arbejdet loyalt ud fra, at jeg havde et flertal i ryggen for en togbro."*

Den noget anstrengte situation medførte, at der blev arrangeret et møde i 2007 med trafikminister Flemming Hansen (K), hvor det blev aftalt, at der skulle arbejdes videre med en vejbro. Kommunen skulle bidrage økonomisk, da der var et naturligt kommunalt

ønske om at føre busbanen i nordsiden af Grenåvej med over på broen. Projektet blev påbegyndt ultimo 2009, hvor motorvejen Skejby-Søften fik forbindelse til Randersvej og dermed kunne tage noget af trykket på Grenåvej. Grenaabanen blev sænket, Grenåvej blev løftet, og der blev udført høje støjmur mod boligerne på begge sider af Grenåvej. Åbningen i december 2010 kunne Stiften bekendtgøre med det lille ordspil: *"Så er der fri bane på ny vejbro over Grenåbanen."*

Viborgvej – Rute 26

Viborgvej er et eksempel på disharmoni mellem byplanlægning og vejplanlægning. Egnssplanen fra 1966 opererede med to aflastningscentre, som skulle ligge i tilknytning til motorvejssystemet. Egnssplanen var ikke bindende for kommunerne, og kort tid før kommunalreformen i 1970 blev der givet tilladelse til at placere et Bilka-varehus i Tilst; et område, hvor der efterfølgende blev placeret og koncentreret flere større trafikskabende butiksenheder. Det var med til at øge det trafikale pres på Viborgvej. En udbygning af Viborgvej har derfor været på kommunens ønskeliste lige siden. Ønsket har gennem årene været støttet af Århus Amt og efterfølgende Region Midtjylland, uden at det har fundet genklang hos staten, der har haft det overordnede ansvar for udbygningen. I takt med udbygningen af motorvejssystemet uden om Aarhus har staten trukket sig længere og længere ud, med det resultat, at først Århus Amt og dernæst kommunen efter Strukturreformen har siddet tilbage med problemet på Viborgvej mellem Tilst Vestervej og Sommervej.

I 1990 kunne der spores en vis optimisme, idet Folketinget her vedtog *Lov om visse hovedlandeveisstrækninger*, som blandt andet gav trafikministeren bemyndigelse til at få projekteret en udbygning af Rute 26 til motorvej eller motortrafikvej mellem Aarhus og Hanstholm. For Aarhus Kommunes vedkommende resulterede det i en kort strækning af en motortrafikvej syd om Mundelstrup i forbindelse med åbningen i 1994 af motorvejen uden om Aarhus. Så i 1994 havde Aarhus således både den korteste motorvejsstrækning (ved Skødstrup) og den korteste motortrafikvej (ved Mundelstrup).

I slutningen af 1990'erne satte både staten og kommunen fokus på udseendet af vores indfaldsveje. Skrækscenariet var, at landets indfaldsveje skulle udvikle sig til dét, der kunne ses i mange amerikanske og europæiske storbyer, hvor vejenes omgivelser er domineret af kedelige industribygninger og store reklamestandere.

Samarbejdet resulterede i projektet *Smukke veje* i 2001, hvor Viborgvej på strækningen mellem Tilst og Ringvejen blev udpeget som en strækning, der kunne trænge til et æstetisk løft. I rapporten, der blev udgivet i den forbindelse, peges der især på beplantning på naboarealerne og anvendelse af vejudstyr som midler til at opbløde det noget hårde og kedelige indtryk, som vejens omgivelser kan give.

Med Strukturreformen i 2007 fik kommunen ansvaret for udbygningen af Viborgvej mellem Tilst og Ringvejen. I 2014 gav byrådets udmøntning af Mobilitets- og Vejfonden (MOVE) økonomisk råderum til i første omgang at udbygge en række af de signalregulerede kryds på strækningen, så de var forberedt til en senere udbygning til fire spor af hele strækningen. Råderummet gav også mulighed for at sætte gang i planlægningsprocessen for en udbygning af vejen til fire spor.

I 2020 kunne byrådet give en kombineret VVM-tilladelse og anlægsbevilling til en udbygning af Viborgvej mellem Tilst Vestervej og Sommervej, idet Århus Amt tidligere havde fundet penge til en udbygning af strækningen mellem Sommervej og Ringvejen, da de havde ansvaret for vejen.

Set udefra kan det virke ejendommeligt, at byrådsdebatten om et så stort anlægsprojekt især drejede sig om, hvorledes der gennem projektet kunne findes finansiering til en cykelsti mellem Borum og Tilst og ikke om, hvordan man kunne leve op til tidligere tiders

intentioner om at give vejen et lille æstetisk løft gennem beplantning (jf. omtale af projekt Smukke Veje på side 205).

I 2009 blev der gennem regeringens aftale *Grøn transportpolitik* taget hul på strækningen mellem E45 og Søbyvad gennem en beslutning om at få foretaget en økonomiundersøgelse og efterfølgende få udarbejdet en VVM-redegørelse. Strækningen er særdeles miljøfølsom, idet der både skal tages hensyn til byerne Mundelstrup, Sabro og Lading samt det naturskønne område omkring Lading Sø. Naturligt nok gav VVM-redegørelsen med sine alternative linjeføringer anledning til heftige debatter, hvori der ikke kunne spores et klart flertal for en af linjeføringerne. Byrådets udtalelse til VVM-redegørelsen for 2012 førte til en supplerende VVM-undersøgelse af en alternativ linjeføring for strækningen mellem E45 og Stillingvej. Denne kunne byrådet tilslutte sig i 2013.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen en ny trafikaftale, hvori partierne bag besluttede sig for en linjeføring syd om Lading Sø og det nordlige alternativ ved Sabro. Beslutningen gik imod Vejdirektoratets indstilling, der anbefalede en linjeføring *nord om* Lading By. Historien slutter imidlertid ikke her, idet regeringen i 2021 indgik trafikaftalen *Infrastrukturplan 2035*, hvor man valgte at følge et forslag fra Favrskov Kommune om en afkortet strækning udført som firesporet motortrafikvej. Dette forslag skal igennem en ny miljøvurdering, inden der kan træffes beslutning om igangsætning.



Viborgvej før udvidelsen, set mod nordvest mod Anelystvej, 2007.

Foto: Forfatteren.



Viborgvej efter udvidelsen, set mod nordvest mod Anelystvej, 2024.
Foto: Forfatteren.



Cykelstien, der blev central i forhandlingerne om Viborgvejs udvidelse, set mod Borum, 2024.
Foto: Forfatteren.

Silkeborgvej

Der er forskel på standarden af de gamle hovedlande-vejsstrækninger, afhængig af hvor man er i forhold til den gamle bygrænse (kommunegrænse) før kommunesammenlægningen i 1970. Som tidligere beskrevet var Aarhus Kommune op til den nye vejlovs ikrafttræden i 1972 rigt bestykt med hovedlandevejsforbindelser, som var bestyret af kommunen. I og med at de var udpeget til hovedlandeveje, havde kommunen gode muligheder for at få statslige vejfondstilskud til udvidelsesprojekter. Derfor kan man – særligt på Silkeborgvej og Viborgvej – i dag tydeligt se, hvor den gamle bygrænse lå.

Silkeborgvej vest for Ringgaden blev udvidet til fire spor i 1962-1963. Ejendommen Silkeborgvej 92-94 havde dog sneget sig på den forkerte side af byggelinjen.

Det var imidlertid ikke et problem. Et projekt for rulning af ejendommen tilbage til facadelinjen blev udbudt og overdraget en murermeister/entreprenør. Som det tørt skrives i Aarhus Kommunes beretning 1962-1963: *"Efter en vandret parallelforskydning på 4 m passer huset nu ind i gadebilledet, og det er blevet muligt at give vejkrydset en rationel udformning."* Og murermesteren udtalte til Stiften: *"Det afgørende i disse operationer er at kunne foretage husflytningen gnidningsløst og næsten umærkeligt."* Det skulle avisens reporter afprøve og besøgte en lejlighed på øverste etage: *"Fruen sad i en lænestol og læste avis. Forsiden vibrerede sagte."*

På den anden side af bygrænsen gennem Åbyhøj var Silkeborgvej hovedlandevej – administreret af Århus Amt. En udbygning til fire spor med midter-rabat var umiddelbart i spil efter kommunalreformen og ønsket af både Århus Amt og byrådet. Da staten spillede en udbygning af Ringvejen ind som en mulighed for at højne standarden af det overordnede vejnet, var der en frygt for, at enten amtet eller kommunen ville komme til at hænge på anlægsudgiften til en udbygning gennem Åbyhøj. Under overskriften *"Frygter at staten vil snyde sig fra ansvaret"* udtalte daværende formand for amtets tekniske udvalg K.A. Pedersen i 1973 til Stiften bl.a.: *"Indfaldsvejene til Aarhus er nogle af de mørkeste punkter på Århus Amts vejkort og mest presserende er en udvidelse af Silkeborgvej gennem Åbyhøj til Brabrand. Der er dagligt, ikke mindst i myldretiderne morgen og eftermiddag, trafikstop med lange biler."*

Med tiden – og hjulpet på vej af den øgede bevidsthed om trafikens miljøgener – gik den overordnede vejplanlægning i retning af udbygning af Ringvejen og motorvejen uden om Aarhus kombineret med to udbyggede hovedindfaldsveje til centrum og havn, som beskrevet i afsnittet om havneforbindelserne på side 122. Byggelinjerne, der sikrede en udvidelse til fire spor, blev ophævet i 1990. I 1993 indgik Aarhus Kommune et samarbejde med staten om at få udarbejdet en handlingsplan for Trafik og Miljø. Samarbejdet resulterede i et tilsagn fra staten om tilskud til at få ombygget Silkeborgvej gennem Åbyhøj til en mere miljørigtig udformning, som prioriterede fodgængere og cyklister samt en lav hastighed for bilerne af hensyn til det omgivende miljø. Projektet blev realiseret i 1995.

De øvrige strækninger af Silkeborgvej er beskrevet under afsnittet om de overordnede veje på side 70. Men det skal lige nævnes, at statens tilbageholdenhed med at skyde penge i en udvidelse af Silkeborgvej gennem Åbyhøj hang sammen med projekteringsloven fra 1965. Den angav nemlig, udover en motorvej øst om Brabrand Sø, også en forlægning af Silkeborgvej syd om Årslev på tværs af det nuværende område med Årslev Engsø med forbindelse til den sydlige motorvejsindføring. Skulle staten bruge penge på dette projekt, kunne der ikke i mellemtiden bruges penge på en udbygning af Silkeborgvej gennem Åbyhøj.



Silkeborgvej 92-94 før flytning, set fra Ringgaden, 1962.
Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Silkeborgvej 92-94, gården. Bygningen er savet fri af soklen og klar til rulning, 1962.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Silkeborgvej 92-94, Bygningen er rullet fire meter tilbage og Silkeborgvej er udvidet, 1962.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.

Skanderborgvej

Skanderborgvej var en del af den vigtige hovedlande-vejsforbindelse op gennem Jylland – hovedvej A10. Derfor har der været stærkt fokus på udbygningen af denne vej for biltrafik gennem tiderne. Disse udbygninger har betydet, at vejnettet for trafik i den syd-vestlige korridor har god kapacitet fra Harald Jensens Plads til Genvejen. Den gode kapacitet åbner muligheder for i fremtiden at øge kvaliteten af den kollektive trafik gennem særlige trafikarealer for denne, men



Skanderborgvej, udvidelse ved Kongsvang 1980, set mod Viby Torv.

Foto: Ib Nicolajsen, Aarhus Stadsarkiv.

Kongsvang – en Kongeetape

Skanderborgvej gennem Viby hed tidligere Kongevej. Det fornemme vejnavn forsvandt i forbindelse med udvidelserne til fordel for Skanderborgvej.

En udbygning af strækningen gennem Kongsvang fra Ormslevvej til Marselis Boulevard var på tapetet, da den nye kommune var en realitet i 1970. Det var Århus Amt, der på vegne af staten stod for projektet, der især omkring jernbaneviadukten gav både økonomiske og tekniske udfordringer. Det startede med en større ekspropriationsforretning i 1970, hvorefter en række villaer blev opkøbt og revet ned. Selve anlægsarbejdet

også at fokusere på en udvikling af byområdet i Viby. Byen Viby blev revet midt over ved Skanderborgvejs udvidelse. En historisk artikel i Jyllands-Posten den 5. december 2006 beskrev dette under overskriften ”Mordet på Kongevej.”

Ballet for holistisk nytænkning blev åbnet med folderen *Bedre by i Viby – strategisk helhedsplan for byudvikling langs Skanderborgvej i 2020*, og helhedsplanen blev vedtaget i 2021.



Skanderborgvej i Kongsvang set mod Viby Torv, 2015.

Foto: Forfatteren.

var sat til at begynde i maj 1972 efter en udbudsforretning. Men staten satte hælene i og standsede projektet af sparehensyn.

Den efterfølgende periode var præget af diskussionerne om det overordnede vejnet i Aarhus-området. Som nævnt var dette i en yderst ringe stand, så de lokale politikere brugte mange kræfter og holdt mange møder med trafikministeren. Et af hovedpunkterne var en færdiggørelse af projektet for Skanderborgvej gennem Kongsvang. Det lykkedes gennem aftalen fra 1977 at få genstartet projektet – dog ikke uden en lidt arrogant bemærkning fra Vejdirektoratets overingeniør, jf. Århus

Stiftstidende den 8. juni 1978: *"Egentlig er udbygningen af Kongsvang-viadukten på statens regning i modstrid med principperne i den netop vedtagne lov, siger overingeniøren, men den er led i en gammel aftale, og derfor vil den – selv om den ligger inden for Ringvejssystemet, hvor opgaverne er amtets og kommunens – blive gennemført."* Eller med andre ord: ikke mere bøvl med jer derovre i Jylland, vær glade og taknemmelige!

Anlægsarbejdet stod færdigt i 1981 og blev noget dyrere end forventet. Projektet blev forsinket i flere måneder, da bundforholdene ved broen viste sig væsentlig ringere end forundersøgelserne havde vist. Som en ekstra fordel ved projektet kunne trafikanter mod Christian X's Vej nu undgå et venstresving og i stedet køre fra mod højre og efterfølgende under Skanderborgvej.

Andre etaper

På Århus Amts vejplan fra 1973 blev andre etaper af Skanderborgvej udpeget som kandidater til firesporede strækninger, blandt andet strækningen forbi Hasselager. Behovet for disse udvidelser forsvandt imidlertid, da Aarhus Syd Motorvejen frem til Ringvejen blev åbnet i 1979, og den gamle hovedlandevej blev overtaget af Aarhus Amt.

Da Ydre Ring (nu Genvejen) planlægningsmæssigt var faldet på plads, anbefalede Århus Amt, at Skanderborgvej mellem Ydre Rings tilslutning og krydset med Ringvej Syd også blev udbygget med fire spor samtidig med færdiggørelsen af Genvejen. Et af formålene med denne udvidelse var at gøre det mere attraktivt for trafikanterne at bruge Skanderborgvej som forbindelse til Ringvej Syd frem for via Sletvej og Christian X's Vej.

Stillingvej

Stillingvej var indtil Strukturreformen i 2007 bestyret af Århus Amt. Til stor glæde for beboerne i en række landsbyer udbyggede Århus Amt landevejen i 1970'erne og 1980'erne. I den forbindelse blev Stillingvej ført uden om Borum, Labing, Framlev, Harlev og Tåstrup.

Forløbet ved Tåstrup gav anledning til de fleste diskussioner, idet der ikke var lokal enighed om, hvordan vejforbindelserne imellem den nye omfartsvej og Tåstrup By skulle være. Udgangspunktet fra amtets side var en nordlig og sydlig forbindelse, men det lykkedes for Tåstrup-borgerne at argumentere sig frem til – og at få gennemført – en tredje forbindelse ca. midt for blandt andet af hensyn til bussernes linjeføring.

De, der havde arbejdet med sagen og følt den lokale opbakning, dannede Tåstrup Borgerforening i forlængelse af vejsagen.



Den gamle landevejs krogede forløb gennem Tåstrup, 2024.

Foto: Forfatteren.

Borum fik med forlægningen af Stillingvej sin omfartsvej nr. to mod vest. Med forlægningen af Borumvej syd om byen er Borum landsbyen i Aarhus Kommune med de fleste omfartsveje inden for få hundrede meter.

Sabro fik ikke glæde af udbygningen af Stillingvej. På grund af usikkerheden om forløbet af den nye Viborgvej blev videreførelse af Stillingvej nord for Borum sat i bero.

Christian X's Vej-Landevejen-Gammel Horsensvej

Forlægningen og udbygningen af landevejen omkring Tranbjerg og frem til Solbjerg var rimelig enkel, men passagen af Solbjerg satte gang i diskussionerne. Amtets oplæg var en ny vej vest om Solbjerg imellem byen og Solbjerg Sø. Den linjeføring var før kommunesammenlægningen godkendt af Solbjerg og Fruering-Vitved sogneråd samt af fredningsmyndighederne. Alligevel prøvede Solbjerg-borgerne i 1973 at få ændret den beslutning gennem klager til både Trafikministeriet, Århus Amt og Aarhus Byråd. Men amtsrådet fastholdt på sit møde den 7. marts – uden debat – linjeføringen, bl.a. da strækningen mellem Tranbjerg og Solbjerg var godt i gang og anbefalede derfor Trafikministeriet at afvise klagerne. Over for

borgerne argumenterede amtet også med, at projektet indebar en bred søpromenade, hvortil der ville være adgang fra byen gennem en tunnel under den nye vej. Projektet ville derfor betyde, at alle Solbjerg-borgere kunne få adgang til søen, som – indtil projektet blev gennemført – var forbeholdt ganske få.



Solbjergborgerne fik med vejprojektet en søpromenade med fodgængertunnel under landevejen, 2024.
Foto: Forfatteren.

Trafikministeriet afviste klagerne under henvisning til, at vejen mellem Tranbjerg og Tingskoven var under anlæg, og at man ikke fandt det rimeligt at pålægge amtsrådet at ændre linjeføringen, *"der må anses for kendt siden 1967."*

Den 4. august 1974 kunne Stiften således berette, at *"Solbjerg-idyllen forsvinder snart."* Illustreret med et foto af en mor med sit barn ved søbredden og teksten *"Den ny vej skærer tværs gennem søen."* Vejen blev åbnet for trafik i 1977.

I den anden ende på Christian X's Vej mellem Sletvej og Ringvej Syd blev der i 2010'erne udført kapacitetsforbedringer med en udvidelse til fire spor ved anvendelse af landets nok mindste midterrabat, der adskiller de to spor i hver retning. Fra Slet til Tranbjerg blev Landevejen i samme periode reguleret til en 2+1-vej, hvor de to spor er i indadgående retning af hensyn til morgentrafikken.

Oddervej

Landevejen mellem Aarhus og Odder var som de øvrige landeveje i ringe stand i starten af 1970'erne. Århus Amt var vejbestyrelse for Oddervej fra den gamle bygrænse ved Marselisborg Skov til Odder. Herfra var ansvaret alene Aarhus Kommunes.



Oddervej, kørebaner støbes i beton, ca. 1936.
Foto: Aage Fredslund Andersen, Aarhus Stadsarkiv.



Oddervej med to spor op ad bakke, 2024.
Foto: Forfatteren.

Oddervej og Strandvejen fik på et tidspunkt betonkørebaner. I 1979 blev betonens tilstand undersøgt med den konklusion, at belægningen på Oddervej fra Strandvejen til den gamle bygrænse var under forvitring og burde udskiftes. I den forbindelse blev forskellige modeller for det fremtidige profil diskuteret. Den daværende kørebane havde en bredde på 11,25 m, hvilket var for smalt til en firesporet vej og for bred til en tosporet vej. Teknisk Forvaltning anbefalede derfor en tresporet løsning med to kørebaner op ad bakken og én i nedadgående mellem Kongevejen og Strandvejen. Projektet blev godkendt af byrådet og realiseret i 1981-1982.

I amtets vejplan var der projekter for udvidelser og reguleringer af strækningen fra den gamle bygrænse til Odder. Planen var, at bystrækningen mellem den gamle bygrænse til omkring Ringvej Syd skulle udvides til fire spor med midterrabat, altså et profil som svarer til det, Skanderborgvej igennem Kongsvang fik. Resten af

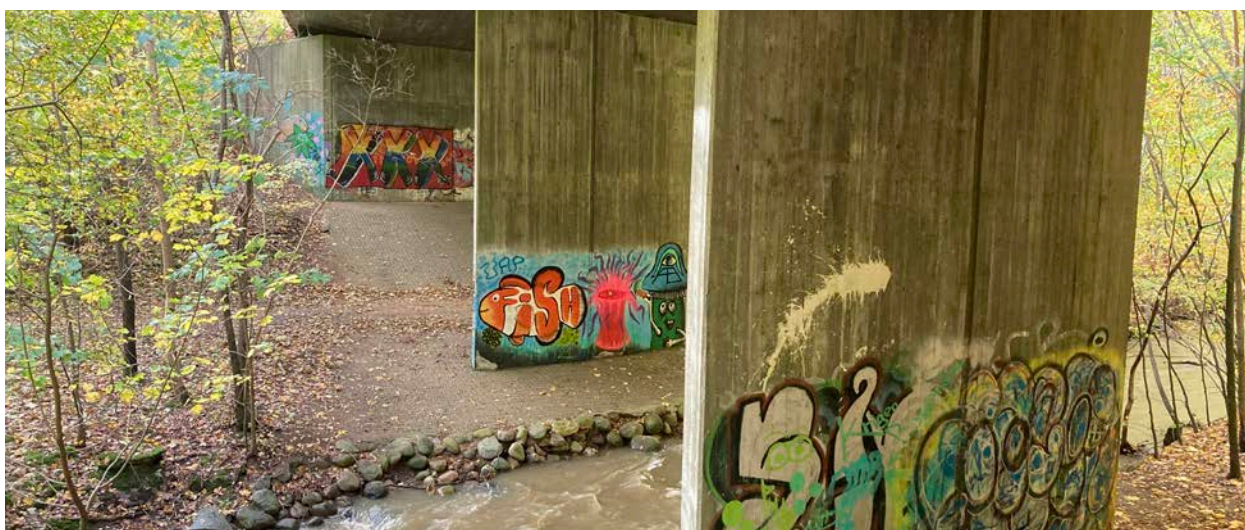
vejen skulle udvides til en bred tosporet landevej med cykelstier i begge sider, og så skulle vejen forlægges vest om Beder og Malling.

Aarhus Kommune overtog bystrækningen i 1994 som følge af 1988-aftalen om det overordnede vejnet. Kommunen havde på det tidspunkt forladt planlægningsprincippet om at udvide alle radialveje helt ind til centrum, så det gamle projekt for udvidelse til fire spor blev lagt bagerst i arkivet. Da amtet var vejbestyrelse for bystrækningen, var der en mindre konflikt mellem amt og kommune omkring sikring af skolevejen. Fra kommunens side var det omkring 1980 et meget stort ønske, at der blev bygget en bro over Oddervej ved Skåde Skole. Imidlertid kunne amtet ikke afse penge i sit budget, hvilket fik rådmand Olaf P. Christensen til at udtale til Stiften den 8. maj 1980: *"Som vejbestyrelse vil amtet gerne bestemme, men ikke betale, når det gælder sikring af borgerne."* Aarhus Byråd fandt selv pengene til projektet, og broen blev indviet den 10. december 1981.

Udbygning og regulering af strækningen fra Ringvej Syd til Odder var et meget stort ønske både i Odder og Aarhus Kommuner. Særligt forlægningen uden om Beder og Malling var i fokus, da denne kunne aflaste de to små bysamfund for den stigende biltrafik ind mod Aarhus. Dette projekt blev imidlertid mødt af to problemstillinger, som ganske vist ikke var ukendte for større vejprojekter. Nemlig at der var forskellige lokale holdninger til projektet og så ikke mindst økonomien, som i 1980'erne blev et stigende problem.

I referatet fra et borgermøde i 1979 konkluderede Stiften: *"En af de få ting, der blev bragt helt på det rene, var, at der ikke blandt den lokale befolkning er enighed om, hvordan især problemerne omkring indfartsvejen til Malling skal klares."*

Amtet ville ikke etablere en ny central indføring til Malling. Lokalt fandt man ikke, at en nordlig adgang via den gamle landevej fra Beder og en sydlig adgang var tilstrækkelig, hvilket Aarhus Kommune støttede. Aarhus Kommune vedtog derfor at finansiere den nye vej. Projektet herfor løb dog ind i problemet med krydsningen af banen. Odderbanen ville af sikkerhedsgrunde have en niveaufri skæring. Kommunen var af den opfattelse, at en skæring med bomme måtte være tilstrækkelig – også set i lyset af, at en niveaufri skæring var fysisk/økonomisk meget vanskelig at gennemføre. Efter behandling i Teknisk Udvalg med besigtigelse på stedet og diskussioner med de lokale besluttede byrådet sig for en almindelig overskæring med bomme og blinklys i november 1988. Et andet forhold, som optog byrådet, var skæringen med Giber Å. Af sparehensyn talte amtet for en dæmningsløsning. Lokalt og i byrådet blev der lagt vægt på, at der blev taget så meget hensyn til forløbet gennem skoven og over Giber Å som muligt. Realiseringen af projektet lod vente på sig – bl.a. på grund af den vigende økonomi. I 1980 var meldingen fra amtet, at projektet var udskudt på ubestemt tid. Det lysnede i 1987, hvor Aarhus Byråd fik et detailprojekt, som også var et spareprojekt, til udtalelse. I 1988 kunne Stiften under overskriften *"Her ruller 34 mio. kr."* berette, at projektet var sat i gang, og i 1989 blev den længe ventede omfartsvej indviet.



Den nye bro over Giber Å med de slanke betonsøjler og nutidens bemaling, 2023.

Foto: Forfatteren.

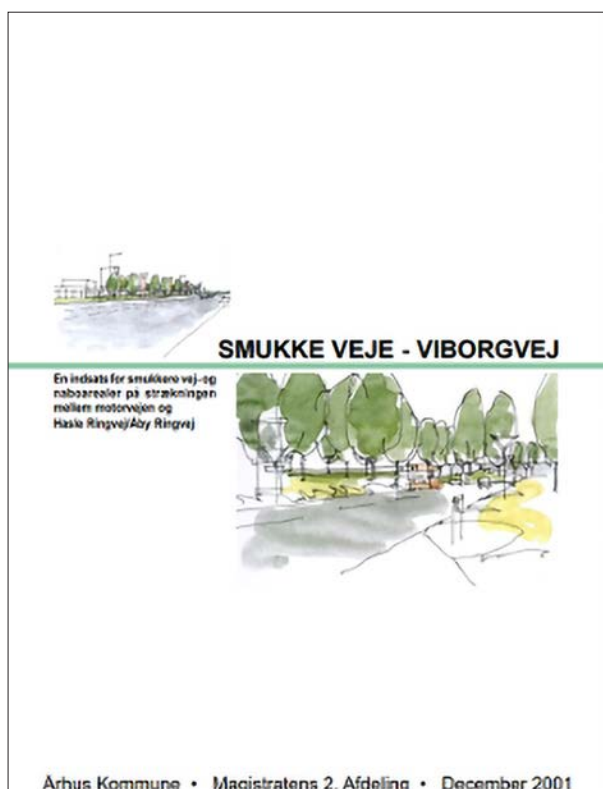


Vejstriber set uden for, 2011, og gennem et kunstværk (Regnbuen ARoS), 2021.
 Foto: Forfatteren.

Begrebet smukke veje

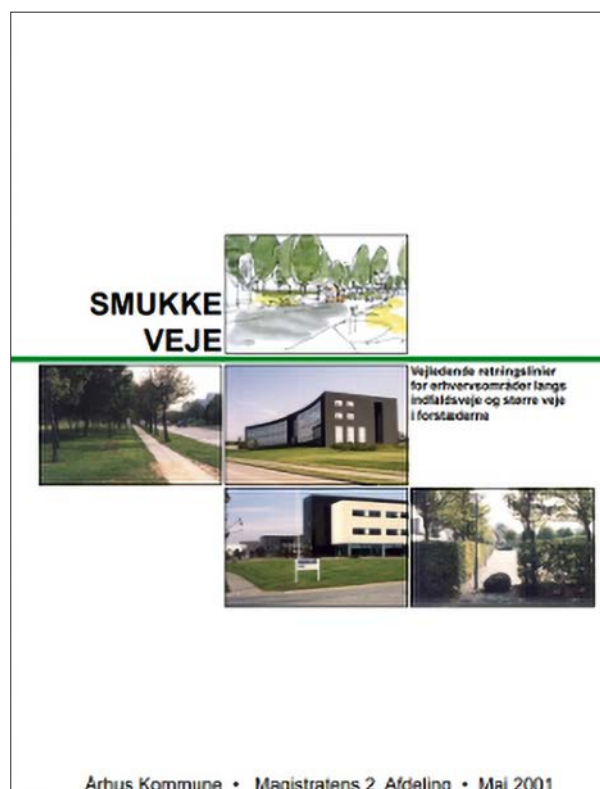
Selvom der kan være en bid af æstetik over de hvide vejstriber, er det nok de færreste udover vejingeniører, der finder vejmarkeringer ligefrem smukke og æstetiske. De er imidlertid uundværlige for at få ledt den intensive trafik de rigtige steder hen på en sikker måde. Derfor var det også en ekstra udfordring, da begrebet *smukkere veje* skulle føres ud i livet. I åbent

land havde det på det tidspunkt været en disciplin at indpasse vejens forløb i landskabet. Men at arbejde med begrebet *smuk* i forbindelse med eksisterende veje er vanskeligt, ikke mindst da de bymæssige omgivelser har særdeles stor betydning for det totale billede af vejen. Derudover skal omgivelserne beskyttes mod trafikstøj, og støjafskærmning kan være svær at få passet ind i bymiljøet.

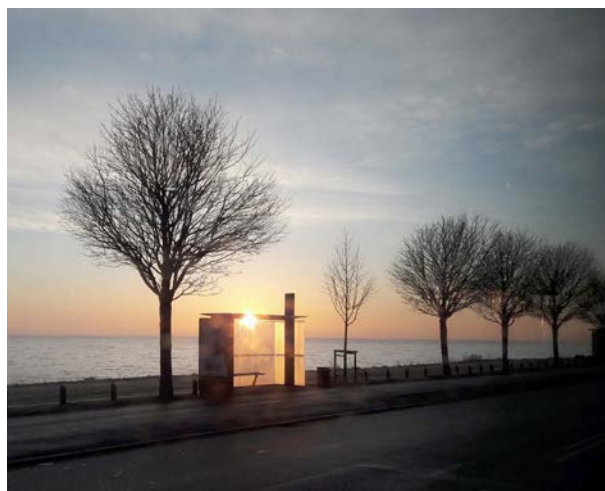


Projekt Smukke Vejes to rapporter.

Foto: Aarhus Kommune.



I afsnittet om Viborgvej er nævnt projektet *Smukke veje – Viborgvej*, der blev igangsat i slutningen af 1990'erne i et samarbejde mellem Aarhus Kommune, Vejdirektoratet og Århus Amt. Målet var at forbedre Viborgvejs æstetiske udformning til glæde for de daglige trafikanter og byens gæster. Arbejdet mundede i 2001 ud i rapporten *Smukke veje – Viborgvej*, der indeholder fem indsatsområder, som også skulle ligge til inspiration for arbejdet med de andre indfaldsveje. Forud for arbejdet havde Aarhus Kommune i samarbejde med Århus Amt udarbejdet rapporten *Smukke Veje*. Formålet med dette arbejde var at give nogle retningslinjer for de tilstødende erhvervsgrunde og erhvervsbebyggelser samt at få et værktøj til dialogen mellem bygherrer og kommunen i forbindelse med myndighedsbehandling af nye bebyggelser.



Læskærm i morgensol. Nogle veje er født smukke, 2021.

Foto: Anne Bach.





Andre veje

I de foregående afsnit er de større og overordnede veje i kommunen beskrevet. Siden kommunesammenlægningen i 1970 er der kommet en lang række mindre veje til, og mange af kommunevejene er udbygget og reguleret for at øge trafikikkerhed og fremkommelighed. Dette er sket i takt med udbygningen med nye bolig- og erhvervsområder samt omdannelse og modernisering af eksisterende byområder.

Her skal nævnes et par eksempler, som med hver deres karakteristika viser, hvor kompleks problemstillingen omkring anlæg af nye veje – både fagligt og politisk – kan være. De fire eksempler er: Herredsvej, hvor de planlægningsmæssige forudsætninger ændrede sig med sundhedsvæsenets planer om supersygehuse. Så er der Stationsvangen, som særligt af lokalsamfundet var et længe ønsket stykke forbindelsesvej til Grenåvej i Skødstrup. Så er der forlægningen af Sletvej, som har været et lokalt ønske i mange år, men denne vej er nu officielt taget af bordet, da

byrådet vedtog at aflyse den lokalplan, der sikrede de nødvendige arealer. Endelig er der Moesgård Allé, en gammel fredet herregårdsallé, som ikke i sin nuværende form er særlig egnet til trafikken til og fra Moesgaard Museum.

Herredsvej

Herredsvej var mellem Paludan-Müllers Vej og Randersvej en relativt smal og snoet vej, som slet ikke var egnet til at afvikle den stigende trafik mellem Ringvejen og Randersvej. I 1981 skete der en lille forbedring, da Nedergårdsvej, som Herredsvej stod i forbindelse med, blev forlagt syd om Skejby og blev benævnt Herredsvej. Trafikken mellem Hasle og Randersvej havde indtil dette tidspunkt kørt igennem landsbyen Skejby frem til Randersvej via Nedergårdsvej. Plangrundlaget for vejen blev i øvrigt én af de første lokalplaner i Aarhus Kommune, nemlig Lokalplan nr. 13, *Nedergårdsvej syd om Skejby*. Lokalplanen blev i 1992 ophævet og afløst af *Lokalplan 346, Landsbyen Skejby*.



Nedergårdsvej i landsbyen Skejby var i mange år forbindelsesvejen til Randersvej, 2024.

Foto: Forfatteren.

Den stigende trafik medførte, at en udbygning af Herredsvej blev indarbejdet i vejplanerne i 2002. Vejen kom også med på den tiårs investeringsoversigt, som byrådet vedtog i 2004. I 2007 kunne det konstateres, at trafikken på Herredsvej var næsten fordoblet fra 1995 til 2007 og lå på omkring 10.000 biler i døgnet, så en udbygning blev mere og mere påtrængende.

Udbygningsplanerne for supersygehuset i Skejby, der blev fastlagt igennem et kommuneplantillæg i 2007, ændrede forudsætningerne markant. Sygehusets udbygningsplaner gik ind over den planlagte linjeføring for forlægningen af Herredsvej, som derfor måtte ændres. Men sygehusplanerne med mere end en tredobling af bygningsarealet fra 100.000 m² til 350.000 m² betød også, at der måtte forventes betydelig mere trafik end hidtil forudsat – en trafikmængde, som den forudsatte udbygning af Herredsvej ikke ville kunne afvikle. Byrådet skulle derfor tage principiel stilling til, om Herredsvej skulle udbygges til fire spor med et anlægsbudget, der ville blive mere end fordoblet i forhold til udgifterne til den hidtil forudsatte tosporede vej. Byrådet vedtog en udvidelse til fire spor i 2008, hvorefter planlægningsapparatet blev sat i gang i form af udarbejdelse af VVM-redegørelse, kommuneplantillæg samt lokalplan for vejen med tilhørende offentlighedsprocesser.

Inden planlægningsgrundlaget for forlægningen var endelig besluttet, opstod der imidlertid et behov for at færdiggøre den del af Herredsvej, der skulle gå nord om Skejby. Vejdirektoratet var på det tidspunkt i fuld gang med at anlægge Søften-Skødstrup-motorvejen med tilhørende reguleringer af Randersvej, der blandt andet indebar, at den gamle tilslutning af Herredsvej til Randersvej skulle afbrydes. Der blev derfor i 2008 vedtaget en Lokalplan 850, *Herredsvejs tilslutning til Randersvej nord for Skejby*, der muliggjorde anlægget af en stump Herredsvej nord om Skejby koordineret med Vejdirektoratets afbrydelse af den gamle tilslutning til Randersvej.

Den kraftige forlægning af Herredsvej vest om det nye sygehus betød også, at linjen for den nye vej ramte ind i Paludan-Müllers Vej, som dermed kom i spil, og en udretning af vejen blev nødvendig. Det var derfor også naturligt, at den nye vej blev navngivet Paludan-Müllers Vej og blev til dennes forlængelse og ikke Herredsvej og dennes forlægning, som arbejdstitlen havde været.

Anlægsteknisk var der også nogle udfordringer – blandt andet med jordbunden, der bestod af store dele ler med ringe styrke og bæreevne. I stedet for en omkostningstung bortgravning af uegnet jord, valgte man en kalkstabilisering. I denne proces iblandes store mængder kalk, hvorved jorden opnår tilstrækkelig styrke til at klare belastningen fra vejen og trafikken.



Kalkstabilisering en diset januar morgen, 2009.
Foto: Trafik og Veje.

Stationsvangen

Stationsvangens tilblivelse er et eksempel på nærdemokrati og samarbejde med det lokale fællesråd. Vejen, der blev anlagt i 2000, havde været et stort lokalt ønske i mange år. Stationsstien, som den erstatter og aflaster, var i mange år adgangen fra det Gamle Skødstrup og de bagvedliggende boligområder til Grenåvej. Problemet var, at Stationsstien er smal og har en dårlig tilslutning til Grenåvej med ringe oversigtsforhold.

I første omgang vedtog byrådet i 1988 at pålægge byggelinjer for en ny forbindelsesvej i et direkte forløb mellem baneoverskæringen og det gamle Skødstrup til Grenåvej. Da et realiseringstidspunkt nærmede sig, kom der imidlertid fra lokal side et forslag om en ændret linjeføring, der tog mere hensyn til det gamle Skødstrup. På den baggrund blev der udarbejdet en pjece, der beskrev de to vejforslag, ligesom der blev afholdt et offentligt møde i januar 1998. Fællesrådet fik herefter til opgave at komme med sin anbefaling. Da der var overvejende stemning for det lokale forslag til vejforløb, blev dette indarbejdet i en Lokalplan nr. 587, *Forbindelsesvej mellem Bondehaven og Grenåvej i Skødstrup samt udlæg af arealer til boligformål*, som efter en offentlighedsperiode blev vedtaget af byrådet i september 1998.



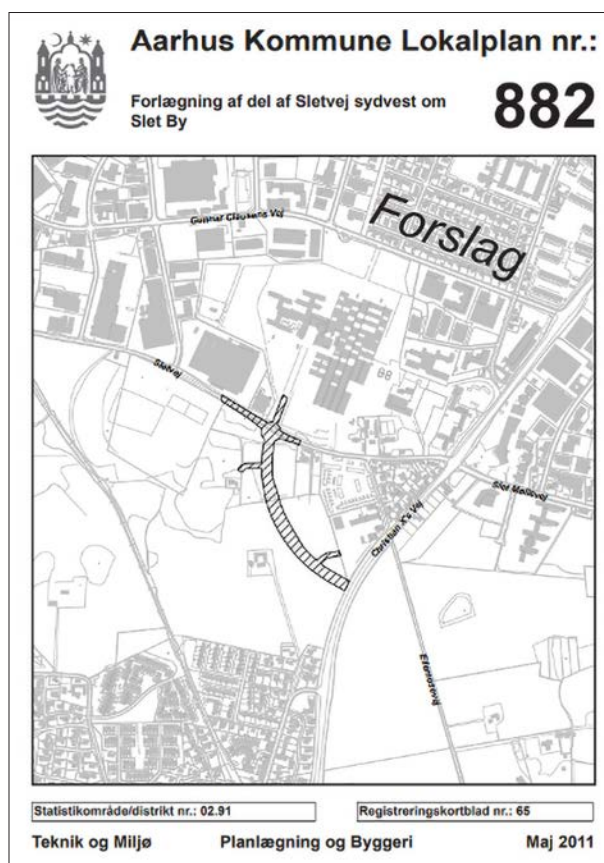
Stationsvungen set mod Grenåvej, 2024.
Foto: Forfatteren.

Sletvej

Så let gik det ikke i Slet. Problematikken omkring Sletvej – særligt dens forløb gennem Slet By – har eksisteret siden 1970'erne og hænger sammen med Sletvejs forbindelse til det overordnede vejnet fra den sydlige del af kommunen. Problemet blev større ved etableringen af Aarhus Syd Motorvejen med tilkørselsramper ved Torshøjvej og forstærket, da Genvejen blev tilsluttet Møllebakken (Skanderborgvej) over for Sletvej. Anlægget af Ringvej Syd og udbygningen af Skanderborgvej mellem Genvejen og Ringvej Syd har reduceret problemerne noget. Ligeledes forventes det, at Bering-Beder-vejen i det mindste ikke får trafikken til at stige på Sletvej.

Det lokale pres for at få gjort noget ved problemerne betød, at et projekt for en forlægning af Sletvej blev

indarbejdet i investeringsplanen for årene 2008–2017 *Fremsyn for Århus* i 2007. Efterfølgende blev der udarbejdet en Lokalplan nr. 882 *Forlægning af del af Sletvej sydvest om Slet By* til offentlig fremlæggelse. Resultatet af offentlighedsperioden var ikke entydigt for den foreslåede forlægning. Flere pegede på det uheldige i, at vejen gennemskår et grønt område. Der var heller ikke udelt begejstring over, at den eksisterende tilslutning til Christian X's vej skulle lukkes.



Lokalplanen for en forlægning af Sletvej blev aflyst i 2014.
Foto: Bilag til byrådsbehandlingen.

Konklusionen på offentlighedsperioden – kombineret med at forlægningen udgik af anlægsprogrammet ved budgetforliget i 2011 – betød, af Teknik og Miljø efter en tænkepause anbefalede byrådet at opgive lokalplanen. Byrådet vedtog dette uden udvalgsbehandling og uden Venstres stemmer den 9. april 2014.

"Gemt men ikke glemt" var en af afsnitsoverskrifterne i artiklen *"Indbyggerne i Slet har ventet på ny vej i 30 år"* i Stiften i 2022. Artiklen omtaler *Anlægskatalog – Mobilitet frem mod 2050* udgivet af Teknik og Miljø i 2019, mens Bünyamin Simsek (V) var rådmand. Heri

er en mere ydmyg udgave af forbedringer på Sletvej placeret i kategorien *Indsatser på mellemsigt (10-20 år)*. Til avisen udtalte Gert Bjerregaard (V) i den vanskelige politiske balanceakt: *"Det bliver i sidste ende en benhård prioritering i forhold til andre projekter i kommunen, men jeg synes, at man har en god sag i Slet."*

Moesgård Allé

Aarhus fik i 2014 et nyt Moesgaard Museum. Et unikt museum med en fantastisk beliggenhed. Økonomien og viljen – både politisk og administrativt – var til stede og de fleste var/er enige i, at vinderforslaget i arkitekt-konkurrencen om det nye museum var det rigtige.

Fra Teknik og Miljøs side havde man nok ønsket, at den samme vilje og økonomi til at gennemføre en trafikal løsning, der kunne matche det nye museum, også var der. Moesgård Allé var udpeget til at være hovedadgangsvej til det nye museum. Alléen blev imidlertid skabt i en tidsalder, hvor trafikken var begrænset til et par enkelte hestevogne og er som sådan uegnet til at afvikle nutidens biltrafik, samtidig med at cyklister og fodgængere også skal færdes på kørebane. Alléen blev fredet i 1932, og i 1979 kom Fulden-fredningen, som lagde yderligere begrænsninger på mulighederne for at arbejde med trafikale forbedringer på alléen.



Moesgård Allé, de gamle træer falder pga. ælde, sygdom og storm, 2024.

Foto: Forfatteren.

I 2012, da byggeriet af det nye museum var godt i gang, fik Teknik og Miljø Fredningsnævnets dispensation til at anlægge en ny vej syd for alléen. Denne afgørelse blev imidlertid anket af Danmarks Naturfredningsforening, og i 2013 ophævede Natur- og Miljøklagenævnet Fredningsnævnets dispensationsaf-

gørelse. Kommunen var således slået tilbage til start. I februar 2014 afgjorde Teknik og Miljø, at en ny vej ville være VVM-pligtig, hvorefter VVM-apparatet blev kørt i stilling. VVM-redegørelsen blev baseret på fem alternativer, som var: 1) en ny udvidet Moesgård Allé, 2) ensretning af biltrafik på Moesgård Allé og Ny Moesgårdvej samt anlæg af en ny "golfbanevej" mellem Ny Moesgårdvej og Oddervej (arealsikret i Lokalplan 76 for golfbanen fra 1980). 3A) Nordlig forlægning af Moesgård Allé for al biltrafik. 3B) Nordlig forlægning af Moesgård Allé for vestkørende biltrafik. 4) Sydlig forlægning af Moesgård Allé.

I 2018 vedtog byrådet næsten enstemmigt oven på en lang planlægningsproces med mange og modsatrettede synspunkter, at løsningen skulle basere sig på en helt ny Moesgård Allé med bredere kørebane og nye allétræer. Løsningen kræver imidlertid en frednings-sag, og den blev påbegyndt i 2021.

Der vil formentlig ikke – hverken blandt fagfolk eller i offentligheden – være bred enighed om, at en sådan løsning vil bibringe området en smuk allé, hvor den gamle midterakse er bevaret, som er egnet til at afvikle bil-, cykel- og gangtrafik til museet, og som samtidig er sikret i mange år på grund af de nye træer. De gamle træer falder – trods fredningen – af sig selv på grund af ælde og sygdomme, af og til hjulpet på vej af storme.

Er man i tvivl, kan man lade blikket dvæle og finde ro på en anden allé, nemlig Danmarks længste allé Ledreborg Allé på Sjælland. Alléen blev fornyet i et samarbejde mellem to kommuner og fredningsmyndighederne og stod færdig i 1988.



Ledreborg Allé, 2023.

Foto: Forfatteren.





Fra vejplanlægning til mobilitetsplanlægning

I det følgende beskrives, hvorledes planlægningsbegreberne er gået fra ren vejplanlægning til idéer og tanker om mobilitetsplanlægning. Det sker glidende gennem øget fokus på cykelstiplanlægning, kollektiv trafik og kombinationsrejser. Men rejsen har været lang med mange bump undervejs. Der er stadig lang vej til, at rejser med cykel og kollektiv trafik – eller en kombination heraf – sætter sit tydelige aftryk i dét, der i fagsproget så smukt formuleres som *Modal Split* – eller mere dansk: *transportmiddelvalg*.

Meget tidligt – og før kommunalreformen i 1970 – er der blevet gjort opmærksom på, at den kollektive trafik må tage en større del af transportbehovet omkring de større byer, hvis transportsystemet ikke skal sande til, eller udbygninger af vejsystemet ikke skal ødelægge byerne. Forsiden på pjecen fra 1957 taler sit tydelige sprog.

Ikke desto mindre har formuleringer i diverse strategier og kommuneplaner omkring planlægning for stier og kollektiv trafik været fra *meget forsigtige* til *lidt mindre forsigtige*. Frem for alt har strategierne ikke måttet genere privatbilismen markant. I de senere år har fokus på CO₂ og transportens bidrag hertil hjulpet lidt på vej. Tiltag til at forbedre den kollektive trafik er imidlertid ofte mødt med kolossal modstand. En særlig disciplin har været at finde alle dårligdommene. En disciplin, hvor særligt bilister har været dominerende. Dermed forsvinder alle de positive forhold, som fremhæves i forbindelse med fremme af den kollektive trafik. Tydelige eksempler kan findes i forbindelse med lanceringen af nærbanen i 1970'erne, kollektiv trafikplan i 2011 og letbanen i 2017.



Brochure udarbejdet i anledning af Den internationale union for bytrafiks kongres i Hamburg/Berlin i 1957.

Foto: Forfatteren.

Udviklingen af den kollektive trafik

Den kollektive trafik på landsbasis

Udbygningen af den overordnede kollektive trafik på landsbasis har gennem tiderne fået en stedmoderlig behandling. Selvom alle – ikke mindst under skåltalerne – har været enige om nødvendigheden af, at den kollektive transport skal tage en større del af transporten, har udbygning og modernisering til tider været ikke-eksisterende. Der er enkelte nedslag i historien, hvor der er taget kæmpeskridt til udbygningen af skinnenet og modernisering af togtrafikken. Bygningen af Lillebæltsbroen og indførelse af de røde lyntog i 1935 var således et af de store skridt.



Det røde lyntog, MS 401, på Danmarks Jernbanemuseum, Odense, 2010.

Foto: Leif Jørgensen, CC BY-SA 4.0.



Lillebæltsbroen blev et udflugtsmål. Her forfatterens farfar fra København i 1935.

Foto: Forfatteren.

De røde lyntog var bygget på Frichs fabrikker i Aarhus. I en film produceret i 1935 om lyntogets prøvekørsel ses teksten: *"Enhver detalje er præget af styrke og kraft."*

De næste store skridt blev taget med ibrugtagningen af IC3-togene i 1990 og åbningen af Storebæltsforbindelse i 1997, altså mere end 60 år efter åbningen af Lillebæltsbroen. Det lykkedes faktisk i nogle år at få rejsetiden mellem Aarhus og København ned på 2,5 time. Men siden er det gået ned ad bakke. Nedslidt skinnenet, kapacitetsproblemer og signalproblemer har betydet, at man i dag skal være heldig for at få en rejse til København på maks. tre timer.

Indtil beslutninger om elektrificering af hovedbanerne blev taget, er der stort set ikke sket noget. I Infrastrukturudvalgets rapport om *Bane og vejforhold i Århus*, 1998 (jf. side 61), blev afsnittet om udbygningsmodeller for hovedbanen indledt således: *"Den interesse, der er for at togtrafikken skal spille en større rolle i den samlede trafik i Det Østjyske Område – både hvad angår person- og godstrafik – er ikke blevet modsvaret af en tilsvarende udbygning af hovedbanen."*

Afløseren for IC3-togene i 2007 – IC4 – fik en krank skæbne. I et tidligt stadium af udviklingen af IC4-togene fik Aarhus besøg af direktører fra togproducenten AnsaldoBreda. Årsagen til besøget var, at man fra producentens side var nervøs for, at de lokale myndigheder kunne stå i vejen for transporten gennem byen af IC4-togene, der ankom med skib fra Livorno i Italien til Aarhus Havn. Herfra skulle de transporteres på ladvogne til DSB's klargøringsværksted i Sonnesgade. Hvis de lokale vejmyndigheder ville stå på bagbenene, kunne der opstå problemer med at overholde tidsfristerne. Det skulle så vise sig at være det absolut mindste problem i hele produktions- og leveringslinjen!

I 2014 kunne der mobiliseres en vis form for optimisme, idet regeringen (S, SF og RV) indgik aftalen med DF og EL om *En moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK*. Aftalen indeholdt Timemodellen, som var en vision om at kunne køre med tog fra København til Odense på en time og herfra videre til Aarhus hhv. Esbjerg på yderligere en time samt fra Aarhus til Aalborg på en time. Aftalen indeholdt også en elektrificering af jernbanenettet, anlæg af en række nye baner samt opgradering af regionale baner.

Endelig kunne der spores en vilje til at få det danske jernbanenet op på en standard, som ses overalt i Europa, hvor man hurtigt og komfortabelt kan køre med højhastighedstog. Sådan skulle det imidlertid ikke blive i Danmark. Visionen havnede i endeløse diskussioner om udretning af den jyske længdebane fra slutningen af 1800-tallet. Flertallet bag forliget forsvandt, og SVM-regeringen nedlagde Togfonden DK ultimo 2022 som noget af det første i sin regeringsperiode. I heldigste fald vil man om nogle år kunne køre rundt i elektriske tog på et banenet, hvor signalsystemet er moderniseret, uden at skulle skifte til togbusser undervejs ...



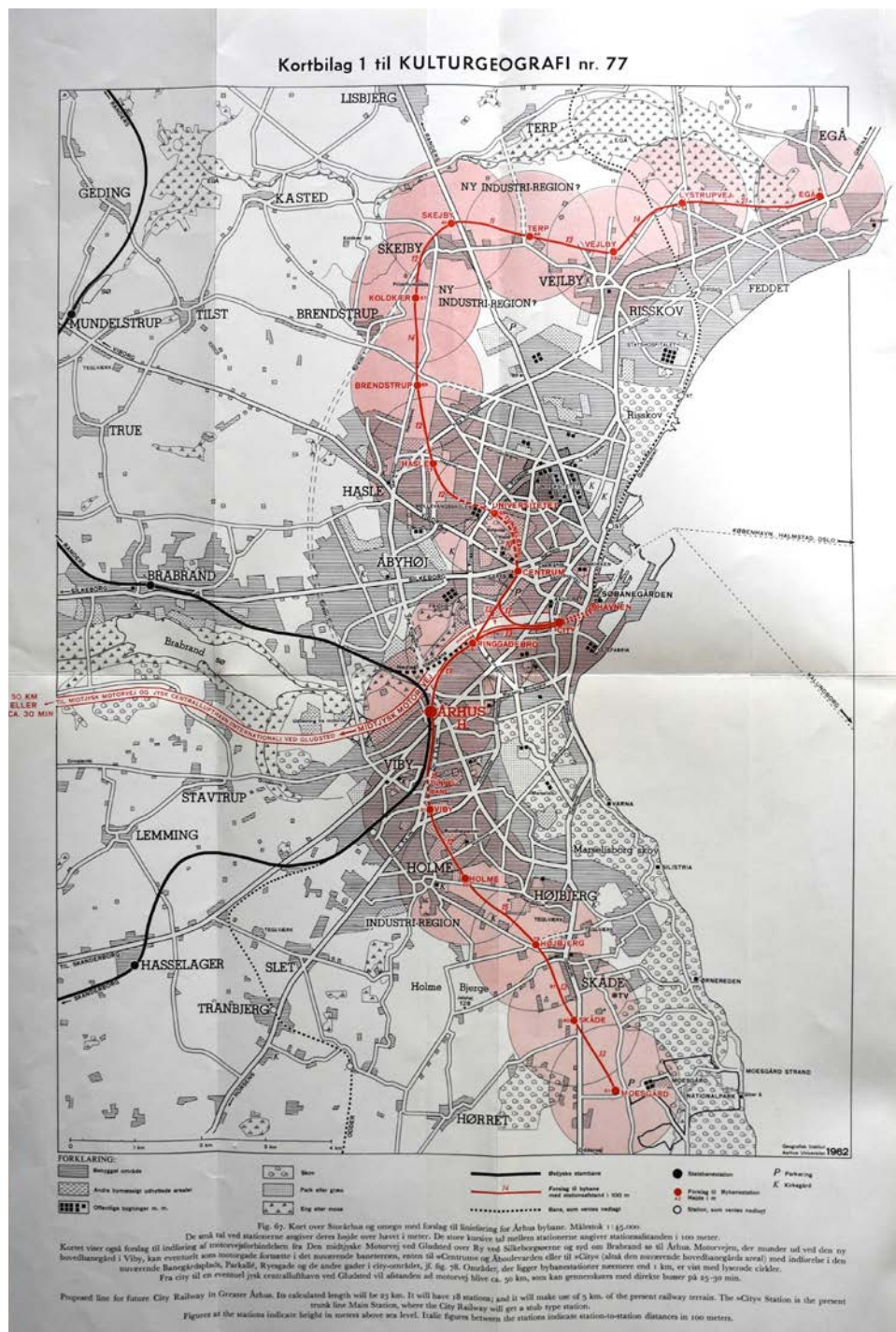
Et enkelt IC3-tog blander sig med opmarcherede IC4-tog i Aarhus, 2024.

Foto: Forfatteren.

Den kollektive trafik i Aarhus

I forhold til arbejdet på landsplan har den kollektive trafik i Aarhus i større eller mindre omfang været i fokus siden kommunesammenlægningen i 1970.

I bilernes årti – 1960'erne, som bl.a. kastede Egnspanen af sig – var der byplaneksperter, der pegede på nødvendigheden af et godt kollektivt trafiksystem. En af disse, professor Johannes Humlum, som bl.a. blev kendt for at gå ind i diskussionen om linjeføringen for den jyske motorvej, udarbejdede et detaljeret og fremsynet forslag til en bybane. Men tidspunktet var ikke optimalt; de fleste så bilen som verdens ottende vidunder og den kollektive trafik som et nødvendigt onde.



Kulturgeograf Johannes Humlums forslag til bybane i Aarhus.

Foto: Fra særtryk af Kulturgeografi, nr. 77, 1962.

"En af de vanskeligste byplanopgaver, som følger med en storbyes vækst, er løsningen af de stadig mere komplicerede trafikproblemer, som et moderne bysamfund medfører.

Megen af den trafikforstoppeelse, som rammer den individuelle trafik og navnlig biltrafikken i vor tids storbyer, kan løses helt eller delvis ved en konsekvent udbygning af de kollektive trafikmidler."

– Fra Humlums forslag til bybane.

Aarhus Byråd vedtog i slutningen af 1960'erne at nedlægge sporvognene og erstatte dem med busser. Dels var kvaliteten af sporvognskørslen ringe, dels opfattede man busserne som en mere moderne transportform. Endelig gav det mulighed for at omlægge Søndergade, hvor sporvognene kørte, til gågade.

I 1970 nedsatte kommunen en trafikkommission, som fik til opgave at se på den kollektive trafik i sin helhed – både i kommunen og til og fra nabokommunerne. Den daværende rådmand for kollektiv trafik Axel Haar-Nielsen (V) udtrykte sine visioner i et interview i Århus Stiftstidende under overskriften *"Buskørsel skal være fornøjelig"* og sagde blandt andet: *"... altså den indre by vil fungere miljømæssigt bedre uden for meget kørende trafik. Hvis vi skal gøre os håb om at nedskære den individuelle trafik med personbiler i byen, må vi gøre den kollektive trafik mere attraktiv."*

Et af de store spørgsmål, som blev diskuteret i byrådet, da trafikkommissionen rapport, dateret 31. maj 1972, var færdig, var organiseringen af den kollektive trafik, herunder overtagelse af private busselskaber. Det var Socialdemokratiets overordnede mål, at kommunen skulle overtage disse selskaber, men der var samtidig en erkendelse af, at der ikke var økonomi til dette, blandt andet da de private koncessioner først udløb i 1977. Socialdemokratiet fik tilslutning fra RV og SF på dette synspunkt og dermed et byrådsflertal bag. Trods de økonomiske betænkeligheder besluttede et enigt byråd allerede den 21. december 1972 at overtage *De Blå Busser*.

Byrådet mente ikke, at den kollektive trafik skulle være gratis. Dermed fulgte man kommissionens anbefalinger. I rapporten var henvist til undersøgelser i Sverige og i Rom. Konklusionen herfra var, at der nok kom flere passagerer i den kollektive trafik, men det skyldtes primært tidligere fodgængere og cyklister. Biltrafikken i gaderne syntes derimod ikke at blive påvirket. Byrådsdebatten

viste, at flertallet nok ville være med til at forbedre den kollektive trafik, men ikke på bekostning af privatbilen. Det skulle efter byrådets behandling være rådmandens opgave at følge op på beslutningerne og at komme med forslag til en forbedring af den kollektive trafik.

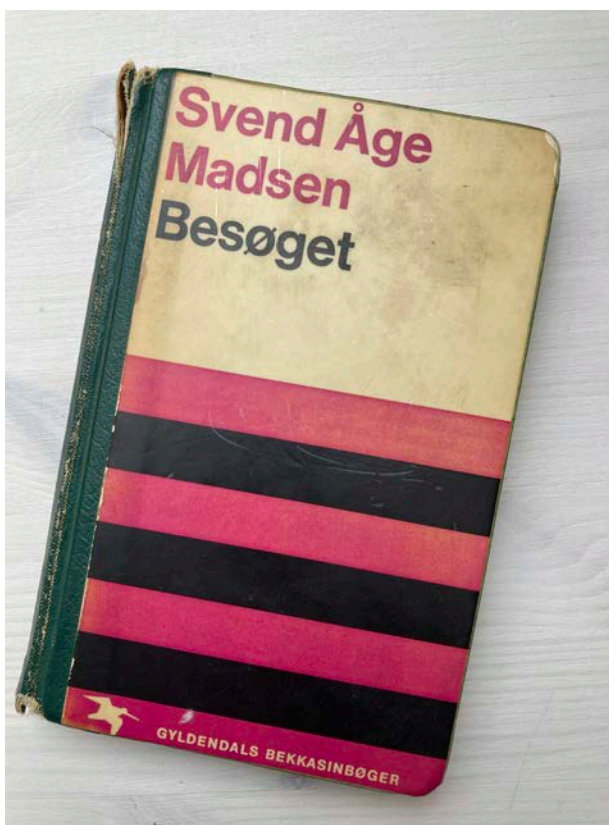
Lige omkring debatten i byrådet åbnede et nyt garageanlæg på Gustav Holms Vej. Det blev omtalt i Stiften bl.a. med ordene: *"Det skulle til vinter blive mere behageligt at køre med Århus Sporvejes tidlige morgenbusser."* På grund af de overdækkede garager ville busserne være opvarmede straks fra morgenstunden.

Selvom sporvognene var blevet nedlagt, og idéer om at opretholde en veteransporvognsline fra Skt. Pauls Kirkeplads til den gamle sporvognsremise på Dalgas Avenue var blevet forkastet af byrådet, fastholdt man navnet Århus Sporveje. Først da *Århus Sporveje* som en forlængelse af Strukturreformen blev et selvstændigt busselskab, ændredes navnet til i første omgang *Busselskabet Århus Sporveje*. I 2021 blev forbindelsen til skinnerne endelig afbrudt med navneændringen til AarBus. Et andet ord, der blev ved med at hænge ved, var ordet *Trambus*.

I 1970'erne kørte man i Aarhus i *trambusser* drevet af diesel, købte *en ligeud* eller brugte *et mærke*. En ligeud kostede 90 øre (eller et mærke). En omstigning kostede 100 øre eller 1 mærke + 10 øre. Man steg ind bagi og gik ud foran og havde betalingen klar. Det med at gå ind bagi bussen blev der grinet meget af rundt om i landet. Måske særligt i København. Men i Aarhus havde man fundet ud af, at det gav det hurtigste passagerflow i modsætning til at stige ind foran med billettering hos chaufføren. Indstigning foran med billettering kunne tage lang tid og dermed kræve megen tid ved busstoppestederne.

Aarhusforfatteren Svend Åge Madsen fortæller, at det ikke var almindeligt at angive bynavne i romaner, medmindre handlingen foregik i København. Således er stedet også anonymt i hans debutroman *Besøget* fra 1963. I en af anmeldelserne står, at der vist ikke er tvivl om, at handlingen foregår i Aarhus, idet hovedpersonen stiger ind bagi bussen og løber frem gennem bussen.

Et af de største problemer/dilemmaer, som den kollektive trafik må tackle, er *tiden*. For at få flere passagerer over i den kollektive trafik, må den være konkurrencedygtig på tiden. Men flere passagerer betyder øget opholdstid ved stoppesteder.



Svend Åge Madsens debutroman fra 1963.



Den trefløjede drejelige kassette ses på nærmeste stander.

Foto: Aarhus Kommunes beretning 1979.

I takt med udviklingen af betalingsmidler fra kontant-afregning via klippekort til rejsekort ser man nu generelt den fleksible ind- og udstigning, dvs. alle døre kan benyttes, hvilket giver et effektivt passagerflow og dermed en reduktion af opholdstiden ved stoppestederne. Derudover har selvbillettering med stikprøvekontrol været med til at reducere opholdstiden og givet chaufføren tid til at koncentrere sig om kørslen.

Ny teknologi blev også taget i anvendelse i 1970'erne. Således kan man i Aarhus Kommunes beretning for 1979 læse, at *"der eksperimenteres med nye stoppestandsstandere, hvor de EDB-udskrevne køreplaner er anbragt i en 3-fløjet drejelig kassette."*

1970'erne er i øvrigt kendetegnet ved, at kommunen med baggrund i byrådets vedtagelser opkøbte private ruter og etablerede nye buslinjer i regi af Århus Sporveje. Når der blev udarbejdet lokalplaner for nye byområder, var et fast punkt den kollektive trafikbetjening. Ofte bestod denne af knopskydning af eksisterende linjer. Som en konsekvens af udvidelsen af linjenettet øgedes behovet for anlæg af busvendepladser ved endestationerne.

I slutningen af 1970'erne gled betegnelsen *Trambus* ud til fordel for *Bybus*. *Trambus*-betegnelsen havde ellers hængt ved siden 1930'erne, hvor der blev indkøbt busser af mærket *Triangel Trambus*.

Busprioritering

De første egentlige busveje dukkede op på tegnebrættet i slutningen af 1970'erne. I Egnspanen og senere i en dispositionsplan for Skejby-Lisbjerg-området optræder der busveje øst og vest for Randersvej. De bliver udbygget i takt med udviklingen af de nye byområder heromkring. I selve byen ses de første busbaner omkring Nørreportkrydset. Ifølge den første kommuneplan 1984-1992 var busbaner noget, der kun skulle benyttes i helt særlige tilfælde. Om den kollektive trafik står der således, at *"der også i fremtiden regnes med, at busdriften vil være dominerende i den kollektive trafik. Som hovedregel anses det for givet, at busserne anvender det almindelige vejsystem, det vil sige, at specielle busveje kun planlægges i ekstraordinære tilfælde."*

1970'erne og 1980'erne indeholdt således kun beskedne bidrag til businfrastrukturen. De første 100m busvej i eget tracé, sikret i Lokalplan 33, blev anlagt syd for Skejbygårdsvej i 1982. I 1984 kom en mindre busvej til mellem Fjældvænget og Haslegårdsvej. I forbindelse med trafiksaneringen i Holme blev bussluser på Holme Byvej etableret i 1985. Der blev også arbejdet med busprioritering i signalanlæg, hvor spoler i vejbanen detekterede busserne

og fik signalet til at give grønt i bussernes retning. Et af de første var i krydset De Mezas Vej/Horsensgade, hvor busserne kunne aktivere et særligt bussignal.

En væsentlig indsats i forhold til busprioritering skete i forbindelse med vedtagelsen af Trafikplan for City i 1994 og den efterfølgende vedtagelse i 1998 af et busgadegennembrud i karréen mellem Frederiksgade og Åboulevarden. Etableringen af dette busforløb sikrede, at busserne kunne komme hurtigt ind til og gennem City. Beslutningerne herom er nærmere beskrevet under afsnittet om midtbytrafikken på side 150.

Som en udløber af Infrastrukturudvalgets rapport og forslag til handlingsplan kom der i årene fra 2000 og frem øget fokus på den kollektive trafik i Århus Amt og Aarhus Kommune. Der blev etableret en række busbaner på de større indfaldsveje. Desuden kom letbanen som et middel til at kunne løfte kvaliteten i det kollektive transportsystem på dagsordenen.

Men først skal en bane, som har haft en omtumlet tilværelse og ofte har været debatteret, omtales, nemlig Grenaabanen.



Den første busvej, her syd for Skejbygårdsvej, 2024.

Foto: Forfatteren.

Slutningen af 1960'erne og tiden efter kommunalreformen i 1970 var præget af lukning af DSB's sidebaner. I 1971 stod persontrafikken på Grenaa-banen over for at skulle nedlægges. Godstogsforbindelse til Ryomgård og Grenaa Havn skulle i givet fald opretholdes. Kort før sin fratrædelse på grund af sygdom, skrev borgmester Bernhardt Jensen i 1971 til DSB's generaldirektør og foreslog, at der blev etableret et nærbanesystem i Aarhus. Forslaget gik på at lade banerne til Grenaa, Odder, Langå og Skanderborg indgå i et nærbanesystem.

[illegible]

tog, billetautomater samt nye tog. Desuden skulle arbejdsgruppen se på, om justeringer af byplaner kunne understøtte en nærbane, herunder se på mulighederne for besporing af industriarealer.

De parter, der skulle træffe aftaler om nærbanedrift, blev defineret som Aarhus Kommune, daværende Rosenholm Kommune og DSB. Med baggrund i arbejdsgruppens rapporter blev der arrangeret prøvekørsel med de påtænkte tog for politikere og embedsfolk i februar 1976.

Sagen blev behandlet over to byrådsmøder den 24. august og den 9. november 1977 og fem møder i *Udvalget for Kommunale Værker*. Byrådspolitikerne var delte i spørgsmålet. Uenigheden var både *imellem* partierne og i partierne. De punkter, der især blev diskuteret, var: behovet, alternativet i form af øget busdrift samt vejadgangsforholdene til havnen, der med jævne mellemrum ville blive kortvarigt spærret af jernbanebomme. Følelserne sad uden på tøjet under debatterne. Spørvejsrådmanden Axel Haar-Nielsen (V) var varm fortaler for projektet, så varm, at borgmester Orla Hyllested (S) ifølge Stiften henstillede, at rådmanden undgik for følelsesladede udtryk. Dette skete, efter at rådmanden havde sagt sin mening om de erhvervsorganisationer, der havde talt imod projektet. Den ene af de to socialdemokrater, der gik imod nærbaneprojektet, udtalte at "*der næsten er en religiøs fanatisme for kollektiv trafik, uanset om der er brug for den.*" Borgmester Orla Hyllested (S) havde ikke de samme venerationer for et nærbanesystem som sin forgænger Bernhardt Jensen (S) og udtrykte på det afsluttende byrådsmøde, at han havde store betænkeligheder ved projektet, særligt i forhold til havnen. Han stemte dog ja, uden at sige hvorfor. Nærbanen blev vedtaget med 20 stemmer for og ni imod. To undlod at stemme.

221



Hans Smidth (1839-1917): Studebefordring på Heden, 1906.
 Nettomål: 72,5 x 127,5. Inventarnummer: RKMmo207.
 Ribe Kunstmuseum. © Ribe Kunstmuseum.

I samme omgang blev spørgsmålet stillet om, hvornår man kunne forestille sig samdrift mellem de to baner, som på Aarhus H holdt på hver side af samme perron. Det var imidlertid en hård nød at knække – ikke mindst da to systemer skulle snakke sammen under en fælles operatør, samtidig med at parterne skulle blive enige om en model for byrdefordeling. Det lykkedes imidlertid at stable en samdrift på benene. Fra den 9. december 2012 kørte nyindkøbte Desiro-tog både på Grenåbanen og Odderbanen med DSB som operatør. Passagererne fik således tilbud om en sammenhængende rejse uden skift på Aarhus H. Samdriften varede frem til 2016, hvor Aarhus Nærbane blev lukket ned i forbindelse med anlægsarbejderne til Aarhus Letbane.

Både før og efter beslutningen om etablering af Aarhus Nærbane blev taget, har banens berettigelse været diskuteret. Diskussionsemnerne har især været passagerantallet og spærring af vejene – ikke mindst adgangsvejene til havnen i forbindelse med togpassage. Bølgerne gik højt hjulpet godt på vej af bomanlæggene, der til tider især i Risskov havde funktionsproblemer. Aarhus Kommune havde som den eneste i landet en hovedlandevej (Grenåvej) med en døgntrafik på ca. 40.000 biler, der med jævne mellemrum blev standset af bommene. De mange, der holdt og ventede, mente, at der absolut ikke var passagerer med nærbanen!

Der var både lokalpolitisk og fra Christiansborg jævnligt krav om at få Grenåbanen nedlagt. Lederen i JP Aarhus den 7. januar 2001 illustrerer udmærket situationen. Overskriften var *"Sørgetoget"* efterfulgt af sætningen: *"Grenåbanen er et begreb, man dårligt kan nævne uden at sprede dårligt humør omkring sig – i bedste fald galgenhumor."*

Lederen slutter – måske inspireret af maleriet af Hans Smidth, Studebefordring på Heden, 1906, hvor damplokomotivet anes i horisonten: *"Og hvem bestemmer, om jernbanen – hvis den ikke skal opgives – fortsat skal køre på Grenåvej og ikke under eller over den fire-sporede vej, der for længst har udkonkurreret skinner, som blev lagt på landkortet, da freden højest blev forstyrret af et studeforspand – en trafikform, der stadig præger tankegangen for mange steder."*

Nærbanen blev imidlertid benyttet, og der skete en markant stigning i antallet af passagerer, da banen overgik til nærbanedrift. Fra omkring 80.000 passagerer i 1975-1976 til omkring 700.000 passagerer i 1980. I 2002 var det vurderingen, at omkring 900.000 passagerer benyttede Aarhus Nærbane.

Et af de store problemer i form af baneoverskæringen på Grenåvej blev løst, da staten efter mange års pres fik anlagt en vejbro over Grenåbanen. Dette er nærmere beskrevet i afsnittet om Grenåvej på side 194.



Forsider af Sporvognsrapporten 2000, Strategioplæg for busprioritering 2002 og Letbanevisionen 2005.
Foto: Aarhus Kommune, Århus Amt og Midttrafik.

Byrådets vision.
Foto: Forfatteren.

Tænk sporvogn, kør bus

I starten af 00'erne kom der stort fokus på den kollektive trafik. Det skyldtes dels de resultater og analyser, der kom ud af Infrastrukturudvalgets rapporter, dels biltrafikken, der uanset de smukke ord om miljøgener og CO₂-udledning fortsatte med at stige. Det betød øget kødannelser på vejene, og i de køer sad busserne fast.

Infrastrukturudvalgets rapport *Bane- og vejforhold 1999* satte øget fokus på den skinnnebårne trafik i Aarhus-området. Rapporten analyserede forskellige modeller for udbygning af et nærbanesystem. En af modellerne blev benævnt *Gade-/vejalternativet*, hvor man sammenkoblede et sporvognssystem med nærbanesystemet.

Som en udløber af Infrastrukturudvalgets arbejde vedtog byrådet i 1999 at afsætte midler til en undersøgelse af mulighederne for at indføre sporvogne. Daværen-

de trafikminister Sonja Mikkelsen (S) gav samme år tilsagn om, at staten ville være medfinansierende af en sådan undersøgelse.

Sporvognsrapporten blev præsenteret for byrådet i juni 2000. Trafikministeren var i mellemtiden blevet udskiftet med Jacob Buksti (S), hvorfra der kom signaler om, at kommunen ikke skulle forvente statslig medfinansiering af et sporvognssystem.

I erkendelse af at en statslig medfinansiering ikke lå lige om hjørnet, vedtog byrådet den 13. december 2000 visionen, at sporvogne skulle indgå som en langsigtet løsningsmulighed for trafikafviklingen i kommunen. I mellemtiden skulle der i et samarbejde med Århus Amt projekteres tracéer, der kunne benyttes af amtets og Aarhus Sporvejes busser og senere også af sporvogne.

Det var denne vision, der senere blev omformuleret til det mere fyndige og let forklarlige: *Tænk sporvogn, kør bus*. Visionen har haft stor betydning for den indsats, der fulgte de næste 10-15 år. Det var en indsats, der havde til formål at løfte kvaliteten i den kollektive trafik i Aarhus-området op til et niveau, hvor den kunne blive et reelt alternativ til transport i egen bil. En væsentlig årsag hertil var, at visionen var håndgribelig, at det var muligt at arbejde med en opfølgende robust planlægning, og at der bag visionen var en politisk vilje til løbende at afsætte den nødvendige økonomi.

Området fik en rådmand, Peter Thyssen (RV), for hvem, den kollektive trafik var en hjertesag – altså lidt i stil med den første og tidligere omtalte rådmand Axel Haar-Nielsen (V). Peter Thyssen var af den overbevisning, at sporvognsprojektet skulle løftes til at være et projekt for hele det østjyske område – blandt andet begrundet i, at en stor del af den trafik, der belastede vejene morgen og aften, var pendlingstrafik imellem

kommunerne i det østjyske område. Desuden var han ikke i tvivl om, at en statslig medfinansiering var nødvendig og i øvrigt logisk, da staten burde være med til at løse det samfundsproblem, som trafikken omkring de større byer skabte. Denne indstilling var blandt andet inspireret af Frankrig, hvor den franske stat var medfinansierende på sporvognsprojekter i større byer, der ville præstere en overordnet by- og trafikplan som forudsætning.

Rådmand Peter Thyssen på borgermøde den 16. juni 2004 om midtbytrafikplanen: *"... men der er ingen steder i Europa, man har en så ringe medfinansiering fra det store kollektivs side mht. kollektiv trafik. Det er helt unikt, den fjendske holdning som den regering, der nu sidder, har overfor den kollektive trafik i de større byer. Og det man kan sige, det er da ikke noget, der kommer os ved. Jo, det gør det i høj grad, for der er simpelthen ingen politik fra regeringens side i forhold til de større byers kollektive trafik."*



Rådmand Peter Thyssen (billedet) lod et stykke sporvognsskinne, optaget i forbindelse med omlægningen af Frederiks Allé i 2008, skære op til papirpressere og uddele til byrådets medlemmer på et byrådsmøde, hvor busprioritering og letbane blev behandlet, 2023.

Foto: Foto stillet til rådighed af Peter Thyssen.

Som illustration af regeringens holdning til at støtte udvikling af kollektiv trafik i Aarhus-området kan nævnes, at trafikminister Flemming Hansen (K) som et svar på et fællesbrev fra amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen og rådmand Peter Thyssen om letbanevisionen skriver, at han *"finder det uhensigtsmæssigt at indføre sporvognsdrift på Grenåbanen."*

Der var flere forhold, der fra 2000 og frem pegede i samme retning og var i kadence og dermed medvirkende til, at et letbanesystem kunne indvies i 2017. Det var først og fremmest den politiske enighed både i kommunen, Århus Amt og efter 2007 Region Midtjylland båret frem af stærke politiske ledere i form af rådmænd, borgmestre og en regionsrådsformand, der lagde massivt pres på regeringen og Folketinget ved at vise og dokumentere behovet for et letbanesystem og den politiske enighed herom i Østjylland.

Aarhus Kommune og Århus Amt formulerede i fællesskab letbanevisionen i 2005. Strukturreformen understøttede arbejdet gennem dannelsen af det regionale trafikselskab Midttrafik, hvori letbanesamarbejdet blev forankret i 2007. Aarhus Kommune effektiviserede den kollektive trafik gennem organisationsændringer og en ny kollektiv trafikplan. Endelig var der den politiske vilje til at afsætte den nødvendige økonomi – illustreret gennem formuleringen i Aarhus Kommunes budget 2008: *"Etableringen af et højklasset kollektivt trafiksystem er en central forudsætning for virkeliggørelsen af Byrådets visioner for en bæredygtig byudvikling i Århus Kommune. Der lægges vægt på indførelse af letbaner med ibrugtagning senest i 2015."*

Den planlægningsmæssige ramme blev skabt ved udarbejdelsen af Kommuneplan 2009.

Parallelt hermed arbejdede Aarhus Kommune og Århus Amt med busprioritering med baggrund i beslutningen fra 2000. Med baggrund i udredningsarbejdet *Busprioritering 2001*, som pegede på busprioriteringstiltag, som løste de mest akutte problemer for busserne i myldretiden, og rapporten *Busprioritering i Århus, et strategioplæg 2002* blev der iværksat en række projekter. I første omgang blev der sat gang i et forsøg med busprioritering på Grenåvej. Et projekt, som var medfinansieret af staten med 50%. Projektet blev efterfølgende udvidet og resulterede i en indadgående busbane på Grenåvej fra Lystrupvej op ad Vejlbj Bakke til Vejlbj Ringvej. Evalueringen af projektet viste gode

resultater i form af en forbedret regularitet. Gennem interview med passagerer fik man afdækket, at flere havde fået så store fordele af den øgede rejsehastighed og forbedrede regularitet, at de kunne tage en senere bus. De havde dermed opnået en markant reduktion af deres transporttid.

Busbanerne på Nørrebrogade-Randersvej

Et projekt, der virkelig var et resultat af *Tænk sporvogn, kør bus*, var etablering af busbaner i begge sider af Nørrebrogade-Randersvej fra Nørreport til Nehruss Allé. Projektet blev vedtaget i december 2005 som en udløber af, at byrådet vedtog en indstilling om indførelse af letbaner i Aarhus i august 2005. I al sin enkelhed skulle der etableres busbaner i begge sider af vejen fra Nørreport til Ringvejen. Når letbanevisionen skulle realiseres, skulle der blot byttes om på arealerne, så letbanen kunne køre i midten og bilerne på begge sider i to spor. Virkeligheden var imidlertid ikke så enkel.

Særligt strækningen fra Ringgaden til Ringvejen indeholdt mange problemer, idet det her var nødvendigt med temmelig indgribende ekspropriation, som indebar nedrivning af huse og ikke mindst fældning af en meget markant blodbøg. Derfor var der også udarbejdet to alternativer for strækningen omkring Stockholmsgade: en model, hvor arealerhvervelse skete mod vest, og en model, hvor arealerhvervelse skete mod øst. Sidstnævnte blev et stort dilemma for rådmand Peter Thyssen, der – udover sin kærlighed til kollektiv trafik – også havde miljø og det grønne på sin dagsorden. Projektet gav desuden mulighed for at lufte ideologierne, idet nogle mente, at bilerne kunne nøjes med ét spor i hver retning. Den reducerede kapacitet for bilerne kunne så være et incitament til at benytte den kollektive trafik. En sidegevinst ville være, at man dermed undgik de førnævnte ekspropriationer. På et forudgående borgermøde den 31. oktober 2005 om projektet var der især fokus på nedrivning af huse på den østlige side. Peter Thyssen udtrykte afslutningsvis sin optimisme omkring projektet ved at sige: *"Mit bud er, at vi om ti år kan have selve letbanen klar."*

Busbanerne blev udført i tre etaper. Etape 1, Nørrebrogade, mellem Nørregade og Randersvej, som den mindst indgribende. Der var to problemstillinger i relation til universitetet. Den ene var lukningen af Wilhelm Meyers Allé, hvilket universitetet modsatte sig. Ønsket om tilgængelighed måtte dog vige for hen-

synet til trafikssikkerheden. Desuden var der etableret en ny vej i universitetsparken fra Vennelyst Boulevard. Den anden var en række kastanjetræer, som måtte fældes af pladshensyn. Projektet indeholdt imidlertid en nyplantning af en række nye træer. Byrådet gav anlægsbevilling til dette projekt i 2008 uden en udvalgsbehandling, og etappen stod færdig og indviet i 2009.

Etape 2, fra Ringvejen til Nehrus Allé, var ligesom etape 1 relativ ukompliceret. Etappen stod færdig i 2010. Etape 3, Randersvej mellem Ringgaden og Ringvejen, var både planlægningsmæssigt og anlægsmæssigt den mest komplicerede. Den indebar udarbejdelse af Lokalplan nr. 852, arealerhvervelse og efterfølgende nedrivning, regulering af adgangsforhold til boliger, erhverv, butikker og benzinstationer og så en stillingtagen til blodbøgen.

I princippet havde byrådet sagt ja til fældning af blodbøgen, men på grund af de mange protester blev en

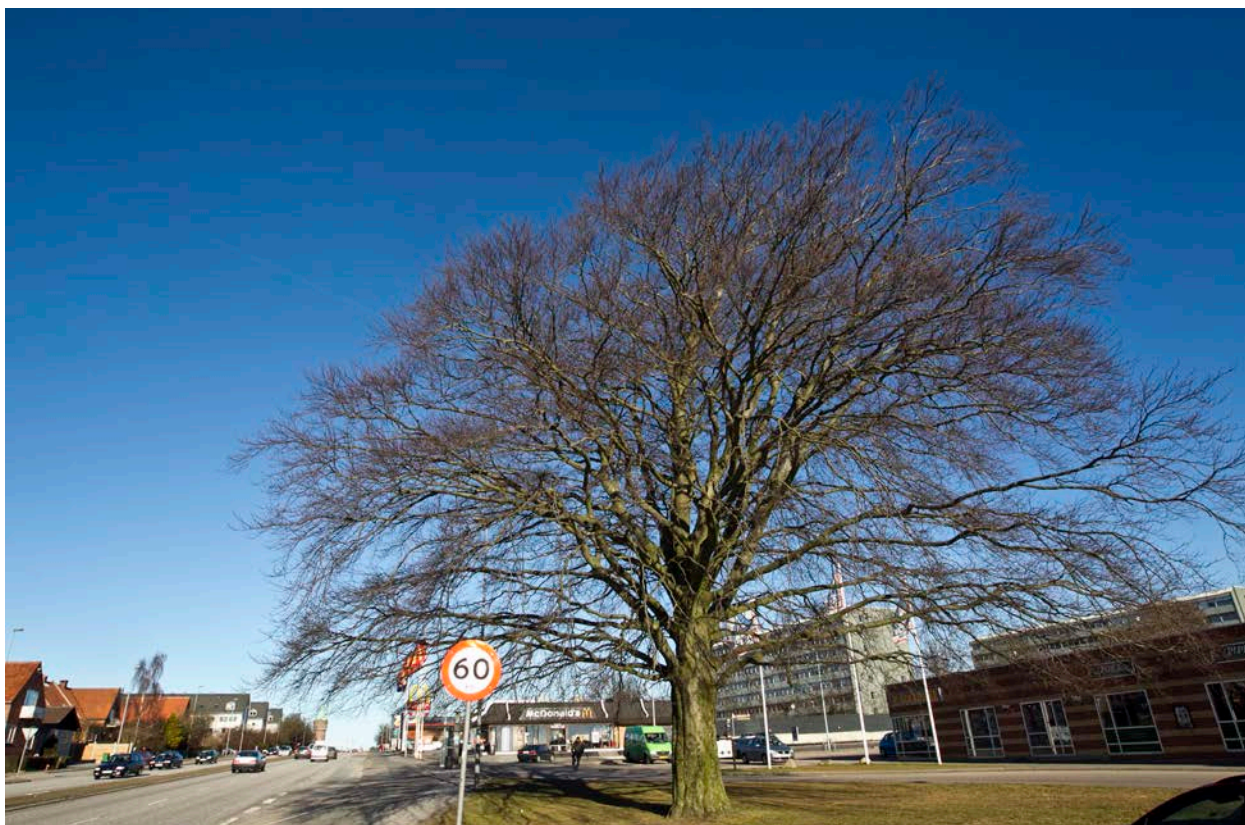
bevarelse fortsat diskuteret, herunder en meget dyr og risikabel flytning. Sagen blev afgjort med en beslutning om fældning af blodbøgen på et byrådsmøde i 2010, hvor det blev oplyst, at der var blevet lavet podninger af træet til senere udplantning. Blodbøgen blev fældet i 2011.

Selvom letbanen planlægningsmæssigt var startet tilbage i 2008 med udarbejdelse af en VVM-redegørelse, var det endnu usikkert, hvornår letbanen kunne stå færdig. Da projektet, som det blev formuleret i indstillingen om anlægsbevilling, ville "bane vejen" for det senere letbaneprojekt, var der fornuft i at sætte gang i anlægsarbejdet, der stod færdigt i 2012. De ekstra vejarealer, der blev opnået ved projektet, kunne ved igangsætning af letbaneprojektet sikre, at der stort set kunne opretholdes to spor i hver retning til afvikling af trafikken, mens der blev arbejdet på letbanen i midterarealet.



Tænk sporvogn, kørsel bus-visionen rulles ud. Da letbanen skulle etableres, blev der byttet om på arealerne, så der kunne være to spor til biler på begge sider af arbejdsarealet i midten, 2015.

Foto: Forfatteren.



Blodbøgen, 2011, som var et fokuspunkt under byrådets behandling af busbaneprojektet.
Foto: Kim Haugaard, Aarhus Stadsarkiv.

Rådmand Peter Thyssen (RV) fik den idé, at der skulle plantes stiklinger fra blodbøgen. Her er et eksemplar plantet i Mindeparken. Træet kan ses fra Oddervej, 2024.
Foto: Forfatteren.

Letbanen

Realiseringen af letbanen i Aarhus blev et af de største udviklings- og anlægsprojekter i historien. Letbanen betyder, at Aarhus-området nu kan tilbyde kunderne i Østjylland en komfortabel kollektiv rejse af høj kvalitet. Dermed kan der også tilbydes et alternativ til transport i bil. Det er nu muligt på en let og elegant måde, at komme uden om bilkøerne i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

Vejen derhen har været lang, og der har været adskillige problemer undervejs. En af de væsentlige årsager til, at projektet blev realiseret, har været en klar politisk bevidsthed om, at den skinnnebårne kollektive trafik var en nødvendighed set i forhold til den byvækst, man ønskede i regionen – eller måske snarere en forudsætning. Det var en vækst, som ville kaste et stort transportbehov af sig; et transportbehov, som den traditionelle trafikinfrastruktur ikke ville kunne håndtere. Den politiske bevidsthed og enighed på tværs af partier og kommuner i regionen betød, at der kunne lægges maksimalt pres på Folketinget. Lokalt var der ingen tvivl om, at staten burde bidrage til at løse de trafikale problemer, der støt voksede omkring de større byer. Østjylland bidrog væsentligt til landets økonomi, men havde ikke selv en økonomi, der kunne løfte et så stort projekt.

Og måske huskede man på kulturgeograf Humlum, der i 1962 kom med et af de første forslag til et nærbanesystem i Aarhus: *"Megen af den trafikforstoppelse, som rammer den individuelle trafik og navnlig biltrafikken i vor tids storbyer, kan løses helt eller delvis ved en konsekvent udbygning af de kollektive trafikmidler."* Og senere i forhold til finansieringen af en bybane som middel: *"I øvrigt må udgifterne til dens anlæg formentlig fordeles mellem staten og bysamfundet."*

Inspirationen kom fra andre lande i Europa. I mange af de større europæiske byer blev – og bliver – der udviklet både sporvogns- og letbanesystemer. Her kunne de politiske udvalg, som tog på studiebesøg i 1990'erne, se, hvorledes de skinnnebårne systemer ikke alene løste et transportbehov, men også bidrog til både byudvikling og trafikfredeliggørelse i bycentre. Afsættet blev sporvognsrapporten fra 2000, den efterfølgende vision *Tænk sporvogn, kør bus* – og så et fortrinligt samarbejde mellem daværende Århus Amt og Aarhus Kommune om kollektiv trafik. I første omgang omkring busprioritering og dernæst en letbanevision i 2005.



Repræsentanter fra stat, region og kommune i Kassel, blandt andre borgmester Nicolai Wammen og byrådsmedlem Niels Brøchner, studerer skinneløsninger, hvor godstog skal forbi letbanestationer. Afdelingsleder Rigmor Korsgaard (med ryggen til), Kollektiv Trafik, holder styr på forsamlingen, 2006.

Foto: Forfatteren.

Grundidéen for visionens etape 1 var at binde de to eksisterende jernbaner, Grenaabanen og Odderbanen, sammen med 12 km nye letbanespor fra Nørreport op ad Randersvej til Lisbjerg og herfra en forbindelse til Lystrup for dermed skabe et sammenhængende letbanesystem. På denne måde kunne man skabe direkte og hurtige forbindelse fra oplandet i syd, nord og øst til bycentrum, til universitetet, til sygehuset i Skejby og de store arbejdspladser i Aarhus Nord.

Det centrale element var selvfølgelig de to eksisterende jernbaner, som på det tidspunkt ikke var elektrificerede. Blikket var derfor rettet mod den tyske by Kassel, hvor man havde opbygget et tilsvarende letbanesystem, hvor togene kørte fra oplandsbyerne ind til bycentret. Der blev her anvendt tog, der både kunne køre på diesel på de lange og åbne strækninger og på elektricitet inde i byen.

Det var denne grundidé, de lokale politikere havde med i bagagen, når turen gik til Christiansborg for at overbevise politikerne her om at gå med på idéen – ikke mindst finansielt. Et første tegn på, at turen ville gå op ad bakke, kom fra daværende trafikminister Flemming Hansen (K), der som et svar på den tilsendte letbanevision i 2005 skrev, at han fandt det uhensigtsmæssigt at indføre sporvognsdrift på Grenaabanen.

Den lokalpolitiske stædighed blev imidlertid fastholdt. Efter Strukturreformen i 2007 blev det politiske sammenhold styrket ved dannelsen af Letbanesamarbejdet mellem den nye Region Midtjylland og de østjyske kommuner. Planlægningsarbejdet fortsatte i regi af Letbanesamarbejdet, og Aarhus Kommune sendte klare signaler gennem opsparring til den forventelige kommunale andel. Presset bar frugt, da trafikminister Carina Christensen (K) kunne meddele, at trafikaftalen 2008 afsatte midler til en medfinansiering af en VVM-redegørelse. I 2009 afsatte forliget *En grøn transportpolitik* 500 mio. kr. I 2010 afsatte forliget *Bedre Mobilitet* yderligere 200 mio. kr.

Den 26. august 2011 blev der udskrevet valg til Folketinget, hvilket forsinkede de politiske forhandlinger om letbanen. Valget betød en ny trafikminister på posten, nemlig Henrik Dam Kristensen (S). Han blev den syvende i rækken efter Sonja Mikkelsen, der oprindeligt gav tilsagn om støtte til udarbejdelsen af spornovnsrapporten i 2000. Det blev så også Henrik Dam Kristensen, der den 31. oktober 2011 sammen med borgmester Jacob Bundsgaard (S), rådmand Laura Hay (V) og regionsrådsformand Bent Hansen (S) kunne skrive under på den politiske aftale som forløber til loven om anlæg af letbanen.



Borgmester Jacob Bundsgaard (S), rådmand Laura Hay (V), trafikminister Henrik Dam Kristensen (S) og regionsrådsformand Bent Hansen (S) underskriver aftalen om letbanen i Aarhus, 2011.

Foto: Forfatteren.

I 2012 gav staten garanti for dækning af nettomeromkostningerne ved fuld elektrificering af Grenaabanen. Elektrificering af Odderbanen var allerede regnet ind i driftsbudgettet, men samme budget kunne ikke umiddelbart klare elektrificering af hele Grenaabanen. Det var en kæmpefordel for projektet, at der nu kunne regnes med elektriske tog på hele linjen. Forudsat grøn strøm i ledningerne ville det også være en absolut fordel for klimaet.

2012 blev i øvrigt et skelsættende år. Den 8. maj vedtog Folketinget i 3. behandlingen Lov nr. 77, der var lovgrundlaget for letbanens etape 1. To forhold var væsentlige her: Dels skulle staten være part i et anlægsselskab, dels skulle staten beholde Grenaabanen. Anlægsselskabet blev stiftet den 31. august 2012 med en bestyrelse på fem medlemmer bestående af embedsfolk valgt af de deltagende parter.

På dette tidspunkt var et åbningsår i 2015, som oprindeligt ønsket, helt urealistisk. 2015 blev sat, fordi det var åbningsåret for Dokk1. Men da åbningsåret for Dokk1 blev fastlagt, var der endnu ikke konkrete beslutninger om letbaneprojektet. Anlægsselskabet havde en bestyrelse og skulle finde en direktør, som skulle opbygge en organisation, der ville være i stand til at gennemføre det store projekt.

En af de største udfordringer var, at der var tale om et *first mover*-projekt. Der forelå absolut intet om, hvorledes letbaner skulle bygges i Danmark. Så selvom man kunne skele til udlandet, skulle hele sikkerhedskonceptet, herunder regelsættet for letbanedrift, bygges op fra grunden. I baghånden sad Trafikstyrelsen, som skulle godkende det hele.

Tilblivelsen af det spektakulære projekt er beskrevet i bogen *Letbanen, Aarhus Letbane – fra vision til virkelighed* udgivet i 2017 af Aarhus Letbane I/S. Her skal nævnes nogle enkelte nedslag i historien, som ikke har været uvæsentlige i forbindelse med realiseringen.

Sten i skoen

Når et milliardprojekt skal rulles ud, kan det ikke undgås, at småsten bliver tilbage i skoen. Det skete også for letbanen. Blandt andet blev det kritiseret, at der på visse af de gamle stationer var problemer med handicappedes adgang til togene. Der var ellers blevet arbejdet ihærdigt under overskriften *Tilgængelighed for alle* – både gennem togenes design og adgangsforhold til standsningssteder. Problemet lå imidlertid på de gamle stationer. Her blev det generelt sikret ved perronombygninger, at indstigningen kunne ske i niveau, og at afstanden mellem tog og perronkant blev minimeret.

I forhold til de tidligere indstigningsforhold, hvor det nærmest var umuligt at komme af og på i kørestol eller med barnevogn, betød perrontilpasninger på de eksisterende stationer et markant løft i kvaliteten. Men nogle stationer ligger i kurver. Da togene er rette linjer, kan der ikke opnås den optimale minimumsafstand mellem perronkant og tog. Alternativet – at ombygge/flytte/nedlægge de gamle

stationer – var ikke økonomisk muligt, og krav om en sådan ombygning ville derfor have været en stopklods for hele projektet.

Der blev også peget på, at der manglede et *Park and Ride*-anlæg fra dag 1. Et sådant anlæg var heller ikke en del af projektet. Såfremt projektet skulle have været perfekt på alle parametre, ville det ikke have været økonomisk realisabelt.

Masterne til elforsyningen blev nok en af de større sten i samlingen. De er temmelig nødvendige for letbanedriften, men er markante i landskabet. For nogen er de decideret uskønne og bliver som sådan brugt af modstandere af letbanen. Alternativer, såsom tog med batterier eller strømskinne i midten af sporene, blev vendt og diskuteret i forbindelse med udviklingen af projektet. Teknologien var og er imidlertid ikke tilstrækkelig veludviklet til, at det kunne have været en reel mulighed. Og med IC4-togene i baghovedet var den overordnede tilgang til togtog, at der skulle være tale om hyldevarer.



Høj indstigning til Aarhus Nærbanes MR-tog på Lystrup Station, 2007.

Foto: Teknik og Miljø, Aarhus Kommune.



Indstigning i niveau til letbanetog på Lystrup Station, 2024.

Foto: Forfatteren.

Godstog til Grenaa

Norddjurs og Syddjurs Kommuner havde i hele planlægningsprocessen og i letbanesamarbejdet lagt vægt på, at muligheden for fortsat kørsel med godstog til Grenaa Havn var essentiel. I forbindelse med VVM-regørelsen for letbanen og offentlighedsfasen heromkring blev det vurderet, at en ny bane til godstog afgrenset fra Lystrup Station til hovedbanen ved Mundelstrup ville være fysisk og økonomisk urealistisk. Det blev derfor en forudsætning for omdannelsen af Grenaabanen til letbane, at det også fremover ville være muligt at fremføre et godstog til Grenaa Havn – også langs havnen i Aarhus. Da et godstog fylder mere i bredden, gav det udfordringer ved perronudformningen. Det var et ønske at udvide perronerne ved de gamle stationer af hensyn til ud-/indstigningen til letbanetogene, men det ville på den anden side betyde, at der ikke var plads til godstogspassage. Letbaneselskabet udviklede en løsning, hvor perronforkanterne kan klappes op, når et godstog skal passere. Det fik også betydning for den nye togbro over Aarhus Å ved Dokk1. Den blev dimensioneret efter, at den kan holde til et fuldt lastet godstog.



Perronforkanter, der kan klappes op, under konstruktion på Beder Station, 2017.

Foto: Forfatteren.

Forberedende anlægsarbejder

Da anlægsselskabet var dannet og tog fat i 2012, blev arbejdet delt op i en pakke med de forberedende anlægsarbejder og så en transportpakke, som i overskrifter indeholdt skinner, perroner, kørestrøm, kommunikation og letbanetog.



I stedet for første spadestik blev der arrangeret kickoff med blandt andet håndaftryk i fundamentet for broen over Egådalen, 2013.

Foto: Forfatteren.



Regionsrådsformand Bent Hansen (S), borgmester Jacob Bundsgaard (S) og rådmand Bünyamin Simsek (V): Når man handler, risikerer man at få ..., 2013.

Foto og tekst: Peter Thyssen.

En forudsætning for at kunne lægge skinnerne var, at bunden var i orden. Det arbejde blev benævnt *de forberedende anlægsarbejder*, som var en kombination af ledningsflytninger væk fra sporarealet, jordarbejder, opbygning af de befæstede arealer og anlæg af flere større broer. Det samlede anlægsarbejde strakte sig således over adskillige kilometer og en stor del af kommunen og nabokommunerne.

To bygværker blev anset for tidskritiske i forhold til den estimerede tidsplan: Det var broen i banegraven og den 347 m lange bro over Egådalen. Interessenterne bag anlægsselskabet skulle sige god for igangsætningen. I forhold til broen over Egådalen skulle Aarhus Kommune tage særskilt stilling til, om broen skulle bygges bredere, så der kunne skabes plads til en bred cykelsti i den ene side. En stiforbindelse på tværs af Egådalen kunne blive en del af en attraktiv overordnet stiforbindelse mellem den påtænkte nye by i Lisbjerg og Aarhus Centrum. Problemet var, at der skulle findes et tocifret millionbeløb blandt de kommunale anlægsmidler. Blandt byrådets medlemmer var der ingen tvivl om, at der skulle siges ja til letbanebroen, men der var ikke umiddelbart den samme parathed til at investere i fremtiden for cyklisterne. Efter en tur i udvalget sagde et flertal i byrådet dog ja til cykelstien.



Letbanebroen i banegraven, 2014.

Foto: Jens Hasse, Chili Foto.

Tog mod Lisbjergskolen

Det store byudviklingsområde i Lisbjerg er med tiden tænkt betjent af letbanen. En afgrening af letbanen mod vest ved Lisbjerg Hovedgade indgår derfor i byplanerne. Linjen kan forlænges mod Søften – og Hinnerup på tværs af E45. Byrådet vedtog i 2006 at bygge en ny skole i Lisbjerg. Da letbanen skulle bygges, skulle byrådet derfor tages stilling til, om første del af linjen gennem det nye byområde skulle etableres som et tilkøb – 100 % finansieret af Aarhus Kommune. Byrådet vedtog enstemmigt i 2013 at tilkøbe denne mulighed, blandt andet fordi det åbnede mulighed for at øge antallet af togafgange mod Lisbjerg. Det forventedes, at den høje frekvens af tog til Lisbjerg – kombineret med de moderne skolefaciliteter – ville forøge områdets attraktion og fremme hastigheden af byudviklingen i området.

Designet

Togenes design – både udvendigt og indvendigt – er unikt for Aarhus Letbane. Det blev udviklet af Aarhus Letbane og stadsarkitekten. Resultatet blev et stilrent skandinavisk udtryk, hvor der er tænkt over den mindste detalje. I forbindelse med designprocessen oprettede Aarhus Letbane et særligt *Råd for tilgængelighed* med repræsentanter for flere handicaporganisationer, som kunne give råd og vejledning om udformning og indretning. Farven på toget er speciel, idet toget skifter udtryk afhængig af de omgivelser, det kører i.

Tunneler under Nørrebrogade, rettidig omhu

Da anlægsarbejderne for letbanen startede, var Aarhus Kommunehospital ved Nørrebrogade fortsat i drift om end under udflytning til Aarhus Universitetshospital i Skejby. På dette tidspunkt var der en formodning/forventning om, at Kommunehospitalets grund og bygninger skulle overtages af universitetet, men vilkårene lå endnu ikke fast, og beslutningen var ikke taget. Da Nørrebrogade med fire bilspor og to letbanespor udgør en kraftig barriere, var der et ønske om at få etableret to tunneler udover den eksisterende tunnel ved Wilhelm Meyers Allé. Hullerne og tunnelrørene skulle i givet fald etableres, inden letbaneskinnebanerne blev lagt. Letbaneselskabet kunne styre de nødvendige entrepriser, men den finansierende part manglede.

Aarhus Kommune valgte at stå i forskud med udgiften, da der var tale om en nu-eller-aldrig-situation. Tunnelrørene blev etableret i 2014 og lå som lukkede rør, indtil de kunne få forbindelser i begge ender.



Murstenene i tunnel ved Trøjborgvej skifter farve fra rød ved det gamle kommunehospital til gul ved det oprindelige universitetsområde, 2023.

Foto: Forfatteren.

Valg af konsortium

Valg af konsortium blev diskuteret både blandt politikere og i offentligheden. Årsagen hertil var, at det konsortium, der havde givet det bedste bud på Transportpakken, blandt andet bestod af det italienske firma Ansaldo STS. Det er et søsterfirma til Ansaldo-Breda, som har leveret IC4-togene til Danmark. Alarmklokkerne ringede heldigvis kun hos dem, der ikke havde tilstrækkelig viden om sagen. Konsortiet bestod nemlig også af det tysk/schweiziske firma Stadler, som skulle levere selve togene. Et firma, der var kendt for at levere høj kvalitetsprodukter. Desuden havde Ansaldo STS, som altså ikke skulle bygge toge, men levere skinneinfrastrukturen, fine referencer i store dele af Europa – udover at have stået for bygningen af den københavnske metro.

Økonomien

Det samlede projekt for letbanens etape 1 bestod af de forberedende anlægsarbejder og Transportpakken med skinner, signalsystemer og tog. Anlægsarbejderne var kendt stof, og der var ikke de store problemer med økonomien her, selvom dele af entrepriserne var store og komplicerede, som broerne over Egåen, i banegraven samt over Aarhus Å. Men Transportpakken var delvis ukendt land, og som før nævnt lå der ingen retningslinjer for bygning af letbaner i Danmark, ligesom de nødvendige ændringer af færdselsloven først blev vedtaget i 2014 – to år efter anlægsselskabet var etableret.

Det at være first mover med et stort antal ukendte faktorer – kombineret med stigende markedspriser og uforudsigelige udgifter – betød, at de tilbud, der kom ind, lå meget langt fra det opstillede budget. I forbindelse med udbudsrunderne blev der opnået betragtelige reduktioner i den samlede pris, så det til sidst måtte konkluderes, at markedsprisen var nået.

Det betød efterfølgende lange og seje politiske forhandlinger om differencen mellem budget og markedspris. Interessenterne indvilligede slutteligt i at finansiere underskuddet med den i loven fastlagte

procentvise fordeling, som var 47,2 % til Aarhus Kommune, 5,8 % til Region Midtjylland og 47 % til staten.

Sammenlignende opstillinger over økonomien og de statslige tilskud i letbaneprojekterne i Aarhus, København, Odense og Aalborg viste, at Aarhus Letbane havde den mindste kilometerpris pr. km ny letbane, og at Aarhus fik det relativt set mindste tilskud fra staten.

Staten betingede sig, at den kunne trække sig ud af anlægsselskabet, efter aftalen om restfinansieringen var faldet på plads. Aarhus Kommune og Region Midtjylland indgik herefter en aftale om sammenlægning af anlægsselskabet og driftsselskabet til ét selskab: Aarhus Letbane I/S. Projektet i Aalborg blev ændret til et BRT-projekt (Bus Rapid Transit). I BRT-projekter anvendes særlige lange busser med stor passagerkapacitet. De kører i eget tracé, har høj afgangsfrekvens, høj rejsehastighed og regularitet. Stoppesteder bygges i god kvalitet med niveaufri ind- og udstigning. BRT-projektet i Aalborg benævnes Plusbus. Se foto af Plusbus side 237.

Trods de økonomiske vanskeligheder lykkedes det at få åbnet letbanen i december 2017 på den nye strækning mellem Aarhus H og Aarhus Universitetshospital.



Sallings juledekoration havde et letbanetog med, 2017.

Foto: Forfatteren.



Sidste dag med Lynettetog, Beder Station, 2012.
Foto: Forfatteren.



Sidste dag med Desiro-tog, Beder Station, 2016.
Foto: Forfatteren.



Letbanetog, Beder Station 2024.
Foto: Forfatteren.

Samspil

I løbet af 00'erne skete der flere ting, som alle pegede i retning af et bedre og mere effektivt kollektivt transportsystem. Strukturreformen pr. 1. januar 2007 betød dannelsen af de regionale trafikselskaber. Dermed var muligheden for en bedre koordinering af de forskellige kollektive transporttilbud i form af de statslige baner, regionale buslinjer, bybuslinjer og letbaner til stede. Letbanesamarbejdet, som ligeledes blev etableret i 2007, understøttede ønsket om, at se det kollektive trafiktilbud i sin helhed. Samtidig kom der øget fokus på at reducere transportens miljø- og klimapåvirkning i form af luft- og støjforurening, trafikuheld og CO₂-udslip. Særligt Aarhus Kommunes målsætning om at blive CO₂-neutral i 2030 smittede af på formuleringer i Kommuneplan 2009 med hensyn til transport og infrastruktur og sammenhængen med bystrukturen. En af nøglerne blev byfortætning omkring transportkorridorer, i hvilke den kollektive transport skulle have gode vilkår.

I 2011 tog Aarhus Kommune initiativ til en markant omlægning af bybusnettet. Indtil da var bybusnettet præget af at være fintmasket med korte gangafstande til nærmeste stoppested. Problemerne herved var snørklede ruteforløb, lav rejsehastighed, lange ventetider og dårlige skift mellem busser. Det nye system blev bygget op over et net af A-buslinjer med høj frekvens og en målsætning om, at ca. 70 % af boliger og arbejdspladser skulle have adgang til det højklassede net inden for maks. 400 m. Populært sagt gik man fra et system med kort afstand til et stoppested, hvor man risikerede at skulle vente længe på en bus, til et system, hvor man skulle gå lidt længere, men til gengæld være sikker på en bus inden for kort tid. Det nye net skulle selvfølgelig tilpasses letbanens ankomst i 2017.

Da regeringen lancerede *Togfonden DK* og *Timemodellen*, viste letbanesamarbejdet, hvorledes de gode intentioner for jernbanenet kunne understøttes lokalt og regionalt. Letbanesamarbejdet producerede i 2013 *Samspil 2025*, som var et udspil til en plan for en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Østjylland. I *Samspil 2025* blev den overordnede kollektive trafik i Østjylland sat under ét. Dermed blev statens planer for det overordnede banenet sat i sammenhæng med eksisterende og nye regionale baner, letbaner, busser og kombinationsrejser mellem individuel og kollektiv transport.

Business Region Aarhus (BRA) er et politisk interessefællesskab om vækst og udvikling og består af 12 kom-

muner i Østjylland. I 2015 nedsatte BRA en mobilitetskommission, der fik til opgave at tage pulsen på den samlede transport i regionen og komme med anbefalinger til strategier for udbygning af infrastrukturen. Rapporten fra 2016 behandlede den samlede mobilitet, og der var heri en erkendelse af, at den kollektive trafik skulle spille en større rolle. Anbefalinger og strategier for den kollektive trafik lagde sig op ad *Samspil 2025*. Som den nedsatte trafikkommission i Aarhus Kommune i 1970 peger også Mobilitetskommissionen på, at *"det således ikke [er] givet, at prisreduktioner pr. definition fører til en højere markedsandel for den kollektive trafik om end der formentligt er stor forskel i prissølsomheden for forskellige grupper."* Og videre: *"for de korte rejser i bybusområderne vil meget lave priser i øvrigt i betydeligt omfang reducere gang og cykeltrafik."*

Forud for nye trafikforhandlinger udarbejdede letbanesamarbejdet i 2020 en justeret vision, *Samspil 2030*, som blev sendt til Folketingets Trafikudvalg. *Samspil 2030* er en visionsplan for udbygning af højklasset kollektiv infrastruktur i Østjylland – en østjysk fingerplan, som kan understøtte væksten, bidrage til at reducere trængslen, og som sikrer en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i det østjyske bybånd.

Som sådan erstatter den *Samspil 2025*. Til forskel for denne plan har *Samspil 2030* både fokus på letbane- og BRT-løsninger (BRT = Bus Rapid Transit), mens den fortsat har fokus på den vigtige sammenhæng med det statslige banenet og mulige udbygninger heraf samt trafikale knudepunkter. Konkret indeholder *Samspil 2030* en række projekter, som tilsammen udgør visionen for en sammenhængende og bæredygtig mobilitet, bl.a. letbanens etape 2 (Lisbjergskolen-Hinnerup og Aarhus-Brabrand inkl. en ny Brabrand Station), en ny regionalbane Silkeborg-Galten-Aarhus, en BRT-løsning i Randers som forløber for en letbane, højklassede BRT- eller letbaneløsninger i Aarhus, kapacitetsudvidelser for letbanens etape 1, en ny station i Stilling samt øget regionaltrafik på det statslige banenet.

En vigtig del af trafikaftalen *Infrastrukturplan 2035* var, at der blev sat penge af til en ny bane mellem Silkeborg og Aarhus. Når dette anlæg, som har været et stort ønske fra Østjylland i mange år, står færdigt, vil rejsetiden mellem Silkeborg og Aarhus med kollektiv transport være reduceret ganske betragteligt. Det er således vurderet, at rejsetiden kan reduceres fra mellem 43 og 52 minutter til mellem 22 og 24 minutter.



Samspil 2025 og Samspil 2030.

Foto: Forside af pjecer udarbejdet af Midttrafik for letbanesamarbejdet i henholdsvis 2013 og 2020.



BRT-bussen Plusbus i Aalborg, sat i drift i 2023.

Foto: Anne Bach.

Politisk uenighed i Aarhus om letbaner førte til heftige enten-eller-diskussioner, som gik meget på, om der skulle anvendes BRT eller letbane i løsningskataloget frem for at se på helheden og dermed se på, hvor de enkelte virkemidler både fysisk og økonomisk var bedst anvendt. F.eks. er det oplagt at anvende BRT på ringvejssystemet og ikke letbane, som her vil være alt for dyr at etablere. Til gengæld har letbanen en absolut fordel ved at blive forlænget til Hinnerup. Såfremt der bruges en BRT-løsning her, vil det forudsætte et skift til letbane i Lisbjerg og dermed øget rejsetid. Desuden kommer letbanen på tværs af E45, hvorved det bliver muligt at kombinere et Park and Ride-anlæg her med omstigning til letbanen.

Med baggrund i diskussionerne om den fremtidige kollektive trafik nedsatte Aarhus Kommune *Udvalget for fremtidens højklassede kollektive trafik*. Udvalget af rapporterede i 2022, og byrådet vedtog den 27. april 2022 en indstilling vedrørende denne af rapportering, men uden at der kom konkrete løsninger på bordet.

Som i 1970 overlod byrådet det til Teknik og Miljø at komme med konkrete løsninger.

Citater fra det indledende afsnit i rapporten: *"For fortsat at leve op til klimamålsætningen efter 2030 er der også behov for at byudviklingen, både i den eksisterende by og i nye byområder, sker bæredygtigt. Forskningen peger på, at kompakt og blandet byudvikling baseret på transportorienterede principper har et stort synergipotentiale, hvis det kombineres med højklasset kollektiv trafik.*

Derfor anerkender vi, at der er et stort behov for udbygning og udvikling af det samlede kollektive transportsystem, og i særdeleshed den højklassede kollektive trafik, der har et stort potentiale."

Og om grundproblemet med det kollektive transportsystem: *"Sat på spidsen tilbyder den kollektive trafik et produkt, der kører fra et sted, man ikke er – til et sted, man ikke skal hen – og oftest på et andet tidspunkt, end man har brug for."*



Et tidsbillede

I 2015 skulle denne bogs forfatter holde et oplæg om anvendelse af BRT-løsninger i Aarhus på et seminar i Roskilde om kollektiv trafik. Også trafikminister Magnus Heunicke var inviteret. Han var imidlertid forsinket, så jeg fik besked på at gå i gang. Lige da mit første billede af en pjece fra 1950'erne vises på skærmen, ankommer Magnus Heunicke, og han bliver selvfølgelig prioriteret. Bonusgevinsten er, at mit billede bliver på skærmen og jeg får mulighed for at tage et foto.

Trafikminister Magnus Heunicke (S) på seminar om kollektiv trafik i Roskilde, 2015.

Foto: Forfatteren.



Den tredje Hovedbanegård, afgangshallen, fotograferet i forbindelse med indvielsen, 1929.

Foto: Hammerschmidt Foto, Aarhus Stadsarkiv.

Aarhus Hovedbanegård

Den nuværende hovedbanegård er fra 1929 og den tredje hovedbanegård. Den første blev opført i forbindelse med, at jernbanen til Randers blev anlagt i 1862. Allerede i 1884 blev der bygget en ny og større hovedbanegård placeret omtrent dér, hvor den nuværende hovedbanegård ligger. Banegården fra 1884 lå i sporniveau, hvorimod den nuværende banegård blev hævet ca. fire meter tillige med det omliggende terræn. Herved kom ankomsthallen til at ligge hævet over sporene. Terrænhævningen betød, at en række gamle ejendomme på Banegårdspladsen blev revet ned og erstattet af de gule palæagtige bygninger her og i Park Allé. Den øverste del af Ryesgade mod Banegårdspladsen måtte ligeledes reguleres.

Placeringen af Hovedbanegården bliver med jævne mellemrum diskuteret. I den forbindelse foreslås banegården flyttet ud vest på, hvor passagerer til Aarhus, så skal skifte til et andet transportmiddel. Vurderingen af banegårdens placering foretages ofte af bilister. Argumentet er således, at det vil være nemmere at komme til banegården i bil, såfremt den placeres ude vest på, hvor der kan anlægges store parkeringspladser. For at underbygge argumentet fortælles om bilister, der må køre til Skanderborg og tage intercitytoget herfra. Desuden fremhæves, at sporarealet ved en flytning i givet fald kan anvendes til vejanlæg.

Af samme årsag er der gennem tiderne gennemført undersøgelser af, om det er fornuftigt at flytte Hovedbanegården – blandt andet i forbindelse med Infrastrukturudvalgets rapport i 1999. Konklusionen var dengang som nu, at det *ikke* kan anbefales. Hovedkonklusionen er, at gennemgående tog mod Randers og Aalborg vil kunne spare ventetid. Til gengæld vil en udflyttet Hovedbanegård være placeret langt fra tyngdepunktet for befolkning, erhverv og kollektiv trafik. Dermed vil det give en ringere betjening for de fleste rejsende til og fra Aarhus, som udgør størstedelen af de rejsende i de gennemgående tog.

Efter bygningen af Bruuns Galleri er der også opstået en form for synergieffekt mellem center og banegård. Således kommer mange besøgende med tog. De kritikere, der mener, de har svært ved at sætte rejsende af ved banegårdens indgang, overser måske også, at det er muligt at benytte det store parkeringsanlæg ved Bruuns Galleri, hvorfra der er få minutters gang til banegårdens afgangshal. Som det er udtrykt i en af hovedpointerne i rapporten fra *Udvalget for fremtidens højklassede kollektive trafik*: "Ved at organisere og planlægge byudvikling i forhold til stationsområder sikres ikke blot et større kundegrundlag, det giver også flere borgere en nem adgang til højklasset kollektiv trafik og mulighed for at kombinere rejsen med andre gøremål."

Rutebilstationen

Under rutebilstationen lå der frem til 2021 en parkeringskælder for almindelige biler. Betondækket blev gennem tiderne mere og mere slidt, så i 2020 blev det – på baggrund af tilstandsvurderinger af de bærende betondæk – konkluderet, at risikoen for sammenstyrtning med fatale uheld til følge var for høj. Byrådet besluttede derfor, at parkeringskælderen skulle nedbrydes og fyldes op med sand og grus. Efterfølgende blev selve trafikarealet for rutebilstationen bygget op og moderniseret inden for de begrænsede fysiske og økonomiske rammer, der forelå. Beslutningen blev taget velvidende, at der fortsat var et ønske om at byudvikle hele området. På den anden side var der endnu ingen besluttede og konkrete planer herfor. Gennem årene har det stående dilemma netop været afvejningen mellem at poste penge i en dårligt vedligeholdt parkeringskælder mod ønskerne om at omdanne/modernisere hele området.

Allerede i begyndelsen af den nye kommunes periode fra 1970 var der tanker om at omdanne Aarhus H til en moderne trafikterminal. Således blev der nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter for Aarhus Kommune og DSB i 1973, der skulle se på mulighederne – herunder komme med forslag til en principaftale og udbygningsaftale mellem kommunen og DSB. Visionen for arbejdet var, at terminalen skulle omfatte banetrafik, rutebiltrafik, bybusser, lufthavnsbusser, par-

keringsanlæg og en eventuel kommerciel udnyttelse af arealerne. Der blev arbejdet med et konkret forslag til placering af rutebilerne på Oliefabrikkens arealer, men på grund af den økonomiske afmatning blev samarbejdet sat i bero og udskudt på ubestemt tid.

I 1990'erne ønskede DSB at nedlægge Centralværkstedetsarealet, og det gamle ønske om en trafikterminal ved Hovedbanegården kom op – både hos Aarhus Kommune og DSB. Parterne ønskede en trafikterminal, som kunne tiltrække mange nye rejsende med intercitytogene, når den faste forbindelse over Storebælt kunne tages i brug. Overskriften for ønskerne har været at omdanne området til en fremtidig trafikterminal for tog-, bus- og rutebilforbindelser med gode omstigningsforhold og korte gangforbindelser, samtidig med at hele området blev byudviklet under respekt for de mange bevaringsmæssige bygninger.

Årsagen til at planerne om en moderne trafikterminal med jævne mellemrum er sat i bero, skal ses i sammenhæng med den kompleksitet, opgaven har. Først og fremmest er der adskillige parter og interesser involveret i opgaven, udover at ejerforholdene går på kryds og tværs af arealerne. Dertil kommer, at de tekniske løsninger er komplicerede krydret med forskellige politiske holdninger til projektet. Endvidere øger ønsker om overdækning af banegraven vest for banegården og



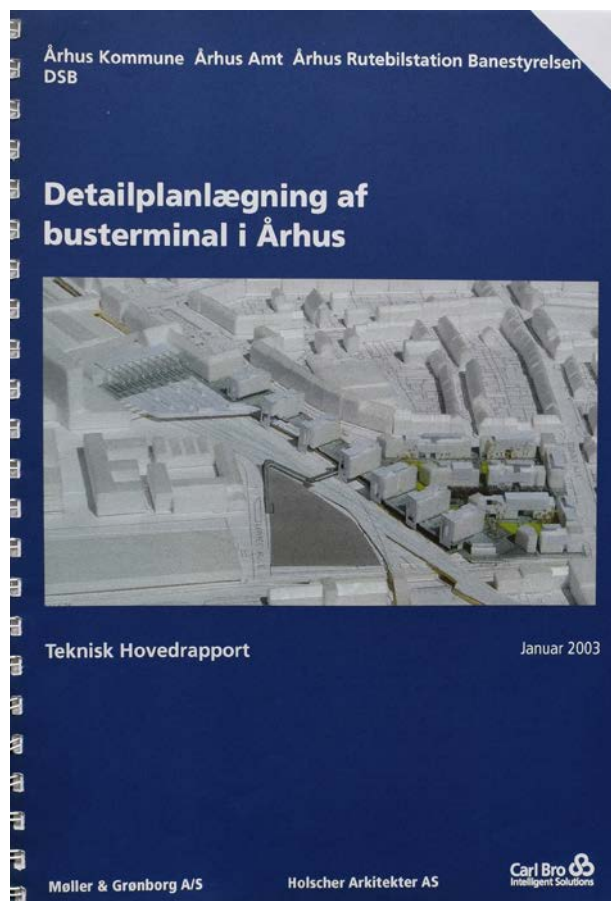
Rutebilstationen set fra badeanstaltens tårn, ca. 1955. Bemærk nedkørslen til parkeringskælderen.

Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.

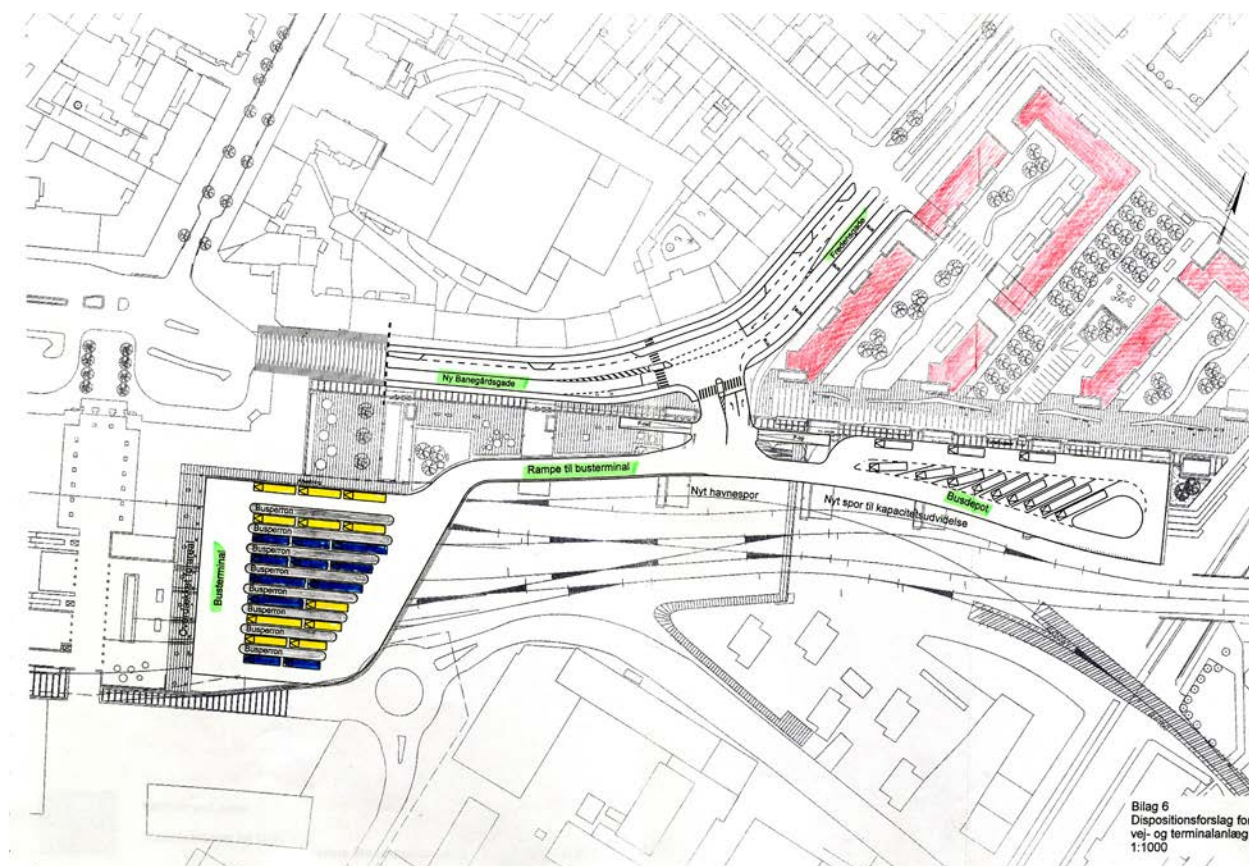
hele Banedanmarks elektrificeringsprojekt, som stiller særlige krav til løsninger omkring banegården, antallet af faktorer, der skal tages højde for. Udviklingen i trafikplaner for buslinjenettet betyder desuden, at afstanden til det gamle rutebilsbegreb bliver større og større. Dét, at rutebilen ankommer fra oplandet, læsser passagerer og fragt af for derefter at holde stille til næste afgang, forekommer ikke så ofte længere.

Intentionerne har dog gennem årene ikke fejlet noget. I maj 1994 blev der udarbejdet et debatoplæg, som indeholdt seks forskellige modeller til placering af en ny rutebilstation. Indledningen indeholder et afsnit med overskriften *"En gordisk knude,"* som det altså endnu ikke er lykkedes at hugge over.

For at understrege kompleksiteten nævnes det i rapporten, at de seks modeller skal opfattes som eksempler ud af mange muligheder, udvalgt for at vise spændvidden og variation i arealforbrug, økonomi og trafikale konsekvenser. I tilknytning til byrådets behandling af forhold omkring Centralværkstedsområdet i 1994 blev løsningsrummet indsnævret til tre modeller: 1) på arealerne langs Ny Banegårdsgade, 2) på selve Banegårdspladsen og 3) på daværende (og nuværende) rutebilstation.



Hovedrapportens forside samt planen over "Dækket".



I januar 1998 besluttede byrådet så, at der skulle arbejdes videre med en løsning, hvor rutebilstationen blev, hvor den var, men med en reduktion af antallet af opmarchbåse og med et elektronisk passagerinformationssystem.

Denne beslutning blev dog udfordret allerede i 2000 med vedtagelsen af Infrastrukturudvalgets Handlingsplan. I forhold til rutebilstationen vedtog man at igangsætte en detailplanlægning af området i samarbejde mellem stat, amt og kommune med henblik på at udvikle en moderne busterminal i nær tilknytning til hovedbanegården og set i relation til udviklingen af Centralværkstedsområdet. Arbejdet blev støttet med statslige midler fra det såkaldte *Pinsepakkeforlig* i 1998 og resulterede i rapporten *Detailplanlægning af busterminal, Teknisk Hovedrapport, januar 2003*. Arbejdsgruppen undersøgte tre modeller: 1) en busterminal på den eksisterende rutebilstation, 2) en busterminal på arealet langs sydsiden af Ny Banegårdsgade og 3) en busterminal øst for Banegårdshallen på et betondæk over baneterrænet. De tre modeller fik kaldenavnene *Fladen*, *Stangen* og *Dækket*. Sidstnævnte blev anbefalet over for byrådet. Det blev en langvarig politisk behandling, der begyndte i april 2003 og sluttede i april 2004 efter adskillige møder i Teknisk Udvalg, og efter at sagen var blevet sendt tilbage til Teknik og Miljø til fornyet behandling.

Konklusionen blev, at byrådet besluttede at fastholde beslutningen fra 1998 om at ombygge den eksisterende rutebilstation til en moderne busterminal. Arbejdet siden 1994 resulterede således i, at navnet skiftede fra *rutebilstation* til *busterminal*, dog tilføjet moderne.

I 2005 tog rådmand Poul B. Skou (K) imidlertid initiativ til at tage beslutningen op til revision. Den 1. juni kunne et bredt flertal i byrådet (S, K, SF samt løsgænger Brian Korsgaard) skrive under på en aftale om en ny busterminal placeret på et dæk over baneterrænet øst for Hovedbanegården, *Dækket*, som beskrevet i hovedrapporten fra 2003.

I aftalen beskrives, at anledningen til at tage spørgsmålet op igen er vedtagelserne i forbindelse med trafikplan for Aarhus Midtby i 2004, ifølge hvilken den individuelle trafik over Banegårdspladsen skal reduceres. Dermed skabes kapacitet i Ny Banegårdsgade til, at busterminalen kan nøjes med en enkelt vejadgang fra Ny Banegårdsgade. Vejbetjeningen af

busterminalen var netop en af knasterne i de politiske diskussioner i 2003.

I 2011 viste der sig en ny mulighed for at realisere idéerne om en ny busterminal og få gang i byudviklingen af området. Firmaet Steen & Strøm Danmark A/S, som stod bag Bruuns Galleri, havde nogle idéer til udvidelse af Bruuns Galleri. Disse idéer åbnede for en ny byrdefordeling mellem parterne og medfinansiering af det kostbare dæk hen over sporene. Samme år godkendte byrådet en samarbejdsaftale mellem DSB Ejendomsudvikling A/S, Steen & Strøm Danmark A/S og Aarhus Kommune om at udvikle en helhedsplan baseret på modellen benævnt *Dækket*.

Ud af arbejdet kom der en strukturplan med navnet *Perlekæden*. Lidt mere poetisk end *Fladen*, *Stangen* og *Dækket*. Men det poetiske var ikke nok! I mellemtiden meldte to problemstillinger sig på banen: Det var Banedanmarks elektrificeringsprojekt, som kunne få konsekvenser for vandrehallen i Aarhus H og dermed den højde over sporene, som et dæk øst for Aarhus H skulle matche. Men det var også tanker om en overdækning af banegraven vest for Aarhus H, der på ny dukkede op fra dybet. På det grundlag valgte byrådet i 2018 at sige ja til en gennemførelse af tekniske undersøgelser af en overdækning og bebyggelse af banegraven. Disse vedtagelser fik rådmand Bünyamin Simsek (V) for Teknik og Miljø til at igangsætte arbejdet med en ny helhedsplan for hele området omkring Aarhus H i 2018. Undervejs blev der formuleret en vision og strategier, hvori blandt andet nævnes, at området skal være en central mobilitetshub, og strategien skal udpege et mobilitetshierarki.

I maj-juni 2020 behandlede byrådet en indstilling fra Teknik og Miljø om *Banegårdskvarteret – mobilitetssystem*, forudsætninger for det videre arbejde med en helhedsplan. Heri arbejdes der med to modeller for en ny busterminal. Den ene er en placering på rutebilstationens grund og den anden en placering på et dæk øst for Aarhus H. Teknik og Miljø anbefalede en placering på rutebilstationens grund. Byrådet vedtog en placering øst for Aarhus H.

Efter en omfattende høring i offentligheden vedtog byrådet en endelig helhedsplan for Banegårdskvarteret den 15. december 2021, hvori blandt andet indgår en fremtidig placering af en busterminal øst for Aarhus H.

Fra bysti til supercykelsti, planlægning for cyklister

Hvis cykeltrafikken skal tage en større del af transportarbejdet, kræver det et tilsvarende løft i cykelinfrastrukturen. Siden 1970 er der med forskellig intensitet arbejdet på at forbedre forholdene for cyklister. Da den nye kommune blev til, var forholdene ikke de bedste. Der manglede især cykelstier på en lang række af de overordnede veje. Både i planlægningen og i forbindelse med nyanlæg var der dog – både administrativt og politisk – en stigende bevidsthed om, at også forholdene for cyklister skulle forbedres.

Arven fra tiden før kommunalreformen var med hensyn til stiplanlægningen beskednen. I Egnsplanden fra 1966 er tanker og idéer om et stinet gemt væk under afsnittet om rekreative forhold, men der løftes dog i samme afsnit en advarende finger med følgende formulering: *"Det er derfor betænkeligt, at medens der i disse år foretages en omfattende udbygning af det offentlige bilvejnet i takt med bilismens vækst, således at næsten ethvert punkt i landet kan nås i bil, er det yderst begrænset, hvad der etableres af selvstændige anlæg for cyklister og fodgængere."*

Et par enkelte perler lå fra gammel tid og gav inspiration til planlæggerne: Det var Brabrandstien, som blev påbegyndt i 1950 i et samarbejde mellem Brabrand og Aarhus Kommune, samt Risskovstien, som kan dateres tilbage til 1894. Og så havde Aarhus indtil 1971 en borgmester, Bernhardt Jensen, der tidligt så, at cyklen – specielt i forhold til trafikken i Midtbyen – burde være en del af kataloget over løsninger på trafikproblemer.



Det ikoniske parti af Brabrandstien, Fiskehusbroen over Aarhus Å under de tre jernbanebroer. Opmåling efter oversvømmelse i 1962. Bemærk teknikerens plusfour.
Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.

Bystier

Den nye Aarhus Kommune tog i begyndelsen af 1970'erne fat på arbejdet med en overordnet stiplanlægning. Som det optimistisk formuleres i Aarhus Kommunes beretning fra 1971-1972: *"Der er påbegyndt en registrering af såvel offentlige som private stier for herigennem at skabe grundlag for en intensiveret stiplanlægning."*

Den nye kommune var da heller ikke særlig gammel, før rådmand Orla Hyllested (S) og rådmand Olaf P. Christensen (K) kunne indvie cykelstier på Silkeborgvej fra Cereskrydset til Ringgaden.



Rådmand Orla Hyllested (S) og rådmand Olaf P. Christensen (K) (med hat).

Foto: Aarhus Kommunes beretning 1970.

I forbindelse med den intensiverede stiplanlægning blev der etableret et samarbejde med Dansk Cyklist Forbund, som synede og prøvekørte alle kommunens cykelstier med et tosidigt formål: dels at få udarbejdet en prioriteret liste over istandsættelses- og forbedringsarbejder, dels at få lavet et publikumsorienteret cykelstikort. Også et sæt overordnede regler for projektering af stier blev formuleret for at få en ensartet standard på nyanlagte stier, afhængig af hvilken funktion stien skulle have. Parallelt med den overordnede stiplanlægning blev der udarbejdet vej- og stiplaner i de enkelte lokalområder.

I 1977 blev en samlet stiplan tillige med en strategi for udbygning af stinettet forelagt byrådet. Arbejdet var initieret af forliget om kommunens budget 1977. I den forbindelse blev det vedtaget, at: *"Der på årsbudgettet optages 2 mio. kr. ekstraordinært til cykelstier. Magistratens 2. afdeling anmodes om over for Byrådet at fremlægges et forslag om udbygning af cykelstier."*

I redegørelsen fra 1977 blev fordele og ulemper ved at cykle oplistet, f.eks.:

- Cyklen er et individuelt transportmiddel. Den yder dør-til-dør-transport af hurtigste og korteste vej.
- Cyklen er miljøvenlig. Den frembringer ingen støj og ingen luftforurening.
- Cyklen kan være ukomfortabel. Vind, regn, sne.
- Det at cykle kan være farligt i sig selv.

Til sidstnævnte ulempe blev tilføjet: *"Cykling er en balance-akt, som ikke alle mestrer lige godt. Af alle de hospitalsregistrerede cyklistuheld i kommunen er 2/3 singleuheld, dvs. uheld, hvor ingen andre trafikanter er indblandet."*

Redegørelsen blev ledsaget af et overordnet forslag til struktur for et sammenhængende hovedstinet, hvori indgik ca. 300 km egentlige stier for cyklende og gående klassificeret i bystier og landskabsstier.

Bystibegrebet opstod i 1970'ernes stiplanlægning med inspiration fra Brabrandstien og Risskovstien. Bystier skulle være overordnede stier hovedsagelig i eget tracé mellem byområder i kommunen.

Bystiplanlægningen var et godt fundament, når krydsningen af overordnede veje skulle sikres. F.eks. var planerne for bystien mod Lisbjerg et af de tunge argumenter for at få staten til at finansiere en tunnel under Vejlbj Ringvej ved Gustav Holms Vej i forbindelse med udbygningen af Ringvejen (se side 102).

Planlæggerne på Stadsingeniørens Kontor fortsatte med at øge fokus på cyklismen. Således beskrives i Aarhus Kommunes beretning fra 1981 i afsnittet om særlige planlægningsopgaver i Stadsingeniørens Kontor: *"Foranlediget af den voksende interesse for cykeltrafik har sektionen i årets slutning påbegyndt en totalplanlægning for denne trafikform."*

Byrådet fulgte op med særskilte bevillinger til stianlæg: 1) Cykelstier på Aldersrovej og Bethesdavej som led i en bysti mod Lisbjerg blev udført, 2) stien ved Varna,

så cyklister ikke skulle benytte Ørneredevej på vej mod Moesgård Strand og 3) cykelstier på Dalgas Avenue i vestsiden mellem Marselis Boulevard og Filtenborg Plads samt 4) cykelstier på Frederiks Allé mellem Banegårdsgade og Vester Allé var nogle af de cykelstianlæg som blev udført i 1980'erne.

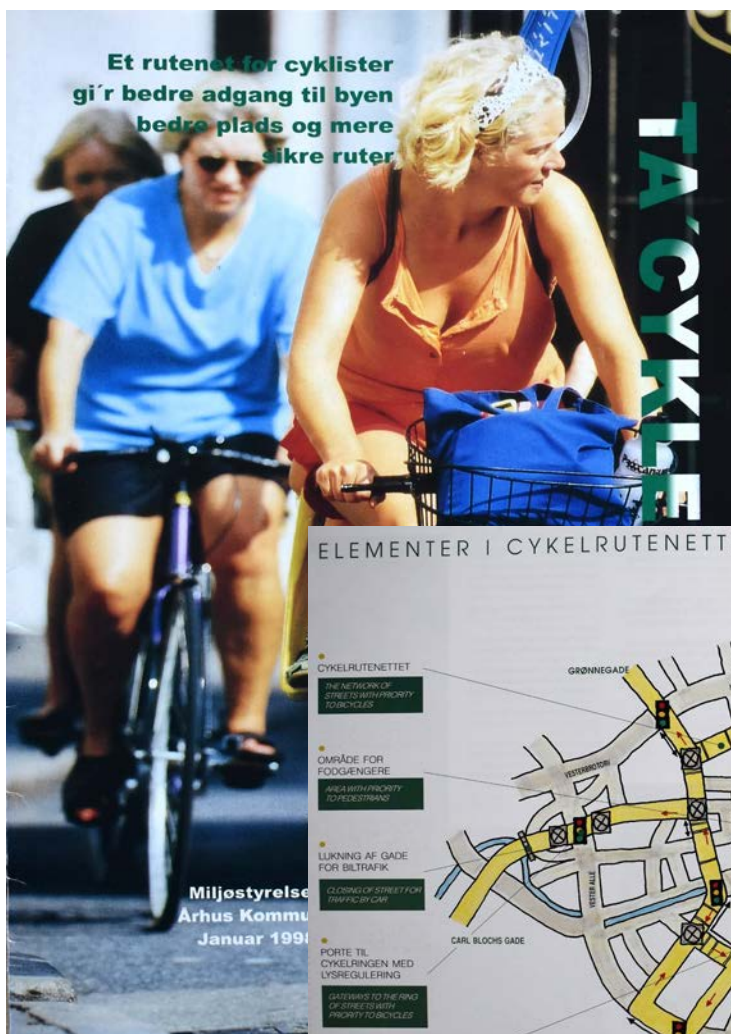
1980'erne blev også det årti, hvor begrebet cykelrute blev udviklet og etableret i et samarbejde med staten. Her opstod der også en erkendelse af, at der burde arbejdes mere intenst med foranstaltninger, der kunne fremme cyklismen. Cykelruten i Mejlgade var ét af fire forsøg med cykelruter i større byer. I forbindelse med cykelruten i Mejlgade blev der etableret blå cykelfelter i krydset Åboulevarden/Dynkarken for at nudge cyklister sydfra til at benytte Åboulevarden-Skolegade som et alternativ til den på det tidspunkt risikable strækning Havnegade-Kystvejen. Cykelruten blev indviet med deltagelse af trafikminister Arne Melchior (CD) den 23. august 1985.

På landskabsstiområdet skete der også noget. I 1980'erne skulle der etableres en stor transmissionsledning for kraftvarme fra Studstrup til Randersvej. Transmissionsledningen består af fire store rør, der på visse strækninger ligger oven på jorden. Ledningerne kan serviceres via en anlagt servicevej parallelt med de overjordiske rør og ovenpå de underjordiske. Servicevejen kan benyttes af gående, cyklende og ridende med de forudsætninger, at belægningen er grusbelægning dimensioneret efter den servicetrafik, der skal køre på vejen, og at den ikke skal sneryddes og belyses. Lokalplan 182, der sikrer areal til transmissionsledningen, har bestemmelser om beplantning langs servicevej og rørledninger.

En form for udløber af denne rekreative forbindelse var planlægningen af en landskabsstiforbindelse langs Egåen fra Grenåvej til Aarhusbugten. Det blev en langvarig sag. Hvor lokalplanen for den store transmissionsledning tog ni måneder fra godkendelsen af lokalplanforslaget til endelig vedtagelse af lokalplanen, tog det næsten seks år at få Lokalplan 134, *Landskabsstiforbindelse langs Egåen*, på plads. Overskriften i Århus Stiftstidende den 23. februar 1988, hvor sagen havde kørt i fire år, lød da også: *"Et kongerige for en afgørelse."* En uddybende artikel i marts samme år beskrev årsagen til hårdknuden, som var dyb uenighed mellem grundejerforeninger om benyttelse af private fællesveje. Artiklen beskrev det på følgende måde: *"Følelserne for hinandens synspunkter har medført flere episoder af mere eller mindre værdig karakter."*



Varme, Vej og Vand (bag beplantning). Set fra krydsning med Egåen mod nordøst, 2023.
Foto: Forfatteren.



Cykelringen i City med forsiden af folderen indsat.

Foto: Fra folderen Tag cyklen i Aarhus, Miljøstyrelsen, Aarhus Kommune, januar 1998.



Fokus på cyklisters forhold i Midtbyen

1990'erne var præget af udviklingen og implementeringen af Trafikplan for City, vedtaget i 1994. Planen havde et særligt fokus på cyklister, og realiseringen af planens idé om en cykelring fik støtte fra Miljøstyrelsens Trafik- og Miljøpulje. Udover at udpege de gader, som skulle indgå i cykelringen, blev der også udpeget indfaldsveje til cykelringen. Disse veje krydsede ringen for biltrafik i signalregulerede kryds. I gaderne blev der generelt indført restriktioner for biltrafikken for at øge cyklisternes fremkommelighed.

Ét grundlæggende problem kunne planen dog ikke løse. Cyklister har det som alle andre trafikanter: De vil gerne korteste vej til målet. Ønsket om en direkte rute på tværs af City kunne imidlertid ikke imødekommes. Her blev busserne og fodgængerne prioriteret med

henholdsvis en busgade og en gågade. En sammenblanding med fodgængere og busser var overordnet set ikke ønskværdig på det tidspunkt.

Miljø og CO₂

I planerne, der fulgte efter trafikplanen i slutningen af 1990'erne og ind i 2000'erne, blev formuleringer af målsætninger omkring reduktion af trafikken miljøgener og CO₂ skarpere og skarpere og mere forpligtigende. I Aarhus Kommune i det 21. århundrede fra 1998 anvendes forsigtige formuleringer som "Det tilstræbes gennem en forbedring af servicefaciliteterne og sikkerheden at få flere til at benytte cyklen ..." Og i Kommuneplan 2009 er målsætningen for den trafikale hovedstruktur: "Biltrafikken – især i de centrale bydele – minimeres gennem reguleringer af vejnettet, til fordel for forbedringer af den kollektive trafik og cykeltrafikken."

Cykelhandlingsplaner og budgetforlig

De politisk vedtagne planer og strategier med øget fokus på cykeltrafikken førte til udarbejdelsen af en cykelhandlingsplan, som efter en offentlighedsperiode blev endeligt vedtaget af byrådet i 2007. Indledningsvis blev det konstateret i planen, at cyklister i Aarhus generelt tilbydes et veludbygget net af cykelstier, men at cykeltrafikens omfang i 2007 er lidt lavere end i 1990'erne. Vedtagelsen af cykelhandlingsplanen førte i første omgang til, at Dansk Cyklist Forbund udnævnte Aarhus til *Cykelby 2007*. Hovedformålet med planen var at få markant flere til at cykle. Målet skulle bidrage til at opfylde overordnede mål om at ændre på trafikens sammensætning, så en større del af transportarbejdet blev udført på cykel.

Cykelhandlingsplanen indeholdt syv indsatsområder, som var: 1) etablering af et sammenhængende cykelrutenet for at give cyklisterne en hurtig, direkte og sikker kørsel mellem de vigtigste cykelmål, 2) en bedre fremkommelighed i kryds på cykelrutenettet, 3) en bedre trafiksikkerhed, 4) bedre parkeringsforhold, 5) fokus på kombinationsrejser, hvor trafikanterne gives mulighed for at skifte transportmiddel undervejs, 6) opgradering af drift- og vedligeholdelse af cykelinfrastrukturen og 7) information og dialog.

Gode planer og intentioner gør det ikke alene! Stiften omtalte da også planen under overskriften *"Gode intentioner uden mange penge."* Det blev der rettet op på i de efterfølgende år, idet området blev tilført midler

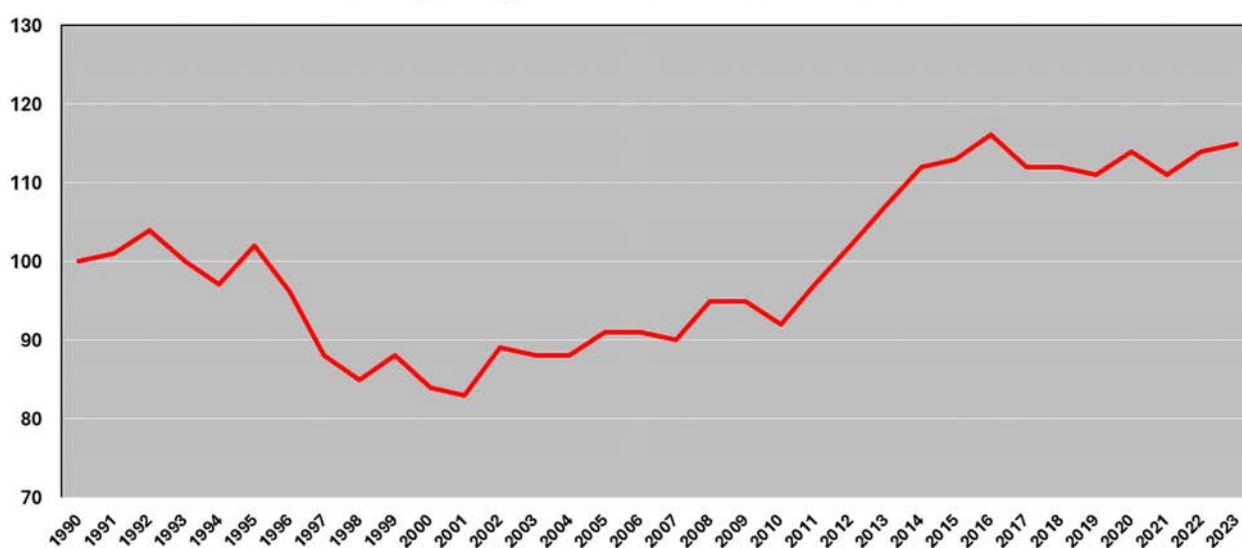
gennem budgetforlig og vedtagelse af udmøntningsplaner. Cykelhandlingsplanen var endvidere et redskab til at søge om og få ressourcer fra statens cykelpuljer. Byrådet holdt fokus på området ved blandt andet at få forelagt cykelregnskaber, der viste effekten af indsatsen sat op mod de opstillede målsætninger.

Nye og opfølgende planer samt nye begreber

Cykelhandlingsplan 2007 blev taget op til revision i 2017. Hovedmålsætningen i *Cykelhandlingsplan 2017* var fortsat den samme: *"at opnå en markant forøgelse af antallet af cykelture i Aarhus Kommune,"* men antallet af indsatsområder blev øget til 11. De fire nye indsatsområder var: 8) nye højklasede stiforbindelser, 9) samarbejde med eksterne interessenter for at løfte opgaven i fælles flok, 10) way-finding (cyklisternes infrastruktur skal indrettes, så det bliver nemmere og mere intuitivt at finde rundt som cyklist), 11) løsninger i høj standard.

Ses der på udviklingen i cykeltrafikken, var der også grund til at sætte fornyet fokus på indsatsen. Efter vedtagelsen af den første cykelhandlingsplan i 2007 og de efterfølgende udmøntningsplaner kom der en markant fremgang i cykeltrafikken, som det ses på grafen. Efter 2016 fladede kurven ud. Et andet forhold kan også aflæses, nemlig cykeltrafikens vejrafhængighed. Vinteren 2010 var usædvanlig kold med fem kolde måneder og en regnfuld september, hvilket gav et markant dyk i cykeltrafikken.

Udviklingen i cykeltrafikken i Aarhus 1990-2023



Udviklingen i cykeltrafik 1990-2023.

Foto: Teknik og miljø.

Nye begreber kom også til i perioden: cykelgade, supercykelsti, velostrada, cykelpromenade og cykelmotorvej.

Med inspiration fra Tyskland og Holland blev begrebet *cykelgade* udviklet i Danmark – med Mejlgade som den første i 2011. Cykelgaderne fik dog først deres egen afmærkning og skilt i 2019, så i begyndelsen måtte det forhåndenværende søms princip anvendes. Mejlgade blev derfor i begyndelsen skiltet som en dobbeltrettet cykelsti med kørsel tilladt. Det officielle skilt viser, at der er tale om en gade, hvor cyklister har fortrinsret på kørebanen. Biler og andre transportmidler må også køre i cykelgaden, hvis det er angivet med undertavle, men skal tilpasse sig cyklisterne hastighed og normalt ikke køre hurtigere end 30 km/t.

Supercykelstien, som også har fået sit eget skilt, blev udviklet i 2012. På en supercykelsti kan man som cyklist forvente en særlig prioritet med hensyn til belægning, komfort og fremkommelighed. Da letbanebroen over Egådalen skulle bygges, blev det vedtaget at udbygge broen med en dobbeltrettet sti i den ene side. Da stien var udpeget til supercykelsti mellem Aarhus Centrum og Lisbjerg, fik projektet økonomisk støtte fra statens cykelpulje. Møllevangs Allé, som også indgår i superstiforløbet mod Lisbjerg, er et eksempel på en cykelgade uden for centrum.



Cykelstien langs havnen er et væsentligt led i de overordnede stier, 2022.

Foto: Forfatteren.

I cykelhandlingsplanen opereres med begrebet *velostradaer*, som er højklassede cykelruter, som i relation til komfort og hastighed, har fået en tand til i forhold til begrebet supercykelstier. Som det beskrives i planen: *"Centrale boligområder og erhvervs- og byfunktioner sammenbindes i et ultra-attraktivt cykelnet, hvor både jævn asfalt, flora, fauna, sø og hav udgør en naturlig del af de sanselige indtryk på ruterne samtidig med at behovet for at komme hurtigt og sikkert fra A til B opprioriteres."*

En særlig velostrada benævnes Cykelpromenaden, som skal være en højklasset forbindelse langs med vandet og gennem byen mellem Risskov og Moesgård Strand. Som idégrundlag bygger den således videre på idéen om den rekreative stiforbindelse, som var et af elementerne i planen for De Bynære Havnearealer.

Er der en person, der kan forbinde den kollektive trafik i Aarhus med planlægning for cyklister og overgangen til omtalen af begrebet mobilitet, må det være filmmand og forfatter Jørgen Leth. Udover at være aarhusianer og i høj grad at have beskæftiget sig med cyklen speaker han nu i nogle af letbanetogene, hvor han med sin karakteristiske betoning minder os om at være klar til næste station: *"Tryk for stop."*



Jørgen Leth mellem arkitekt Britta Lyager Degn og direktør Claus Rehfeld Moshøj, 2017.

Foto: Aarhus Letbane.

Mobilitet

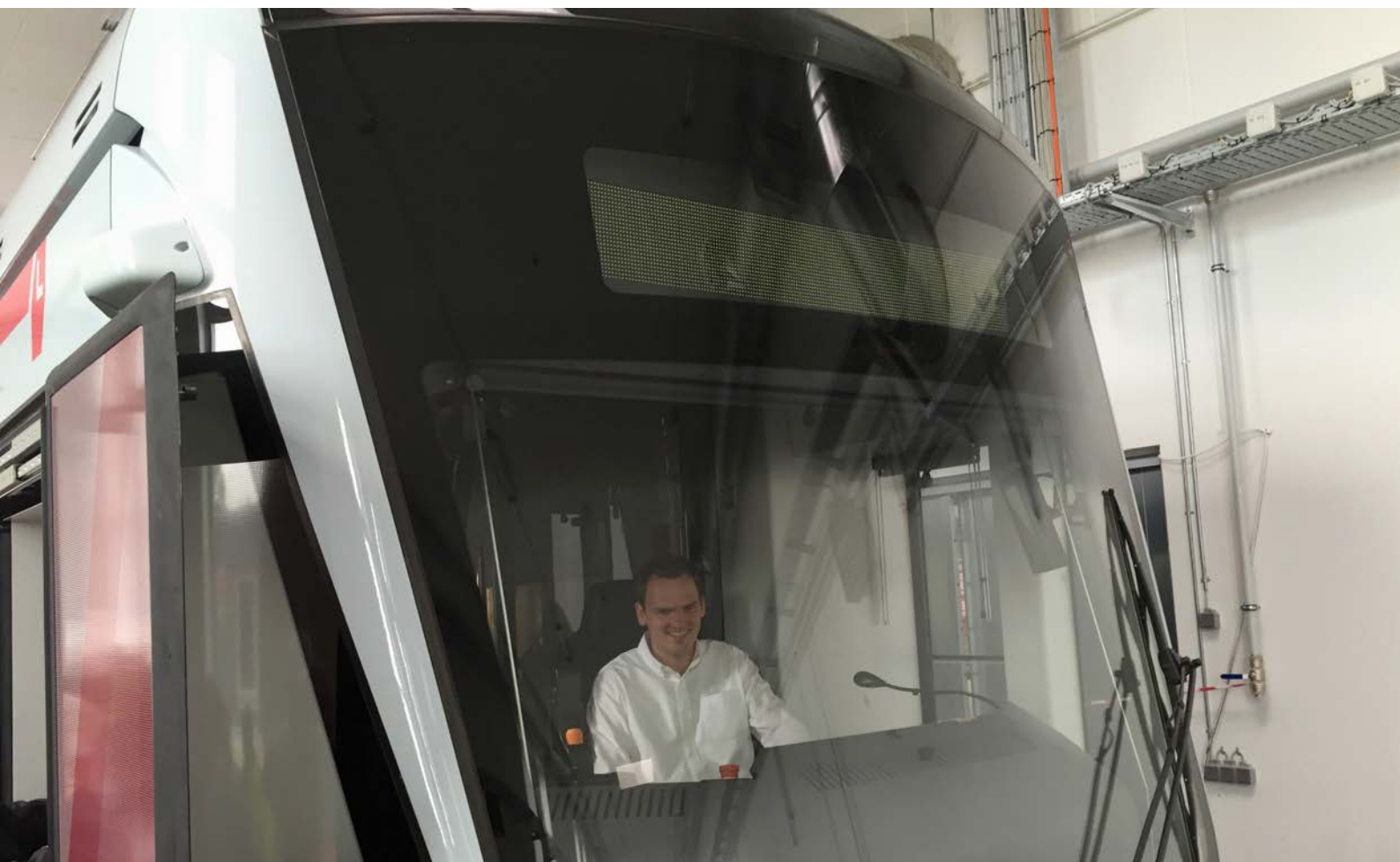
Den stigende biltrafik op gennem 1990'erne og i de efterfølgende årtier satte infrastrukturen, trafikmiljøet og klimaet under pres. Presset øgede, om end langsomt, den politiske bevidsthed om, at udbygning af vejnettet ikke var den eneste løsning, såfremt kommunens borgere skulle tilbydes en rimelig tilgængelighed og fremkommelighed. I begyndelsen blev forsigtige formuleringer lagt ind i kommuneplanen om, at det ikke var muligt eller ønskværdigt generelt at udbygge vejene efter den stigende biltrafik, men at det i stedet ville være nødvendigt at se bredere og mere nuanceret på, hvorledes befolkningens transport kunne tilgodeses.

Der skulle tænkes i andre baner, og som beskrevet i de tidligere afsnit skulle der øget fokus på andre former for trafik, især cykeltrafik og kollektiv trafik. Ord som kombinationsrejser og terminaler for omstigning mellem transportformer samt mobilitet kom ind i planlægning-

gen. Trafikkens negative påvirkning på miljø og klima betød, at tillægsordene *bæredygtig* og *grøn* blev sat ind i målsætningsformuleringerne omkring mobilitet.

I *Trafikplan for Århus Midtby, Veje til Fremtiden 2020* fra 2005 var et af initiativerne opbygning af et *mobilitetskontor*, som ved hjælp af kampagner, rådgivning og information skulle påvirke trafikanters vaner og adfærd. Det blev imidlertid ikke realiseret i den påtænkte form, så initiativerne og planlægningen blev forankret i organisationen Teknik og Miljø.

Da Kristian Würtz (S) blev rådmand for Teknik og Miljø i 2014, blev der for alvor skruet op for begrebet mobilitet. I forvaltningen blev der arbejdet med projektet Smart Mobilitet, der skulle udvikle, afprøve og evaluere forskellige virkemidler til at påvirke aarhusianernes transportadfærd. Et andet produkt blev *Mobilitetsplan for Aarhus Midtby*, vedtaget af byrådet i 2018.



For en rådmand (Kristian Würtz) med mobilitet som hovedindsats, var det en glæde at kunne sætte sig i det første letbanetog, da det ankom til værkstedet i Aarhus, 2016.

Foto: Forfatteren.

Men rådmandens mobilitetstankegang fik også konsekvenser for organiseringen af Teknik og Miljø. Der blev således indplaceret en mobilitetschef, samtidig med at der skete en omplacering af opgaverne mellem forvaltningerne i Teknik og Miljø, og antallet af chefer blev reduceret. Omorganiseringen var dog ikke bæredygtig, og efter en del tumult med alvorlige konsekvenser for effektiviteten i Teknik og Miljø blev afdelingen igen reorganiseret og mobilitetschefstillingen nedlagt. I mellemtiden var der i forbindelse med valget sket et politisk skifte i afdelingen, idet Bünyamin Simsek (V) havde overtaget posten som teknikrådmand.

Stiften, der havde fulgt problemerne i Teknik og Miljø nøje, havde en opfølgende artikel den 22. juni 2019 under overskriften *"Fyret: Kommunens mobilitetschef fik kun tre år på jobbet"* og stiller i artiklen spørgsmålet til den nye direktør for Teknik og Miljø: *"Så mobilitetschefen vægtede cykling, letbane og busser i midtbyen højest, og rådmanden (V) vil gerne have nogle bredere indfaldsveje. Er det sådan, fyringen af chefen skal forstås?"*

Jeg holder af hverdagen (Dan Turèll 1984)

Med en let omskrivning af Dan Turèlls digt, hvor bilen erstatter hverdagen i de sidste linjer, vil det lyde således:

Jeg holder af bilen

Jeg er vild med den

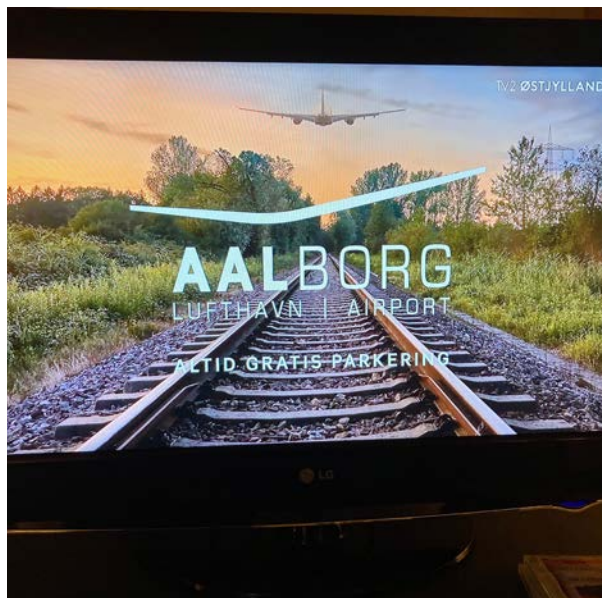
Hold da helt ferie hvor jeg holder af bilen

Jeg holder stinkende meget af bilen.

Linjerne beskriver på den måde mange danskers holdning til bilen som transportmiddel i hverdagen. Det er ikke så underligt, at bilejere elsker deres køretøj. De har et transportmiddel lige ved hånden. Et transportmiddel, der i de fleste tilfælde kan bringe dem fra hjem til et hvilket som helst sted, samtidig med at turen kan kombineres med forskellige gøremål såsom at bringe børn i skole og foretage indkøb på vejen. Det kan foregå i et behageligt, støjdæmpet, affjedret og tempereret miljø, mens musikken spiller, nyheder eller lydbogen afspilles. Det er kort sagt familiens andet hjem, hvori man ikke fornemmer de gener, som kørslen påfører omgivelserne og andre mennesker i form af for høj hastighed, støj og røg.

Det er de faktorer, som planlæggere og politikere er oppe imod, når der tales om at skulle ændre den trafikale vanetænkning. Bilisterne i de befolkningstætte byer med en hårdt udnyttet infrastruktur skal over-

bevises om, at der er en sundhedsmæssig, samfundsmæssig og klimamæssig gevinst ved at skifte det andet hjem ud med en kollektiv transport, der kører fra et sted, man ikke er, til et sted, man ikke skal, eller med cyklen, der skal op ad bakke i al slags vejr.



Tidens paradoks: Nok egentlig også en reklame for togforbindelsen til Aalborg Lufthavn, etableret i 2020, men sætningen *altid gratis parkering* ligger som en bærende svelle i budskabet, 2021.

Foto: Forfatteren.

Bæredygtig mobilitet, hvor langt er vi kommet?

Stilles spørgsmålet *"Hvor langt er vi kommet indenfor bæredygtig mobilitet?"* til fagfolk inden for klima og transportforskning, er svaret *"Langt fra langt nok."* Svaret er også dækkende for situationen i Aarhus Kommune, selvom der i en årrække er lagt planer for og foretaget massive investeringer i kollektiv trafik, herunder i elektrificerede letbaner og elbusser, cykeltrafik og kombinationsrejser. Tallene for Aarhus Kommune giver svaret i sig selv:

- Biltrafikken stiger og stiger, og der er ikke tegn på, at kurven knækker.
- Cykeltrafikken steg markant efter implementeringen af den første cykelhandlingsplanen fra 2009, men fladede ud efter 2016.
- Bilen er fortsat det primære valg af transportmiddel. Transportens CO₂-bidrag i Aarhus Kommune udgjorde i 2021 50 % af den samlede CO₂-udledning, og de emissionsfri bilers andel udgjorde 4 % af bilparken.

Udviklingen omkring City viser, at det med en restriktiv planlægning er muligt at knække kurven for biltrafikens udvikling, samtidig med at City udvikles. Lige siden de første tanker om en fredeliggørelse af Midtbyen begyndte, har den offentlige debat vist, at hensynet til biltrafikken vejer tungt. Tiltagene til forbedring af bymiljøet måles ud fra de genevirkninger, som bilisterne påføres, og ikke ud fra de fordele byen som helhed har høstet ved de forskellige tiltag.

Forfatterne til debatbogen *Trafikspillet*, 1973, skriver i forordet: *"Debatten om trafik- og byplanlægning finder ofte vej til avisernes overskrifter. Ord som protest, konflikt, skandale går igen. Følelserne kommer tit i kog for trafik- og byplaner griber direkte ind i folks dagligdag."* Efter en analyse af trafik- og byplanlægningen i begyndelsen af 1970'erne stiller de spørgsmålet om, hvem der er trafikspillets vinder og giver selv svaret: *"Det er den midaldrende mand bag rattet, det er simpelthen ham fra annoncen."*

53 år senere lyder overskriften i lederen i FDM-bladet den 7. august 2016: *"Der skal være plads til alle i byerne – også bilister. Grønne visioner er velkomne, men de bør ikke trampe på borgernes reelle og rimelige behov."*



Ved Toldboden med benzinstation, 1952.

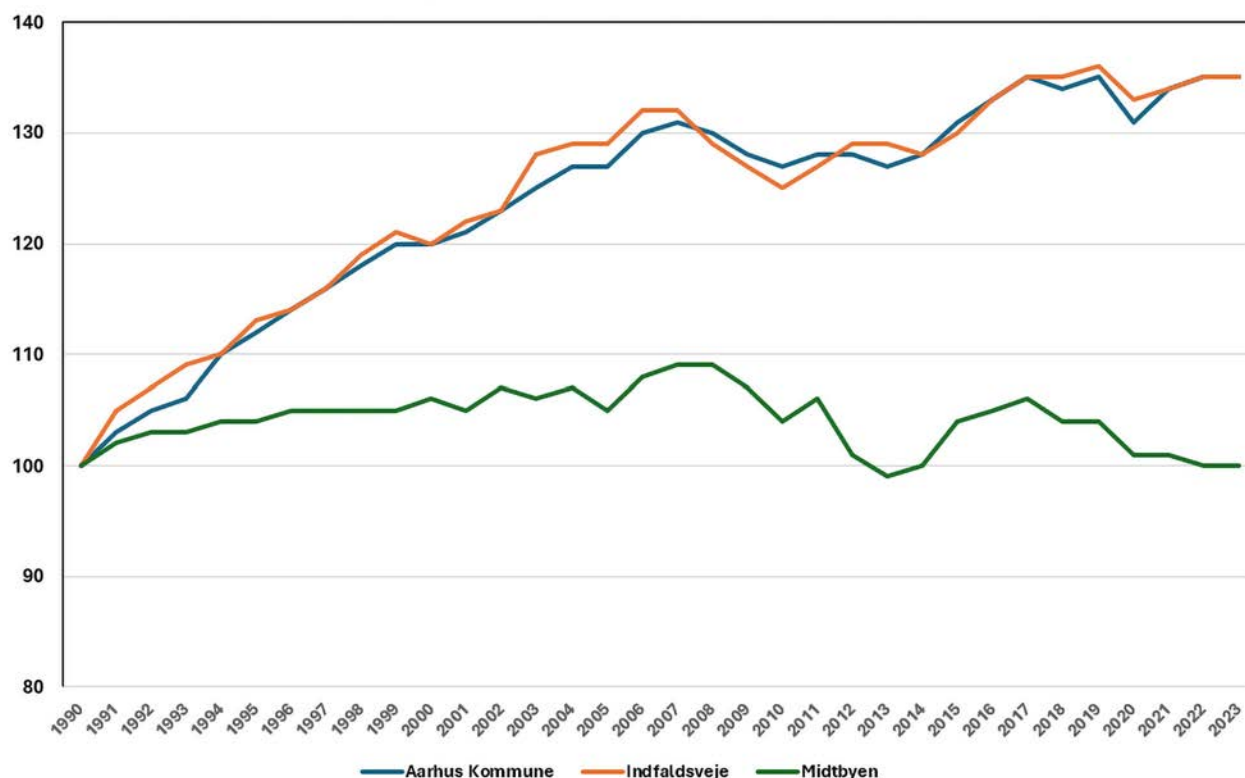
Foto: Hammerschmidt Foto, Aarhus Stadsarkiv.



Ved Toldboden med elektrisk letbane, 2024.

Foto: Forfatteren.

Udviklingen i biltrafikken i Aarhus 1990 til 2023



Udviklingen i biltrafik.

Foto: Teknik og Miljø.



P Gæster

ENG 1

TV2

Nyheder & nærkontakt - 6 gange i døgnet

11.00	18.10
12.10	19.30
05	22.20



let's dance

RK 96 508

← P Gæst

Den daglige drift og vedligeholdelse

De foregående afsnit har især beskæftiget sig med planlægning og anlæg af trafikinfrastrukturen og de politiske beslutninger bag. Den daglige drift har imidlertid mindst lige så stor betydning for en velfungerende infrastruktur, og gennem årene er der da også taget vigtige politiske beslutninger på disse områder. En detaljeret gennemgang af emnet kræver imidlertid en bog for sig, så emnet berøres i det følgende kun i overskrifter.

Vejbestyrelsens forpligtigelse er defineret i Lov om offentlige veje § 10: *"Det påhviler vejbestyrelserne at holde deres offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver."*

Gennem årene har det ofte været en udfordring for vejforvaltningerne at få tilstrækkelige midler fra de kommunale budgetter til at opfylde intentionerne i § 10. En almindelig fordeling af kagen viser, at midlerne til det skattefinansierede infrastrukturområde udgør en ganske lille del af kommunens samlede driftsbudget.

Inden for vedligeholdelse er begrebet vejkapital (værdien af at opretholde investeringerne i vejene) kommet til som en måde at synliggøre behovet for

at tilføre midler til området. Mange forhold æder sig ind på denne kapital, f.eks. den stigende trafik med en stadig tungere bilpark, stigende oliepriser, som med det samme budget betyder færre udlagte m² slidlag, og endelig det danske vintervejr, som med svingende temperaturer mellem tøj og frost slider hårdt på slidlaget og skaber huller ned til de bærende lag.

"Heldet følger den, der forbereder sig"

Således skrev den daværende teknikrådmand Laura Hay (V) i en artikel i fagtidsskriftet Trafik og Veje, april 2011, om Aarhus Kommunes budgetforhandlinger i 2010. De var også usædvanlige for det vejtekniske område, da det ved budgetforliget lykkedes at få næsten fordoblet budgettet til vejvedligeholdelsen ovenikøbet i en sparetid. Det blev samtidig et studie i, hvorledes vejret, teknik, viden, politisk drev og kommunikation i den rette symbiose kan skabe resultater. Vejret nævnes, idet vinteren 2009-2010 var usædvanlig hård, og dermed skabte den mange synlige skader i vejenes overflade. Forliget betød, at der blev tilført ekstra midler i fireårsperioden 2011-2014. Den opbyggede viden om vejenes tilstand betød også, at byrådet i 2013 valgte at fastholde økonomien i vejdriften de efterfølgende år.

Vintervejret blev styrbart

Vintervejret har ændret karakter i 50-årsperioden fra tider med store mængder sne og hård frost til perioder med meget vand og temperatursvingninger omkring frysepunktet. Det har også fået konsekvenser for måden, der udføres snerydning og glatførebekæmpelse på. De svingende temperaturer kræver en skærpet opmærksomhed på risikoen for rim- og isdannelser og dermed øgede krav om rettidighed for igangsætning af forebyggende saltning. Økonomien i vinterberedskabet har traditionelt svinget meget i takt med vejret fra år til år. I budgettekniske sammenhænge har udgifterne derfor været defineret som *ikke-styrbare udgifter*. Det ændrede sig imidlertid i forbindelse med aftale om budget 2013. Her blev det besluttet at få analyseret vintertjenesten med henblik på at undersøge, hvordan området kunne gøres mere styrbart. På den ene side er vejrliget et ikke-styrbart element, mens serviceniveauet – den frekvens hvormed der spredes vejsalt og ryddes sne ved et givet vejrlig – er et styrbart element. Med baggrund i analysen vedtog byrådet i 2013 derfor et nyt vinterregulativ, der inddelte vej- og stinettet i tre vinterklasser med forskellige serviceniveauer for sne- og glatførebekæmpelse. Vintertjenesten blev således et styrbart område, hvor budgettet dog kan korrigeres/efterreguleres for vejrliget med udgangspunkt i Vejdirektoratets salt- og sneindeks.



Når vintervejret bed fra sig, måtte afdelingsleder Jens Bruun Jensen forklare pressen – her TV2ØJ – om kommunens snerydningsindsats, 2010.

Foto: Trafik og Veje.

Trafikkens miljøgener

Trafikken giver omgivelserne en række gener i form af trafikstøj, luftforurening samt risiko for trafikulykker. Siden 1990'erne er der også kommet stigende fokus på trafikken klimapåvirkning. Således tog transporten sig af omkring 50 % af samfundets CO₂-udledning i 2021.

Støj

Trafikstøj er alvorlig genevirkning ved trafik og kan have alvorlige konsekvenser for dem, der i det daglige er ramt af trafikstøj. Da man planlagde Ringgaden i begyndelsen af 1900-tallet med etagehuse tæt på, havde man nok forestillinger om en vis trafik og en vækst i denne, men ikke om de mængder, der kom til, da væksten for alvor tog til. Begejstringen over, at Ringgaden i 1939 blev udpeget til hovedvej A10 markeret med flagallé, ville nok have været begrænset, hvis man havde haft dagens viden om støj.

Fokus på trafikstøj kom tidligt i 1970'erne, og der blev udviklet en model, der kunne beregne trafikstøj med baggrund i viden om trafikken og dens sammensætning samt terrænforhold. Det blev et værdifuldt værktøj i planlægningen, samtidig med at der blev fastsat grænser for, hvor meget trafikstøj fra nye veje måtte påvirke eksisterende boligområder. Ligeledes skulle det gennem planlægningen sikres, at nye boligområder ikke blev udsat for trafikstøj fra eksisterende veje. Kommuneplan 1988-1996 indeholdt et særskilt hæfte om støjbestemmelser.

Dermed ændrede forholdet mellem veje og nye bebyggelser sig markant. Hvor det tidligere var fint at bo direkte ud til en landevej, blev bebyggelsen nu gemt væk bag støjværn af varierende æstetisk kvalitet. Trafikstøjen var en væsentlig parameter, da diskussionerne om en motorvej øst eller vest om Brabrand Sø var på sit højeste.

Problemet koncentrerede sig herefter om den eksisterende boligmasse, hvor mulighederne for at begrænse støjgenerne fra kommunens side har været begrænsede – særligt ud fra en økonomisk betragtning. Gennem trafikplanlægningen er trafikken søgt reguleret således, at trafikken er flyttet fra *mindre* robuste til *mere* robuste vejstrækninger. Ombygningen af Dronning Margrethes Vej og Silkeborgvej gennem Åbyhøj er eksempler herpå. Brug af støjsvag asfalt, reduktion af andelen af tunge køretøjer og lavere hastighedsgrænser er nogle af de midler, som også har været taget i anvendelse.

Den 13. juni 2006 trådte *Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner* i kraft. Bekendtgørelsen pålagde kommunerne at kortlægge trafikstøjen fra veje med en døgntrafik på mere end 16.000 biler i døgnet og at udarbejde en handlingsplan for en reduktion af antallet af støjbelastede boliger. Kortlægningen viste, at omkring 14.700 boliger ved de definerede veje var belastet af støj over grænseværdien for nybyggeri. Bemærkningen i indstilling om handlingsplanen, der kom på byrådets bord i 2011, viser kommunens begrænsede handlemuligheder: *"Den aktuelle handlingsplan må således betragtes som et skridt på vejen i retning af at forbedre støjmiljøet for byens borgere, og det aktuelle planforslag anviser kun aktiviteter, som kan realiseres indenfor Teknik og Miljø's gældende økonomiske rammer. Yderligere tiltag, som eksempelvis tilskud til støjisolering af facader eller større sammenhængende støjafskærmning, kan ikke afholdes indenfor den eksisterende driftsramme."*

Den 21. december 2011 trådte en ny bekendtgørelse om kortlægning af støj i kraft. Nu skulle den trafikskabte støj ved alle boliger i kommunen kortlægges. Kortlægningen viste, at omkring 53.300 boliger med ca. 102.800 personer har et støjniveau på facaden, der overstiger grænseværdien for nybyggeri. Ca. 12.200 af disse boliger har et støjniveau, som ligger over den grænse, hvor et flertal af befolkningen føler sig stærkt støjbelastet.

Et par af de faldne bemærkninger i debatten i byrådet den 9. oktober 2013 viser problemerne med kommunens økonomiske formåen ved at realisere en handlingsplan på området:

Jan Ravn Christensen (SF): *"Men mig bekendt er der ikke nogen partier, hverken forligspartierne eller nogle af de øvrige partier, der stiller forslag om at finde finansiering til det. Men jeg ved ikke, om rådmanden ved noget andet."*

Rådmand Bünyamin Simsek (V): *"Rådmanden mener, at vi i Teknik og Miljø gør det, byrådet siger, vi skal gøre. Og når de afsætter midlerne til at udføre opgaverne i forhold til at lave støjbekæmpelse, så gør vi naturligvis det, i det omfang det er muligt. Og gør man ikke det, så må vi tage til efterretning, at vi har en plan uden midler."*

Bekendtgørelser om støj skal revideres med jævne mellemrum og derfor ligeledes støjkortlægningen og forslag til handlingsplaner. Senest blev støjkortlægningen revideret i 2018. Den viser, at problemet med trafikstøj i forhold til eksisterende boliger fortsat er et

stort problem, især langs de overordnede veje. Kommunens handlingsmuligheder er også fortsat begrænsede. Støjreducerende vejbelægning og trafikplanlægning, der omfordeler trafikken på vejene, er de mulige tiltag inden for den samlede økonomiske ramme.

Trafiksikkerhed

Er der et indsatsområde inden for trafikken generisk, der har haft en betydelig effekt, så er det indsatsen for at forbedre trafiksikkerheden.

Færdselssikkerhedskommissionen afgav i 1988 en Betænkning nr. 1157 med det mundrette navn *Den Færdselssikkerhedspolitiske handlingsplan*. Heri blev der for første gang i danmarkshistorien sat konkrete tal og mål for trafiksikkerheden i Danmark. Udgangspunktet for disse mål var alvorlige: I årene 1986 og 1987 blev der i Danmark i gennemsnit hvert år dræbt 711 personer og 12.707 kom til skade. Om end det var færre, end da antallet af dræbte og tilskadekomne toppede i 1971 med 1.213 dræbte om året, var det alligevel alt for mange. Det var også så mange, at der hos flere var en vis frygt for at bevæge sig ud i trafikken. Særlig slemt stod det til i ferier og omkring højtider. Så trak alvorlige og ofte blodige trafikuheld overskrifter i aviserne. De konkrete mål var, at antallet af dræbte og tilskadekomne skulle reduceres med 40% inden 2000.

Omend der efterfølgende skete en kraftig reduktion i antallet af dræbte, blev måltallet ikke nået i 2000, hvor antallet af dræbte i trafikken var 498. Det laveste antal dræbte i trafikken indtil 2022 blev i 2021 med 130 dræbte. De tilsvarende tal for Aarhus Kommune var 13 dræbte i 2000 og tre dræbte i 2021.

Effekten af arbejdet må især tilskrives den brede indsats, hvor bilerne i sig selv blev gjort mere sikre, hvor lovgivningen satte ind med hensyn til f.eks. tvungen selebrug og ift. spirituskørsel, hvor trafiksikkerhedskampaner kombineret med politiindsatser ændrede trafikantadfærden, hvor forskningsresultater var med til at pege på de mest sikre vejudformninger efterfulgt af trafikplanlægning, trafiksaneringer og vejombygninger.

På det tidspunkt, hvor betænkningen blev udgivet, havde Aarhus Kommune arbejdet målrettet med trafiksikkerheden og den forebyggende indsats i mange år på flere områder. Som den første af landets kommuner havde den i 1975 oprettet et lokalt trafiksikkerhedsudvalg, som både arbejdede med lokale kampaner og



Biluheld i Hasle.

Foto: Århus Stiftstidende 1965, Aarhus Stadsarkiv.

med landsdækkende kampagner i et nært samarbejde med det, der dengang hed *Rådet for Større Færdselssikkerhed* (nuværende Rådet for Sikker Trafik).

Trafiksikkerhedsudvalget for Aarhus Kommune blev nedsat som et teknikerudvalg i 1975. I udvalget sad stadsingeniøren (formand), politiinspektøren og en vicepolitikommissær fra Aarhus Politi, en professor fra Retsmedicinsk Institut, Aarhus Kommunes socialdirektør, sporvejsdirektøren, bilinspektøren samt et par afdelingsingeniører fra Stadsingeniørens Kontor. I udvalget sad således teknikere med en betydelig beslutningskraft og faglig viden. Beslutningskraften betød, at kommandovejen var kort. Derudover kunne udvalget trække på den brede og betydelige faglige viden, når lokale kampagner skulle udtænkes.

Udvalget har gennem årene haft mange temaer på programmet. De fleste er tilbagevendende, eksempelvis skolestart, reflekser, spirituskørsel og rødkørsel. Det skyldes, at effekten af enkeltstående kampagner kan aftage hurtigt, men en langtidseffekt kan opbygges gen-

nem en vedvarende indsats. Andre har været målrettet særlige situationer, f.eks. i forbindelse med nye tiltag i færdselsloven eller nye udformninger af vejanlæg.

Som eksempler på kampagner, der har haft en blivende effekt, er kampagner mod spirituskørsel. Disse kampagner har stort set været gennemført lige så længe, som bilen har eksisteret, om end de har skiftet karakter gennem tiderne.

Et emne, som desværre aldrig bliver uaktuelt, er skolestart, og kampagner, der understøtter det fantastiske arbejde, som skolepatruljerne udfører i al slags vejr. Er der behov for at blive overbevist, skal man blot stille sig ved en skole efter sommerferien og se, hvorledes specielt forældre, der i bil afleverer børnene, opfører sig. Når politiet har razziaer i forbindelse med skolestart, skrives alt for mange forældre for trafikforseelser i form af hastighedsoverskridelser, parkering i nærheden af fodgængerfelt og manglende sele. Det er sågar set, at skolepatruljen, der gør sit bedste for at hjælpe skolekammeraterne, bliver udsat for chikane af bilisterne.

Hjælp os på skolevej!



Århus Politi · Århus Kommunale Skolevæsen · Trafiksikkerhedsudvalget for Århus Kommune

Plakat, skolevejskampagne. Det var Trafiksikkerhedsudvalget i Aarhus, der introducerede kasketterne til de nye kuld skolebørn, 1988.

Foto: Trafiksikkerhedsudvalget for Aarhus Kommune.

4 MC'ere ville gerne vise vej

I samarbejde med kørelærerne og MC-klubberne og efter oplæg fra Rådet gennemførte udvalget i 1982 og 1983 en række manøvrer for motor-

cyklister på Fragtmadscentralen i Århus. Udvalget deltog blandt andet med annoncering, koordinering af arrangementet og dækning af en række omkostninger.

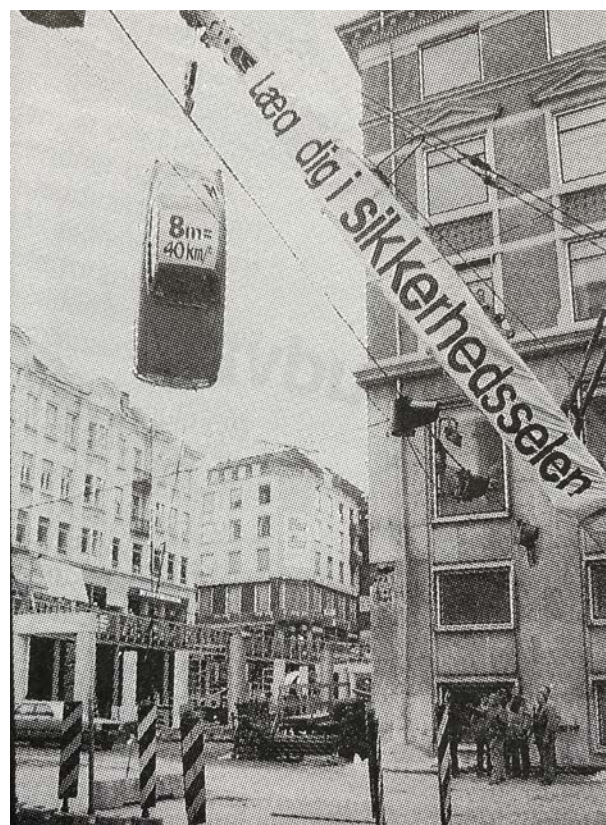
Vi byder dig velkommen til gratis kursus i sikker kørsel...



Lørdag den 12. september 1981 kl. 9-17
på Fragtmadscentralen, Søren Frichs Vej 51-53

Et motorcykeltræf foran rådhuset gav stødet til et lokalt samarbejde.

Stadsingeniøren og politimesteren på motorcykel foran rådhuset flankeret af en kørelærer og en motorcyklist.



Selekampagne. Den ophængte bil illustrerer, hvilke kræfter der er ved et sammenstød med blot 40 km/t, 1984.



Lys og refleks på cyklen

Husk det nu!

Trafiksikkerhedsudvalget for Århus kommune

Plakat anvendt i forbindelse med kampagnen: Lys og refleks på cyklen.

Reflekskampagne, 1982.

LA' BILEN STÅ!



DROP SPIRITUSKØRSEL, NÅR DU SKAL HJEM EFTER JULEFROKOSTEN

Du kan gå hjem eller lade nogen hente dig. Du kan tage en taxa eller tage natbussen, som kører natten efter fredag og lørdag den 5. og 6. - 12. og 13. - 19. og 20. december.

Natbusserne udgår fra Østbanetorv (linie 7), Banegårdspladsen (linie 10, 15, 16 og 25) og fra Rutebilstationen (linie 52, 53, 54, 55, 56 og 58) hver hele time kl. 01.00 - 02.00 - 03.00 - 04.00 og 05.00 og retur ad samme rute undtagen efter sidste afgang kl. 05.00.

Særlig af natbuskøreplanen udleveres på alle Århus sporvejs abonnementsstedssteder, og på alle natbusstoppesteder er der opsat særlige natbuskøreplaner.

Trafiksikkerhedsudvalget for Århus kommune

Announce for natbuskørsel på de våde nætter i december.

Spirituskampagne. Lad bilen stå og tag natbussen, 1986.

Fysiske foranstaltninger til forbedring af skolevejene, et par eksempler

Der har gennem årene været et stort fokus på skolevejene. I samarbejde med skolerne er børns skoleveje kortlagt og analyseret. På den baggrund er der lavet handlingsplaner for forbedringer, som efterfølgende er indarbejdet i budgetterne. Indsatsen varierer lige fra færdselsregulerende skilte til fysiske ombygninger. I det følgende er nævnt to eksempler på større fysiske anlæg, hvis formål har været at sikre skolevejene.

Et tidsbillede

Under planlægningen af indvielsen af tunnelen under Odderbanen foreslog rådmand Hans Schiøtt et lille nummer. Denne bogs forfatter skulle åbne æsken med den officielle saks, som er fin, men ikke så stor. Rådmanden skulle så – inspireret af Crocodile Dundee – sige "*Kalder du dét en saks?!*" og så hale en meget større saks op, som børnene kunne bruge til at klippe båndet over med.



Indvielse af tunnelen i Mårslet, 2001.

Fotos: Trafik og Veje.



Cykelslangen i Hjortshøj bringer skolebørnene sikkert over letbanen på broen, 2023.

Foto: Pablo Celis.

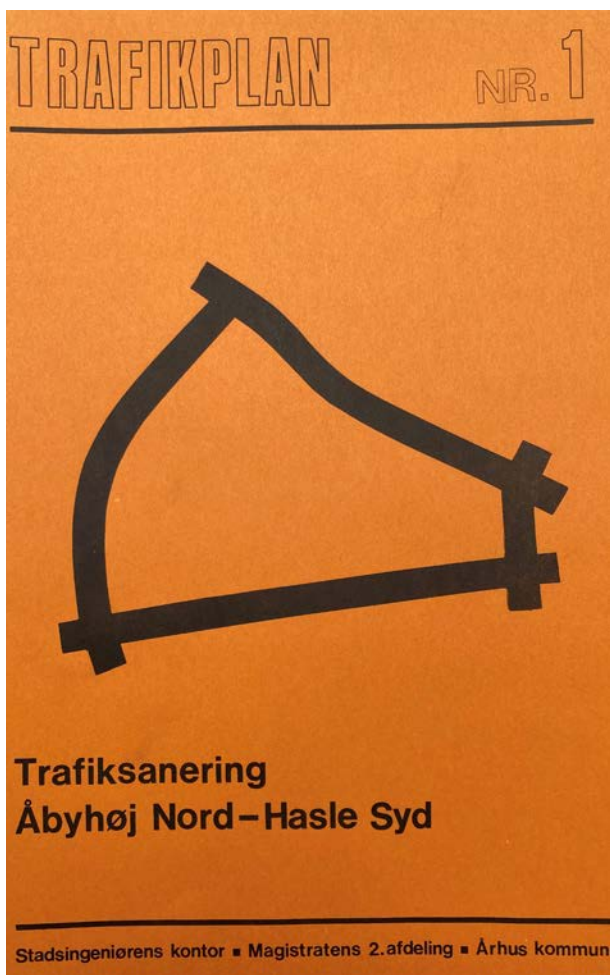
Et bump på vejen eller en vigtig, men tør paragraf i færdselsloven

Den 1. maj 1977 blev følgende paragraf 40 indsat i færdselsloven: *"Transportministeren kan i samråd med miljøministeren, efter indstilling fra de kommunale myndigheder, fravige reglerne i kapitlerne 2, 3 og 4 i det omfang, det er nødvendigt for i lokalområder at fremme en hensigtsmæssig trafiksanering."*

Paragraffen betød nye muligheder for trafiksaneringer. Indtil paragraffen blev implementeret havde vejbestyrelserne kun begrænsede virkemidler til at regulere u hensigtsmæssig trafikadfærd. Idékataloget begrænsede sig til vejlukninger, ensretninger og midterheller, så derfor havde kommunen svært ved at imødekomme de ofte berettigede krav om at gøre noget ved uvedkommende og ofte hurtigkørende trafik på boligveje.

Idéen om en anden udformning af lokalveje opstod i byplanafdelingen under Danmarks Tekniske Universitet med inspiration fra det hollandske begreb *Woonerf*. I de hollandske byer havde man i flere år ombygget boligveje på indbyggernes præmisser. Grundlæggende skulle arealet mellem husene være en sammenhængende flade uden niveauspring og udformes således, at bilerne blev nedprioriteret til fordel for ophold og leg.

I Danmark udviklede begrebet sig til to nye typer veje: Stilleveje og lege- og opholdsområder. Stillevejsbegrebet opstod, da man kunne forudse, at en generel udrulning af lege- og opholdsområder, som lå tættest på det hollandske *Woonerf*, ville blive for omkostningstungt. Veje kunne lettere ombygges til stilleveje med begrænsede og enkle midler. Det blev derfor også kommunens foretrukne middel, når der skulle laves trafiksaneringer, og i de efterfølgende år er der blevet bygget utallige vejbump.



Trafikplan-området blev afgrænset af Silkeborgvej, Ringvejen, Viborgvej og Ringgaden, 1981.

Foto: Forfatteren.

Større samlede trafiksaneringer blev udtænkt med baggrund i stillevejsbegrebet, f.eks. i området Åbyhøj Nord/Hasle Syd. Her blev der også udviklet et nyt planværktøj i form af en *Trafikplan*, som – inspireret af det på det tidspunkt relativt nye lokalplanbegreb – skulle gennemløbe en offentlighedsperiode på fire måneder (i modsætning til lokalplanens to måneders offentlighedsperiode) imellem to byrådsbehandlinger. *Trafikplan nr. 1, Åbyhøj Nord/Hasle Syd*, som skulle tackle problemer med gennemfartstrafik mellem Viborgvej og Silkeborgvej, blev en plan, som optog borgere og politikere fra start til slut – også under selve anlægsperioden. *"Vores vej vil blive en ny Ring Djursland"* var en af de overskrifter, som offentlighedsperioden trak med sig. Den kommunale repræsentant replicerede på borgermødet med 400 fremmødte: *"Jeg kan kun gentage, at afgrænsningen af stillevejsområdet er en balancekunst."* Da trafiksaneringen var gennemført, lød det fra en gruppe af lokale beboere: *"Fjern de bump!"*

Trafikplanen blev efterfulgt af trafikplaner og bump i andre områder.

Da turen kom til Holme og området omkring Staghøjvej, blev der skruet op for borgerinddragelsen, idet selve forslaget nu skulle udvikles i et nært samarbejde med lokale foreninger og andre interesser. Det blev dog ikke lettere at finde løsninger af den grund, da det grundlæggende problem ofte var – og fortsat er – de modsatrettede og ofte uforenelige lokale synspunkter på løsningsmuligheder. Da trafikplanen for Haslevangen skulle godkendes i byrådet, var overskriften i Stiften den 21. maj 1992: *"Beboere vandt efter 15 års kamp, Staghøjvej lukkes."* Længere nede i artiklen kan man læse: *"Deltagerne i en større trafikgruppe har ikke kunnet blive enige om ret meget. Hele tiden har der været særinteresser fra de forskellige boligområder, der har ødelagt en helhedsløsning."* Lukningen blev i øvrigt suppleret med endnu en lukning i 2019.

Veje i nye boligområder blev planlagt og udformet både som stilleveje og opholds- og legeområder. En indikation af, hvor svært det kan være at få bilisterne til at lette foden fra speederen er, at vejforløb, der er født snævre, må suppleres med vejbump.

Information fra Århus kommune

SKAL TRAFIKKEN i kvarteret omkring Haslevangen/Frydenlund/Fuglebakken LAVES OM?

Dette spørgsmål blev drøftet på et møde den 11. december 1985 på Frydenlund-skolen. Der blev her nedsat et repræsentantskab med 35 medlemmer fra forskellige foreninger i området.

Repræsentantskabet nedsatte på samme møde en arbejdsgruppe, der i samarbejde med stadsingeniørens kontor skal komme med forslag til løsning af områdets trafikproblemer.

På Charlottehøj bibliotek, Møllevangens bibliotek og Kommune Information, Sønder Allé 8, vil De kunne se, hvem der er med i repræsentantskabet og arbejdsgruppen. Her vil referater af repræsentantskabsmøder og arbejdsgruppemøder samt et kort over området ligge til gennemsyn og eventuel kopiering.

Har De forslag til trafikændringer, er De velkommen til at kontakte medlemmer af repræsentantskab og arbejdsgruppe eller skrive til stadsingeniørens kontor, Orla Lehmanns Allé 3, 8100 Århus C.

Kontorets kontaktperson er civilingeniør Niels Schmidt, tlf. 13 20 00, lokal 2287.

STADSINGENIØREN

j. 3: Annonce i dagspressen – efter repræsentantskabsmødet.

Annonce i dagspressen.

Foto: Aarhus Kommunes beretning 1985.



Vejlukninger på Staghøjvej, 2024.

Foto: Forfatteren.

Farten dræber

Indsatsen over for selebrug og spirituskørsel har betydet en væsentlig reduktion i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken. Hastigheden er fortsat et problem. Bilister har utrolig svært ved at lette foden fra speederen – også når der køres i områder, hvor det ellers ville være oplagt, f.eks. i boligområder og på skoleveje. Statistisk er det bevist, at den generelle sænkning af hastigheden med øvre grænser for kørsel på motorveje, landeveje og i byområder har ført til færre trafikdrab. Det er også bevist, at et møde mellem en bil og en cyklist eller fodgænger ofte er fatalt, såfremt bilistens hastighed overstiger 30 km/t.

Den teknologiske udvikling har gjort det muligt at indsætte hastighedsbegrænsere i biler. Men her støder man på begrebet *den personlige frihed*, som af mange fortolkes som en ret til selv at bestemme hastigheden. Det betyder så, at kommunerne må ofre betydelige beløb til at bygge bump. I forbindelse med trafiksanereringen i Åbyhøj udtalte rådmand Olaf P. Christensen i Stiften i 1984 på spørgsmålet om, hvorvidt trafiksanereringen fungerede: *"Det er altid et spørgsmål om temperament at være bilist – mere vil jeg ikke sige. I sidste ende er det, vi har behov for en mentalitetsændring. Trafiksanereringen er udsprunget af, at ikke alle kører efter forholdene, og de mange indgreb kan selvfølgelig føles irriterende for folk, der færdes korrekt."*



Villavej i Beder. Selvom vejen er født snæver og med forskydninger, har det alligevel været nødvendigt at supplere med ekstra vej bump, 2024.

Foto: Forfatteren.

Hvad er der i vejen?

Under overfladen ligger der særligt i bymæssig bebyggelse en mængde ledninger. Det er den ledningsbaserede infrastruktur bestående af ledninger for vand, varme, el, afløb for spildevand, naturgas mv.

Blandt fagfolk bruges udtrykket, at *ledningerne ligger efter vejlovens gæsteprincip*. Kort sagt udtrykker det, at ledningerne ligger på vejbestyrelsens præmisser, og at omlægninger af ledningerne skal betales af ledningsejerne. Der er fornuft i, at de for samfundet nødvendige forsyningsledninger ligger "let" tilgængelige og derfor af nogle betegnes som "æresgæster." Opgravninger for renovering, akut-reparationer eller omlægninger af ledninger giver ofte markante reduktioner af vejenes kapacitet og dermed – i takt med stigende trafik – anledning til nedsat fremkommelighed og kødannelser. Desuden skaber opgravninger huller i vejens bærende lag, som er med til at svække bæreevnen og at reducere vejens levetid. Der ligger derfor en væsentlig opgave i at få "æresgæsterne" til at tale sammen, således at opgravningernes antal og varighed minimeres.

Vand i alle dets former er én af de største udfordringer, når der tales om vejbygning, vejvedligeholdelse og trafik. Derfor er det vigtigt at have styr på vandet og ikke mindst at kunne komme af med det – både når det falder som regnvand og som rim, sne eller is. Når det kommer nedefra i forbindelse med vandledningsbrud, giver det ofte anledning til store problemer, og man kan på den hårde måde erfare, at vand føres frem til forbrugerne under tryk.



Et sprængt vandrør kan betyde, at den bærende del af vejen spules væk.

Foto: Stadsingeniørens Kontor.

Råden over vejareal

Ligesom der er gæster *under* vejen, er der gæster *oven på* vejen. Mulighederne for anden anvendelse af trafikarealerne end til almindelig færdsel er også reguleret i vejloven under begrebet *Særlig råden over vejareal*. I denne kategori ligger torvedannelsen på Ingerslevs Plads, salgsboder og udendørsserveringer og lignende aktiviteter. Omdannelsen af midtbyarealerne har været med til at fremme disse aktiviteter.



Arbejdsplads på kørebanen kombineret med leverancer af byggematerialer nedsætter gadens kapacitet, M.P. Bruuns Gade, 2016.

Foto: Forfatteren.

Renovering og omdannelse af bygningsmassen skaber behov for arealer til skurvogne, stilladser, byggepladser og containere. I den tætte by kan disse behov som oftest ikke tilgodeses på bygherrens egne arealer, hvorfor der gives tilladelse til inddragelse af færdselsarealer til byggeplads. Det vil ofte få konsekvenser for trafikafviklingen, idet kapaciteten på den aktuelle vejstrækning sættes under pres, samtidig med at tung byggepladstrafik skal til og fra.

IT i trafikken, ITS (intelligent trafikstyring)

Udviklingen i computerteknologien har i perioden nærmest været eksponentiel med de forudsigelige forbehold over for, om sådan noget nu også kan være til hjælp i det daglige arbejde. Mikset mellem begejstringen for de nye muligheder og forbeholdet blandt mere konservative medarbejdere kan aflæses i Aarhus Kommunes beretning fra 1970-1971 under Stadsingeniørens Kontors afdeling 2, daværende byplan og opmålingsafdeling: *"I november 1970 blev der på afdelingen installeret en edb-terminal (IBM-2741) med forbindelse via det offentlige telefonnet til en IBM 360 50 computer i Kommunedatas edb-central i København. Det er tanken, at man skal undersøge mulighederne for, og værdien af anvendelsen af en terminal ved de tekniske kontorer i kommunens forvaltninger."* Og senere i afsnittet: *"Man kan allerede nu drage den konklusion, at det vil være til stor hjælp for de tekniske kontorer at have adgang til edb-beregning via en terminal – blot er der endnu en del konservatisme og tilbageholdenhed hos ingeniørerne at fjerne."*



En af de første EDB-terminaler på Stadsingeniørens Kontor. Bemærk, at der er en ekstra båndstation.
Foto: Aarhus Kommunes beretning 1976.

På dette tidspunkt foregik en stor del af vejprojekteringen med kurvelinealer og lommeregner, skitse- ring på manifoldpapir og projekttegninger i tusch på transparenter til forsendelse til nærmeste trykkeri. Til borgermøder anvendtes den på det tidspunkt højteknologiske overheadprojektor.

Senere kom PC'en til med udtrykket *stand alone* og et forbehold overfor at blive forbundet i et netværk, så andre kunne se, hvad man lavede.

Computerteknologien har haft en enorm betydning for arbejdets effektivitet og produktkvalitet i både det tekniske og administrative område i kommunen. I infrastrukturområdet har det givet en række muligheder for at styre og overvåge trafikken og ikke mindst at kunne formidle information til trafikanterne. Optimal styring og overvågning af byens mere end 200 signalanlæg, fartvisere, dynamiske hastighedstavler, dynamiske advarselstavler ved skoler, parkerings- og trafikinformation, trafikanalyser via Bluetooth, realtidsinformation ved stoppesteder eller i telefonens apps er eksempler på ITS i infrastrukturen.



Udviklingen i computerteknologien har også betydet en udvikling i dynamisk trafikantinformation på trafik- tavler, 2003.

Foto: Stadsingeniørens Kontor.





Historiske spor og personer i relation til infrastruktur

Alle anlæg bliver historiske spor fra den dag, de er anlagt. Så de foregående sider repræsenterer historiske spor i sig selv. Formålet med dette kapitel er at pege på spor, som findes i det offentlige rum, og som er med til at fortælle en lille historie knyttet til infrastruktur. Forud for starten på anlægsarbejder står Moesgaard Museum parat til at grave dybere ned i historien. Og ofte finder museet mange interessante ting fra forhistorien. Det vil spænde for vidt at gøre rede for disse interessante fund, men på Slots- og Kulturstyrelsens hjemmeside – under *Fund og Fortidsminder* – kan man i stort omfang downloade rapporter og beretninger fra de arkæologiske udgravninger, der er foretaget: <https://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/>

Her kan man blandt andet finde facts om de udgravninger, som Moesgaard Museum foretog forud for omlægningen af Bispetorvet i 2010: *"Undersøgelsen er en forskningsgravning finansieret af Århus Kommune. Undersøgelsesområdet var et øst vestgående 35 m langt og 7 m bredt felt placeret omtrent midt på Bispetorvet. Vikingetidsbebyggelsen på stedet gav sig til kende i form af ca. 8 grubehuse og en brønd. Især et af grubehusene var bemærkelsesværdigt, da det var brændt, forholdsvist velbevaret og med et varieret genstandsinventar. Huset er brændt sidst i 900-tallet."*



Første brostensløft af rådmand Peter Thyssen (RV) efter tidligere amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen (S) har taget det første spadestik i forbindelse med Moesgaard Museums udgravning på Bispetorvet, 2009.

Foto: Trafik og Veje.



Dalgas foran Hovedbanegården fra 1894, ca. 1905.

Foto: Hammerschmidt Foto, Aarhus Stadsarkiv.

Gade- og vejnavne

Gade- og vejnavne er i sig selv historiske spor. En indikation kan man ofte få ved den lille forklarende tekst på selve gadenavneskiltet. Leif Dehnits har skrevet bogen *Aarhusianske gadenavne*, hvortil læsere med interesse for vejnavne og disses historie henvises. Her skal dog gives et par eksempler på navne, som har relation til den aarhusianske trafikinfrastruktur:

Bernhardt Jensens Stræde

Bernhardt Jensen (1910-1978) blev valgt ind i byrådet for Socialdemokratiet i 1943 og var borgmester i perioden 1958-1971. Han satte sit præg på Aarhus i mange sammenhænge, hvor hans indsats i forhold til en fredeliggørelse af Midtbyen, bevarelse af historiske bygninger og hans veneration for cyklen som oftest fremhæves. Udenfor Aarhus Rådhus kan man støde på hans navn tre steder: det ydmyge Bernhardt Jensens Stræde, den lidt mere prangende Bernhardt Jensens Boulevard og endelig bronzeskulpturen ved Åen udført af kunstneren Jan Balling og opstillet i 2010. I omtaler af Bernhardt Jensen kan man få det indtryk, at han var *imod* bilen. Det var han ingenlunde. Bilen skulle blot ikke være dominerende i midtbyssammenhænge, hvor han så cyklen og den kollektive trafik som midler til at fredeliggøre Midtbyen.

Dalgas Avenue

Dalgas Avenue er en af de to avenuer i Danmark – og den ældste. Enrico Dalgas (1828-1894) er nok mest kendt som hedens opdyrker og slagordet: *"Hvad udad tabes, skal indad vindes"* efter tabet af Sønderjylland i 1864. Det er imidlertid en myte, at det var Dalgas, der formulerede slagordet. Dalgas var på et tidspunkt bosiddende i Aarhus og var kaptajn i Ingeniørkorpsets vejteneste. Som sådan var han med til at anlægge hovedlandevejene Holstebro-Viborg-Randers og Aarhus-Herning-Ringkøbing. Han blev også brugt af byrådet som konsulent i vejsager. Blandt andet rådgav han i 1870 byrådet til at vælge en makadamisering af Kystvejen i stedet for en grusbelægning som foreslået af forvaltningen. Det menes, at det var arbejdet med hovedlandevejene, der gav ham indsigt i hedebeholdnes ringe kår og idéen til at opdyrke heden. Statuen af ham er placeret for enden af Dalgas Avenue med udsigt til Ballehage. Han havde egentlig en placering ved hovedbanegården fra 1884, men blev flyttet i forbindelse med opførelsen af hovedbanegården fra 1929.

Dronning Margrethes Vej, chaussésten og vejpris

Vejen er opkaldt efter Dronning Margrete 1. (1353-1412). Kommer man fra Grenåvej med retning mod centrum, kan man undre sig over, at udformningen af midterrabatten er forskellig i svinget og på den lige strækning. Det har selvfølgelig sin forklaring: På grund af for høje hastigheder kørte mange bilister galt i kurven. Løsningen blev en bred midterrabat i 1994, der kunne markere svinget noget bedre, gøre kørearealet mindre og dermed lede bilisterne gennem svinget med en lavere hastighed. Meget belejligt havde projektet med udvidelsen af Randersvej givet en masse overskydende chaussésten, som tidligere var den foretrukne belægning på landeveje. De blev genbrugt på Dronning Margrethes Vej, idet naturstene giver en blødere og mere levende overflade i forhold til asfalt og beton.



Rådmand Hans Schiøtt afslører stenen, der symboliserer Vejprisen 2000.

Foto: *Vejkontoret*.

I begyndelsen af 1990'erne kom der øget fokus på trafikmiljøet. Aarhus Kommune vedtog en handlingsplan for Trafik og Miljø i 1994, og i Miljøstyrelsen blev der oprettet tilskudspuljer til projekter, der kunne forbedre trafikmiljøet. Af handlingsplanen fremgår, at trafikken – specielt den tunge trafik – gennem ombygninger af vejnettet skal flyttes væk fra miljøfølsomme vejstrækninger til mere miljørobuste vejstrækninger. I 1995 fik Aarhus Kommune støtte til at gennemføre en radikal ombygning af Dronning Margrethes Vej. Udbygningen af Randersvej-Nørrebrogade til fire spor som en robust nordlig havneforbindelse gjorde det muligt at flytte trafik hertil fra den mere miljøfølsomme Dronning Margrethes

Vej. Gennem projektet blev Dronning Margrethes Vej en langt smukkere indfaldsvej, den tunge trafik blev reduceret, og bilernes hastighed blev sænket. De to sidste faktorer betød også en reduktion af støjniveauet.

I 2000 fik Aarhus Kommune *Vejprisen* for sit arbejde med smukke indfaldsveje konkretiseret gennem projektet for Dronning Margrethes Vej. Med *Vejprisen* fulgte en sten udformet med inspiration fra de gamle milepæle. Stenen er placeret ind mod skoven.

Emil Vett's Passage

Forløbet af denne gade var genstand for stor opmærksomhed og diskussion i forbindelse med tilblivelsen af Trafikplanen for city i 1991-1994. Emil Vett (1843-1911) stiftede sammen med Theodor Wessel en række forretninger i landet under navnet *Th. Wessel & Vett* – et samarbejde, som udviklede sig til *Magasin du Nord*. Det var *Magasin*, der kastede idéen om et p-hus og en busgade mellem varehuset og p-huset ind i debatten om midtbyplanlægningen.



Emil Vett (tv.) og Theodor Wessel på Børsen, malet af P.S. Krøyer.

Foto: *Fotografi stillet til rådighed af Magasin du Nord, København.*

Ferdinand Sallings Stræde

Ingen vej uden om Ferdinand Salling (1880-1953). Varehuset Salling er i den grad en del af aarhusianernes bevidsthed. Ved siden af ligger parkeringshuset, som er aarhusianernes foretrukne og formentlig det p-hus, der har den højeste belægningsgrad. På travle dage holder aarhusianerne gerne i kø for at få en plads i p-huset. I forbindelse med tilbygningen af to ekstra etager på p-huset blev strædet, der ligger mellem varehus og p-hus, også renoveret og efterfølgende navngivet Ferdinand Sallings Stræde. Strædet var tidligere navngivet Schandorffs Stræde. Sønnen Herman Salling (1919-2006) videreførte forretningen og blev med tiden en af Danmarks største købmænd og en af de mest succesfulde danske erhvervsfolk. I anledning af hans hustru Karin Sallings 80-års fødselsdag i 2023 blev den centrale havneplads navngivet *Herman Sallings Plads*.



Ferdinand Sallings Stræde – med p-huset th., 2024.
Foto: Forfatteren.

Hans Broges Gade

Hans Broge (1822-1908) var en driftig handelsmand, der bidrog til byens udvikling. Han var også politiker og sad i Aarhus Byråd fra 1857 til 1869. Årsagen til, at han skal nævnes her, er, at han bidrog økonomisk til den første Skt. Clemens Bro, der stod færdig i 1884. Hans bidrag var medvirkende til, at byrådet efter mange års diskussioner sagde ja til at igangsætte brobyggeriet. Der er opført en statue af Hans Broge, der er placeret på Tietgens Plads, hvorfra han kigger ind i Hans Broges Gade.

Ole Rømers Gade

Ole Rømer (1644-1710) er nok mest kendt som den, der påviste lysets hastighed. Han blev født i Aarhus i 1644 og gik på Katedralskolen, hvor en mindetavle på skolens mur ses. På Aarhus Rådhus er der et relief, hvor han er gengivet med sin stjernekekert. Men Ole Rømer var en alsidig herre med mange forskellige jobs, bl.a. direktør for Rundetårn, rektor for Københavns Universitet, højesteretsdommer m.fl. Årsagen til at han skal nævnes her, er imidlertid, at han af kongen fik til opgave at forestå en opmåling af det daværende hovedvejsnet. Det skete i perioden 1691-1695. Til formålet opfandt han en målevogn med et tælleværk drevet af en tandhjulsmekanisme. De vigtigste veje blev forsynet med hel-, halv- og kvartmilesten. Den 4. maj 1907 blev loven om indførelse af det metriske system i Danmark vedtaget. Den medførte bl.a., at der skulle opstilles kilometersten langs vejene i stedet for milesten. På fotoet af Magdalenemøllen, der lå hvor Marselis Hospital blev opført, ses både milestenen og en såkaldt *loppesten*. Loppersten blev opsat for hver 200m. Milestenen står i dag, hvor den stod dengang.



Magdalene Mølle med milesten og loppersten, 1905.
Foto: Aarhus Stadsarkiv.



Peter Sabroes Gade

Peter Sabroe (1867-1913) var en dansk politiker og journalist. Han var medlem af Aarhus Byråd 1900-1909 og af Folketinget for Socialdemokratiet fra 1901 frem til sin død. Både i sin samtid og eftertid var Sabroe kendt som en børnenes ven, der kæmpede indædt mod sociale uretfærdigheder og for at forbedre forholdene for børn – især børnehjemsbørn. Peter Sabroe omkom på tragisk vis i den store togulykke ved Bramming i juli 1913. Han blev hædret med en statue i 1924, der med tiden blev flyttet noget rundt med: først opstillet i Park Allé, dernæst på Peter Sabroes Plads ved Vennelyst. I forbindelse med udvidelsen af Nørrebrogade forsvandt pladsen, og statuen blev derefter opstillet på en dertil indrettet plads på Østbanetorvet.

Gadenavnene på Aarhus Ø

Omkring navngivningen af gaderne på Aarhus Ø kom der fokus på kønsfordelingen af personer bag vej- og gadenavne i Aarhus. Der skulle ikke mange dybdegående analyser til, før resultatet viste en skævvridning med en ikke overraskende overvægt af det mandlige køn. Det blev derfor et ønske, at gaderne på Aarhus Ø blev opkaldt efter betydende kvinder i Danmark – gerne med tilknytning til Aarhus. Men ingen regel uden undtagelse. Hovedvejen eller rygraden i vejssystemet blev udnævnt til Boulevard og navngivet efter tidligere borgmester i Aarhus Bernhardt Jensen (1910-1978). Den mindre betydende, men dog vigtige parallelvej til Bernhardt Jensens Boulevard fik navnet Dagmar Petersens Gade. Dagmar Wilhelmine Petersen (1868-1951) blev valgt ind i Aarhus Byråd i 1909 og var det første kvindelige byrådsmedlem. Også på anden måde hædres de betydende kvinder. På pladsen ved Nicolinehus er opsat en over to meter høj bronzeskulptur af Nicoline Koch (1870-1932) skabt af den aarhusianske kunstner Liné Ringtved Thordarson. Nicoline Koch var leder af og udviklede den private pigeskole N. Kochs Skole til sin død i 1932.

Nicoline Koch, bronzeskulptur skabt af kunstneren Liné Ringtved Thordarson, 2022.

Foto: Liné Ringtved Thordarson.

Gader opkaldt efter levende personer

Den normale praksis er at opkalde gader og veje efter afdøde personer, men ingen regel uden undtagelser. Gennem tiderne er gader blevet opkaldt efter levende personer. Nedenfor tre eksempler fra nyere tid.

Hans Hartvig Seedorffs Stræde

Læseren af denne bogs afsnit om Aarhus Å bemærkede nok omtalen af radioudsendelsen *Historien om en Å*. Her er forfatteren Hans Hartvig Seedorff én af de mænd i båden, der sejler i betonkanalen under Åboulevarden sammen med journalisten Christian Kryger fra DR. Bemærkelsesværdigt, men nok ikke på grund af sejlturen, fik Hans Hartvig Seedorff opkaldt en vej efter sig i levende live. Forfatteren Hans Hartvig Seedorff (1892-1986) var født og opvokset i Aarhus. Gaden, der fik navnet Hans Hartvig Seedorffs Stræde i 1977, hed inden da Asylgade.

Jens Chr. Skous Vej

Jens Christian Skou (1918-2018) modtog – som den første forsker ved Aarhus Universitet – Nobelprisen i kemi i 1997 for opdagelsen af natrium-kalium-pumpen. Vejen, der ligger i området Nobelparken nord for Ringgaden, blev navngivet i 1998.

C.F. Møllers Allé

Christian Frederik Møller (1898-1988) var chefarkitekt på Aarhus Universitet og udvidelsen af Kommunehospitalet. Vejen, der forløber i universitetsparken, blev navngivet i 1980. Universitetet optræder i flere forbindelser i denne bog, dels ved udvidelsen af Nørrebrogade og lukningen af Wilhelm Meyers Allé, dels i forbindelse med de nye tunneler mellem det gamle kommunehospitalsområde og universitetsparken i forbindelse med letbanens etablering.

Banerelaterede spor

Som landets næststørste by placeret midt i Jylland har byen haft en enorm betydning for udviklingen af banerne. Der er derfor også adskillige spor fra statsbanernes storhedstid i byen.

Frichs fabrikker

Søren Frich (1827-1901) blev uddannet på Polyteknisk Lærestanstalt i København og udviklede en interesse for jernstøberi. Han etablerede en fabrik på hjørnet af Sønder Allé og Søndergade. Fabrikken blev senere flyttet til Søren Frichs Vej, hvor der blev produceret damplokomotiver. Det røde lyntog, der blev indviet i forbindelse med Lillebæltsbroens åbning i 1935, blev også produceret her.

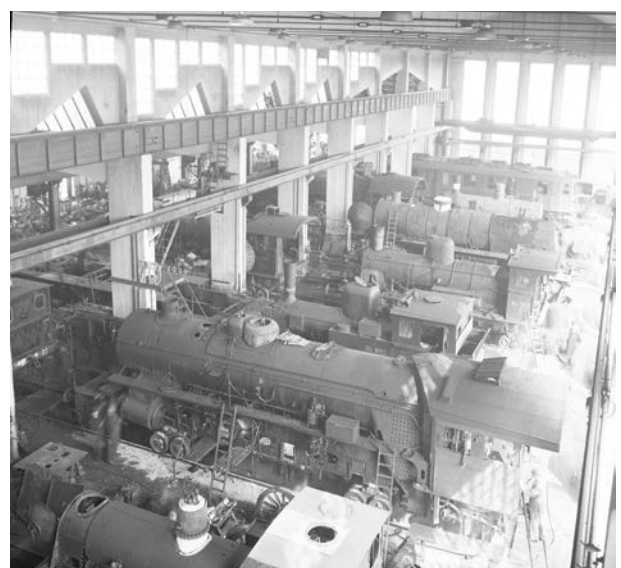
Centralværkstedetsarealet

Går man rundt på DSB's gamle Centralværkstedsområde, skal man i bogstaveligste forstand passe på ikke at snuble over historiske spor. I forbindelse med byomdannelsen af området er der gjort en stor indsats for at bevare de gamle værksteds- og administrationsbygninger fra etatens tid. Man fornemmer værkstedslarmen og den enorme betydning, Centralværkstedet har haft for jernbanens drift og som arbejdsplads i byen. Ud mod Spanien lå DSB's komponentværksted. I 2012 ophørte aktiviteterne i bygningen, og byrådet skulle tage stilling til nedrivning af de karakteristiske grå bygninger i forbindelse med projekt for en ny bydel. Bevaringsudvalget talte imod nedrivning, idet de mente, at bygningerne havde så store kvaliteter og rummede så mange muligheder, at der burde kunne findes en anden anvendelse, f.eks. en ny arkitektskole.



Gavlen af det bevarede lokomotivværksted, 2015.

Foto: Ib Nicolajsen, Aarhus Stadsarkiv.



Lokomotivværkstedet i funktion, ca. 1946.

Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.

Godsbanearalerne

Som på Centralværkstedssarealet er der også her bevaret mange bygninger og spor fra godsbanens tid, både den statelige administrationsbygning mod Skovgaardsgade og hallerne, hvor varerne er ført til og fra godsvognene. Et særligt minde om godsbanens aktiviteter kan ses på ejendommene i Skovgaardsgade. Det skete flere gange, at sæt af løbske godsvogne brød igennem først sporstopperen for enden af sporet og efterfølgende den bagvedliggende jordvold, kørte på tværs af Skovgaardsgade og brød igennem muren. Eventuelle parkerede biler på vejen blev kvast og mast op mod muren under de tonstunge godsvogne. Heldigvis skete der kun materiel skade.



Rangeruheld i Skovgaardsgade, 1972. Godsvognen har ramt nr. 4. Omridset af hullet kan stadig ses i det opmurede parti ved dør og vindue.

Foto: Leif Thomsen, Aarhus Stadsarkiv.

Sidesporene fra hovedbanen til Godsbanen var i øvrigt med til at gøre banegraven bredere og dermed Ringgadebroen længere. Det var ét af argumenterne for, at DSB skulle bidrage til Ringgadebroen.

Hammelbanen – fra bane til mulig motorvej til sti

Også Hans Broge havde en aktie i Hammelbanens tilblivelse. I et jubilæumsskrift udgivet i 1927 i anledning af banens 25-års jubilæum kan man læse, at *"Anlæget af en Bane fra Hammel til Aarhus meget ofte blev drøftet i de interesserede Kommuner, men intet positivt blev foretaget før Grosserer Hans Broge i Aarhus, der paa saa mange Maader havde gjort sig fortjent ved sit Initiativ og Storsyn som Købmand, tog sig af sagen og sammen med flere andre kendte Mænd rettede Opfordring til Sogneraadene ..."*

Der gik nu nogle år med mange diskussioner om linjeføringen kommunerne imellem. Hammel Kommune

var interesseret i en så direkte linjeføring som muligt – en linjeføring, der skulle gå nord om Galtens og ned til et sidespor til Årslev Teglværk. Harlev-Framlev, Ormslev-Koldt og Viby Kommuner trak linjeføringen syd om Brabrand Sø, og købmænd og andre handlende i Vestergade, Aarhus, foreslog en banegård i Mølleengen. Man håbede herved, at de rejsende til Aarhus ville handle i de store købmændsgårde i Vestergade. De respektive parter truede med at trække aktietegningen tilbage, såfremt det ikke blev en af dem ønsket linjeføring.



Stien ved Storskovvej følger tracéet for Hammelbanen, 2023.

Foto: Forfatteren.

Det blev linjeføringen syd om Brabrand Sø, der vandt, med det resultat, at Borum-Lyngby Kommune trak sig ud af samarbejdet om Hammelbanen. Jernbanen blev sat i drift i 1902, og i 1914 blev den forlænget til Thorsø. I 1956 var konkurrencen fra den stigende biltrafik blevet for hård og underskuddet på banen for stort, hvorfor den blev nedlagt. Af jernbanens likvidationsbo erhvervede Aarhus Kommune bygninger og arealer fra Thorvaldsensgade til bygrænsen. Aarhus Amt erhvervede arealerne fra bygrænsen til Døde Å med henblik på at bygge en forbindelsesvej fra den planlagte motorvej. Idéen om en motorvejsindføring via Hammelbanearalerne blev dog blev droppet ved byrådsbeslutning den 12. april 1972. Flere stationsbygninger er bevaret og omdannet til boliger. Stationen i Carl Blochs Gade anvendes til forskellige offentlige formål. Nogle steder anvendes arealerne til naturstier; gamle jernbanearaler er karakteristiske ved at have begrænsede stigningsforhold, hvilket er en ubetinget fordel for cyklister.

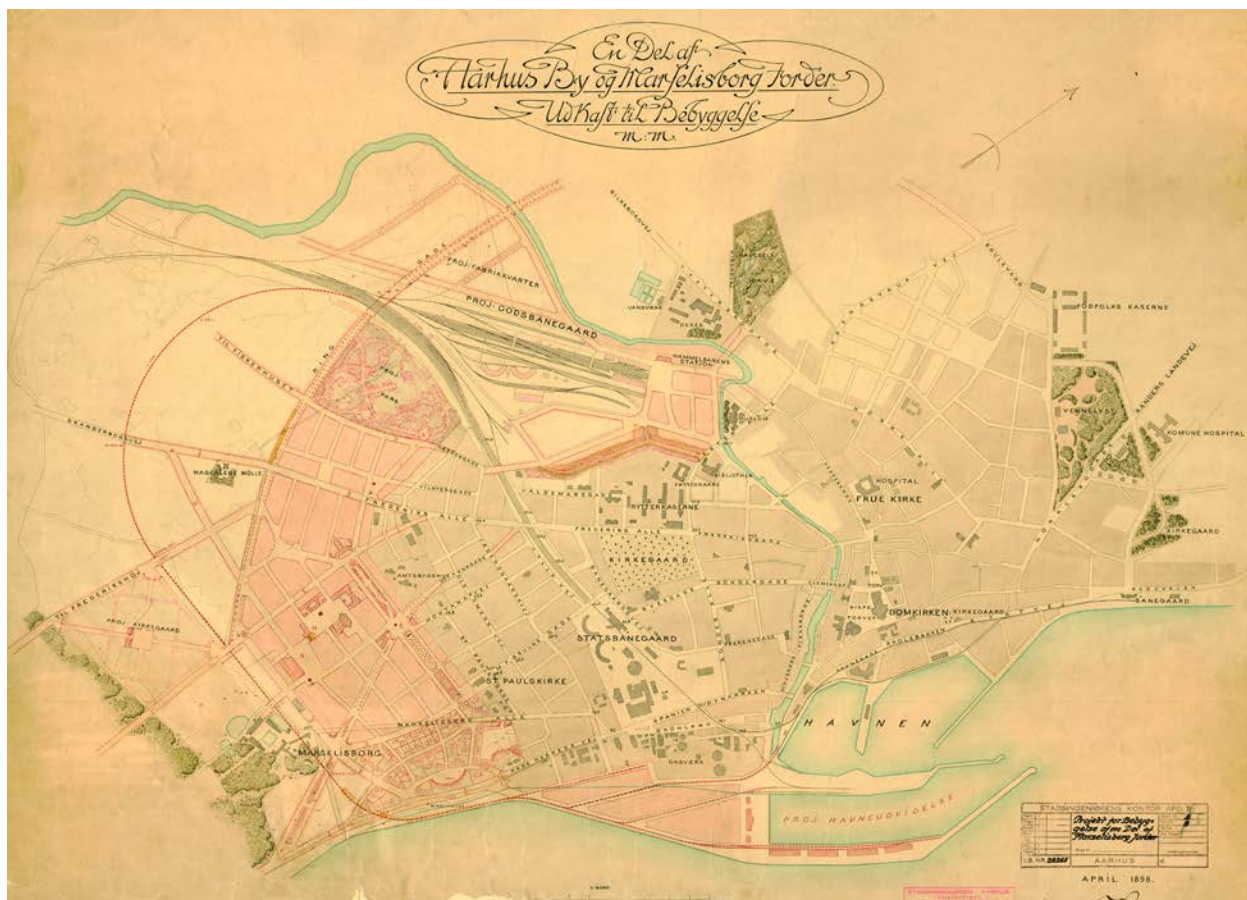


Havnespor

Hack Kampmann og Charles Ambts plan for den sydlige bydel (omtalt på side 36) foreslog et havnespor rundt om Langenæs og placeret i midterrabatten af Marselis Boulevard. I det oprindelige tværprofil forud for anlægget af Marselis Boulevard blev cykelstierne placeret ind mod midterrabatten (og det kommende havnespor). Der ligger i dag et blindt spor neden for Langenæs i en kurve, der passer med en videreførelse i Marselis Boulevard.

Marselis Boulevard med cykelsti mod den brede midterrabat, der er forberedt til havnespor, 1935.

Foto: Stadsingeniørens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Hack Kampmann og Charles Ambts byplan, 1898, med jernbanespor indtegnet med punkteret rød streg.

Foto: Aarhus Stadsarkiv.

Spor efter vejadministration

Som nævnt i tidligere afsnit om de overordnede veje har ansvaret for vejene skiftet mellem stat, amt og kommune. Det kan også ses i landskabet. F.eks. står der på Grenåvej ved den gamle bygrænse en sten, der markerer overgangen mellem den del, der blev administreret af henholdsvis Århus Amt på den ene side af stenen og Aarhus Kommune på den anden side.

Århus Amt har fyldt rigtig meget i planlægningen og administrationen af en stor del af vejnettet. Derfor er det naturligt at vise et billede af den gamle amtsgård i Højbjerg. Her kan man også aflæse de byggelinjer, som amtet lagde for at sikre en udvidelse af Oddervej til fire spor. Amtsgården og dens omgivende anlæg er trukket tilbage under respekt for denne byggelinje.



Skelstenen på Grenåvej, 2013.

Foto: Forfatteren.

Bispetorvet

Brstensbelægning er en hårdfør og ujævn belægning. Den giver imidlertid ofte problemer for kørestolsbrugere. I forbindelse med renovering af Bispetorvet i 2010 blev der derfor nedlagt bånd af mørke og flade sten, så gerne for kørestolsbrugere kunne begrænses. Realisering af nye idéer om torvenes indretning betød imidlertid, at disse bånd blev delvist opslugt af de nye konstruktioner.

Da nye sandsten skulle hentes fra Tyskland til brug for en renovering af muren, der afgrænser Bispetorvet, blev et fodaftryk fra en dinosaur opdaget. En sten med fodaftrykket blev indsat i muren mod Skt. Clemens Torv, men måtte flyttes til en placering ved teatret i forbindelse med beplantningsprojektet i 2015.



Fodaftryk fra en Allosaurus (2000 kg), 2024.

Foto: Forfatteren.



Den gamle amtsgård ligger skjult bag træækkerne, 2024.

Foto: Forfatteren.



De slebne mørke sten blev lagt af hensyn til tilgængelighed for kørestolsbrugere, 2024.

Foto: Forfatteren.



Domkirken

På korets ydermur er der opsat en lille kobberlåde, hvorpå det er angivet, at der her er tale om et "dansk normalt højdepunkt for Jylland og Fyn." Det vil sige, at punktet i ældre tid har været udgangspunkt for nivellementer og således også været et 0-punkt for opmåling af vejene. På lågen ses et reliefkort for hovedlandevejene i Jylland, som således har deres udspring – eller 0-punkt – her. Symbolsk er nøglehullet placeret i Aarhus.

Foto: Forfatteren, 2024.

Motorvejen øst om Brabrand Sø

De gamle planer om at føre motorvejen øst om Brabrand Sø kan aflæses i profilet på Aarhus Syd Motorvejen. Når man nærmer sig Aarhus, indsnævres den brede midterrabat ca. 200 m før Ringvejen i Viby. Det er omkring dette punkt, at motorvejen skulle drejes mod nord. Strækningen herfra og ind mod Aarhus skulle være afgrænsningen mod centrum. Som bymotorvej var der ikke behov for den brede midterrabat.



Aarhus Syd Motorvejen set mod øst, hvor midterrabatten indsnævres, 2023.

Foto: Forfatteren.

Mårslet

Går man en tur i det grønne område syd for Langballevej eller på begge sider af Bedervej, tænker man formentlig på en lokal bypark og ikke en indre Ringvej for Mårslet. I 1977 lå der imidlertid både en dispositionsplan og en byplanvedtægt (nr. 3 for Mårslet), der udlægger arealer til vej i 34 meters bredde. Man kan få et indtryk af vejkurven ved at lade øjet følge Mårslet Byvejs forlængelse. Da Mårslet Byvej blev anlagt, var idéen om en indre ringvej til aflastning af den gamle bymidte ikke helt aflyst. Konklusionen blev imidlertid, at såfremt bymidten skulle aflastes markant for uvedkommende trafik, skulle der anlægges en ringvej hele vejen rundt om Mårslet. Det var så til gengæld at skyde langt over målet. Byggelinjerne, der udlægger arealet til vej, blev dog fastholdt ved byrådsbeslutning den 22. januar 2020, da eventuelle nye vejforløb skal ses i sammenhæng med Giber Ringvej og tilslutningerne hertil.



Dispositionsplan for Mårslet med den indre ringvej og Ydre Ring nord om byen.

Foto: Aarhus Kommunes beretning 1972.

Skt. Clemens Stræde

Strædets gågadebelægning med betonfliser med blotlagte søsten er fra tiden fra de første gågader i Aarhus. Samme belægning lå på Strøget indtil totalrenoveringen i 2002. Gågaden i Skt. Clemens Stræde blev sammen med Frederiksgades omlægning til gågade indviet – ifølge Aarhus Kommunes beretning 1975-1976 – med en åbningsceremoni den 5. september 1975. Den første gågade i Danmark kom i øvrigt i Randers. Her anvendtes sorte og hvide sten i en skakternet belægning, som i dag ses i Den Gamle Bys gågade.



Betonflise med blotlagte søsten, 2024.

Foto: Forfatteren.

Skt. Nicolaus' Kilde

I forbindelse med etablering af tunnelen under strandvejen i 1979 blev Skt. Nicolaus' Kilde genopdaget og genopstillet på ny og officielt indviet den 23. juni 1980. Det er imidlertid ikke længere kildevand, der springer, men vand fra Aarhus Vand.



Bål ved kilden og Wallensteins Skanse, Valborgsaften, ca. 1855. Akvarel af Hans Frederik Meyer Visby.
Foto: Aarhus Stadsarkiv.



Rådmand Olaf P. Christensen (K) holder tale ved genindvielsen.
Foto: Aarhus Kommunes beretning 1980.

Vejlby Centervej-Nydamsvej

Mødet mellem Vejlby Centervej og Nydamsvej, hvor vejen skifter karakter fra firesporet til tosporet vej, er også mødet mellem to kommuners tanker fra før kommunalreformen i 1970. Vejlby-Risskov Kommunes idé var at føre Vejlby Centervej som en form for ringvej hele vejen rundt om det gamle Vejlby med forbindelse til Vejlby Ringvej. Den idé blev videreført af Aarhus Kommune i en dispositionsplan for Lisbjerg-området fra 1973, men droppet igen i det midlertidige plangrundlag, de såkaldte § 15-rammer. Her blev Vejlby Centervej ført over i Nydamsvej, uden at Nydamsvej senere blev udvidet til fire spor.



Vejlby Centervej set mod Nydamsvej, 2024.
Foto: Forfatteren.

Andre spor

Buerne fra busanlægget ved Gustav Holms Vej

I det nye boligområde ved Gustav Holms Vej står tre betonbuer og vidner om et kapitel i Aarhus Sporvejes historie. Aarhus Sporveje havde hovedkvarter ved Gustav Holms Vej. De markante betonbuer bar tagene på det første store garageanlæg fra 1950'erne. I forbindelse med planlægningen af det nye boligområde blev det besluttet at bevare tre af betonbuerne.



Garageanlægget ved Gustav Holms Vej. Billedet er taget i 1957 i anledning af Aarhus Sporvejes 25-års jubilæum for indførelse af trambusser.

Foto: Børge André Venge, Aarhus Stadsarkiv.

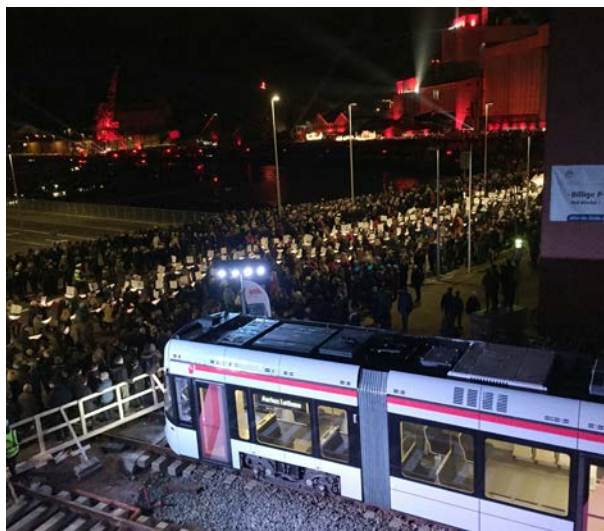


Tre af de karakteristiske betonbuer er bevaret i forbindelse med byomdannelsen i området, 2024.

Foto: Forfatteren.

Kulturhovedstad

I 2017 var Aarhus sammen med Region Midtjyllands 18 andre kommuner Europæisk Kulturhovedstad. Begivenheder blev i gadebilledet markeret med en særlig flise. Ved åbningsfesten i januar var det nye letbanetog, som blev sat i officiel drift i december, kørt i stilling ved Dokk1. Nogle af de tog, der blev brugt til prøvekørsler, blev iklædt kulturhovedstadens farver



Et letbanetog var med i front ved markering af starten på Europæisk Kulturhovedstad 2017.

Foto: Forfatteren.



Et letbanetog til prøvekørsler, her fanget ved Europaplads 17, blev iklædt Kulturhovedstadens farver og logo, 2017.

Foto: Gert Medom Madsen, Aarhus Stadsarkiv.

Margueritruten

I april 1991 indviede dronning Margrethe Margueritruten, der fik navn efter margueritten, stauden med de hvide kronblade og den gule midte. Margueritruten er en turistrute tænkt for bilister. Ruten følger landets smukkeste vejstrækninger, og undervejs passeres ca. 200 af Danmarks mest kendte seværdigheder og attraktioner. Selvfølgelig passerer ruten dronningens rundkørsel, som blev anlagt i 1981. Rundkørslen blev anlagt for at løse et trafik sikkerhedsproblem i krydset Carl Nielsens Vej/Kongevejen. Rundkørslen blev valgt, da den bedre kunne indpasses i omgivelserne i forhold til et signalanlæg, som også var på tale. Rundkørslen har også en anden fordel, idet bilister kan tage en ekstra tur, når livgarden har vagtskifte ved Marselisborg Slot.



Margueriterutens skilt på Carl Nielsens Vej før rundkørslen med Kongevejen, 2024.

Foto: Forfatteren.

Kulturringen

Cyklisterne i Østjylland har fået deres pendant til Margueritruten. Kulturringen er en 540 km lang cykelrute etableret i et samarbejde mellem Odder, Skanderborg, Favrskov, Norddjurs, Syddjurs, Samsø, Hedensted og Aarhus Kommuner. Ruten går forbi en række af regionens største kultur- og naturseværdigheder og fik i 2019 sit eget informationsskilt.



Der kan – ikke uventet – være sammenfald mellem Kulturring og Margueritrute, 2024.

Foto: Forfatteren.

Vandtårnet Randersvej

Når Risskov-borgerne i tidernes morgen skulle afhente gæster ved rutebilen fra nord, fik gæsterne at vide, at de skulle bede rutebilchaufføren om at blive sat af ved Vandtårnet. Vandtårnet blev opført 1906-1907 for at sikre vandforsyning til de højtliggende kvarterer på Katrinebjerg og Christiansbjerg. Det blev et monumentalt bygningsværk, som fortsat er et vartegn i mange aarhusianeres bevidsthed. Vandtårnet ligger nu i hård og ufin konkurrence om at fastholde stillingen som vartegn, da det nye højhus på den tidligere Hotel La Tour-grund tårner sig op og næsten omslutter det. Det får dog lidt hjælp af den nærtliggende letbanestation, der har fået navnet *Vandtårnet*.



Randersvej, til højre Skipper Klement Vej, nu Vejlbj Ringvej, 1957.

Foto: Stadsarkitektens Kontor, Aarhus Stadsarkiv.



Randersvej, til højre Vejlbj Ringvej. Letbanestationen "Vandtårnet" ret fremme, 2024.

Foto: Forfatteren.





Afrunding

I de foregående kapitler er beskrevet emner, som har haft stor betydning for udviklingen i den aarhusianske trafik- og infrastruktur. Som læseren har bemærket, har indholdet ikke stringent holdt sig til 50-årsperioden 1972-2022, da konsekvenserne af beslutninger taget før 1972 har rakt langt ind i perioden, og derfor er blevet en del af historien.

Som nævnt i indledningen interesserer trafik mange mennesker. Der er derfor også mange emner og historier, der kunne tages op i en bog som denne. Og det behøver ikke at være emner, der anlægsmæssigt eller planlægningsmæssigt fylder meget. Selv mindre trafiksaneringer kan have stor bevågenhed i offentligheden og derfor have en særlig politisk interesse.

Forfatteren har truffet en række til- og fravalg – både med hensyn til emner og detaljeringsgraden i beskrivelsen af disse. Nogle læsere vil måske sidde tilbage med ønsker om at få mere detaljeret viden om en bestemt sag. Dette vil kunne lade sig gøre ved at dykke ned i de tidslinjer, som er udarbejdet for hvert hovedkapitel, undtagen kapitlerne Kommunalreformen, byplanerne og arven og Historiske spor

i relation til infrastruktur, og som er placeret bagerst i bogen.

Det er her muligt at se sagernes tidsforløb, tidspunkter for de politiske beslutninger og tidspunkter for omtalen af de forskellige emner i aviserne. Tidspunktet for en byrådsbehandling kan bruges som nøgle til at dykke ned i byrådsarkivet, som fra 1997 ligger elektronisk tilgængelig. Her kan byrådsreferater og de pågældende sagsakter findes. Ældre sager kan findes frem ved henvendelse til Aarhus Stadsarkiv. Aviser gennem tiderne kan læses på Det Kgl. Bibliotek. Århus Stiftstidendes ældre aviser kan elektronisk tilgås på Aarhus Stadsarkiv. Endelig kan Aarhus Kommunes beretninger, som blev udgivet frem til 1986, fortælle en masse om aktiviteterne på daværende Stadsarkitektens Kontor, Stadsingeniørens Kontor og Århus Sporveje. Beretningerne kan findes på Aarhus Stadsarkiv.

Afslutningsvis skal her – på modsatte side – gives et kronologisk overblik over nogle af de begivenheder, som har haft stor betydning for udviklingen i Aarhus. Ved at klikke på henvisningen vil læseren blive ført tilbage til det sted i bogen, hvor beskrivelsen findes.



Kunstværket "Den uendelige bro" af arkitekterne Johan Gjøde og Niels Povlsgaard, 2017.

Foto: Forfatteren.

- 1919: Ingeniør Klixbülls forslag vinder byplankonkurrence for de nordlige markjorder.
- 1932: Overdækningen af Aarhus Å påbegyndes.
- 1939: Ringgaden indvies.
- 1965: Trafik- og parkeringsplan for den Indre By vedtages, og samtidig aflyses Ny Hovedgadeprojektet.
- 1970: Kommunalreform.
- 1972: Ny vejlov træder i kraft.
- 1977: Aftale mellem stat, amt og kommune om udbygningen af det overordnede vejnet i Aarhus Kommune.
- 1977: § 40 indsættes i færdselsloven.
- 1980: Første Regionplan efter kommunalreformen.
- 1984: En lokalplan for karréen Nørregade-Paradisgade-Studsgade-Nørreport godkendes. Dermed kom der en afklaring på bevaring af fem købmandsgårde og en delvis afklaring af bredden på udvidelsen af Nørreport.
- 1985: Byrådet vedtager den første kommuneplan – 15 år efter kommunalreformens ikrafttræden.
- 1985: Byrådet vedtager at anbefale en linjeføring vest om Brabrand Sø af motorvejen uden om Aarhus.
- 1988: Anlægslov for en motorvej vest om Brabrand Sø vedtages. Loven ophæver samtidig loven om en forlægning af Silkeborgvej syd om Brabrand Sø og en motorvejsindføring til Aarhus.
- 1988: Aftale om de overordnede vejforhold for tiden fra etablering af motorvejen uden om Aarhus til færdiggørelsen af Søften-Skødstrup-motorvejen.
- 1989: Byrådet tager en principbeslutning om frilægning af Aarhus Å.
- 1994: Trafikplanen for City vedtages.
- 1997: Aftale mellem Amtsrådsforeningen og staten om det overordnede vejnet. 2/3 af statens vejnet overføres til amterne.
- 1997: Masterplanen for udviklingen af Aarhus Havn og principbeslutning om tunnel under Marselis Boulevard.
- 1998: Byrådet tager en principbeslutning om et busgadegennembrud i karréen mellem Frederiksgade og Åboulevarden, hvorved der åbnes mulighed for frilægning af Åen ud for Magasin.
- 1998: Infrastrukturudvalget med medlemmer fra staten, Århus Amt og Aarhus Kommune nedsættes.
- 2000: Byrådet vedtager visionen Tænk sporvogn, kør bus.
- 2001: Byrådet vedtager Tilgængelighed for alle, handlingsplan.
- 2001: Byrådet vedtager lokalplanen for byudvikling af centralværkstedsområdet (Bruuns Galleri).
- 2003: Århus Amtsråd beslutter at igangsætte den amtslige del af Søften-Skødstrup-motorvejen.
- 2004: Der indgås aftale om udvikling af Erhvervs-havnen og De Bynære Havnearealer.
- 2007: Kommunalreform.
- 2007: Letbanesamarbejdet etableres.
- 2007: Byrådet vedtager en cykelhandlingsplan.
- 2010: Byrådet giver anlægsbevilling til en udvidelse af Åhavevej til fire spor fra Aarhus Syd Motorvejen til Marselis Boulevard.
- 2010: Ved budgetforliget fordobles midlerne til vejvedligeholdelse.
- 2010: Broen, der fører Grenåvej over Grenaabanen, åbnes.
- 2012: Folketinget vedtager Lov nr. 77, lovgrundlaget for letbanens etape 1.
- 2015: Dokk1 indvies.
- 2017: Letbanen åbner på strækningen Aarhus H-Lisbjerg.
- 2020: Byrådet godkender anlægsbevilling til Giber Ringvej, der indvies i 2022.
- 2021: Regeringen indgår Aftale om Infrastrukturplan 2035 med finansiering af tunnelen under Marselis Boulevard.





Rådmænd og borgmestre

Rådmænd for Teknik og Miljø / borgmestre

1968–1971

Olaf P. Christensen (K) / Bernhardt Jensen (S)

1972–1981

Olaf P. Christensen (K) / Orla Hyllested (S)

1982–1993

Olaf P. Christensen (K) / Thorkild Simonsen (S)

1994–1997

Hans Schiøtt (V) / Thorkild Simonsen (S)

1998–2001

Hans Schiøtt (V) / Flemming Knudsen (S)

2002–2005

Poul B. Skou (K) / Louise Gade (V)

2006–2009

Peter Thyssen (RV) / Nicolai Wammen (S) til 2011

2010–2012

Laura Hay (V) / Jacob Bundsgaard (S) fra 2011

2013

Bünyamin Simsek (V) / Jacob Bundsgaard (S)

2014–2017

Kristian Würtz (S) / Jacob Bundsgaard (S)

2018–2021

Bünyamin Simsek (V) / Jacob Bundsgaard (S)

2022

Steen Stavnbo (K) / Jacob Bundsgaard (S)

2022–

Nicolaj Bang (K) / Jacob Bundsgaard (S)

Rådmænd for 5. afdeling (Aarhus Sporveje)

1972–1985

Axel Handevitt-Haar (V)

1986–1989

Lone Hindø (SF)

1990–1993

Hans Schiøtt (V)

1994–1997

Olaf P. Christensen (K)

1998–2001

Poul B. Skou (K)

2002–2005*

Peter Thyssen (RV)

* I forbindelse med magistratsreformen blev de tekniske opgaver i 5. afdeling reorganiseret og i stort omfang overflyttet til den nye Magistratens 2. afdeling – Magistraten for Teknik og Miljø

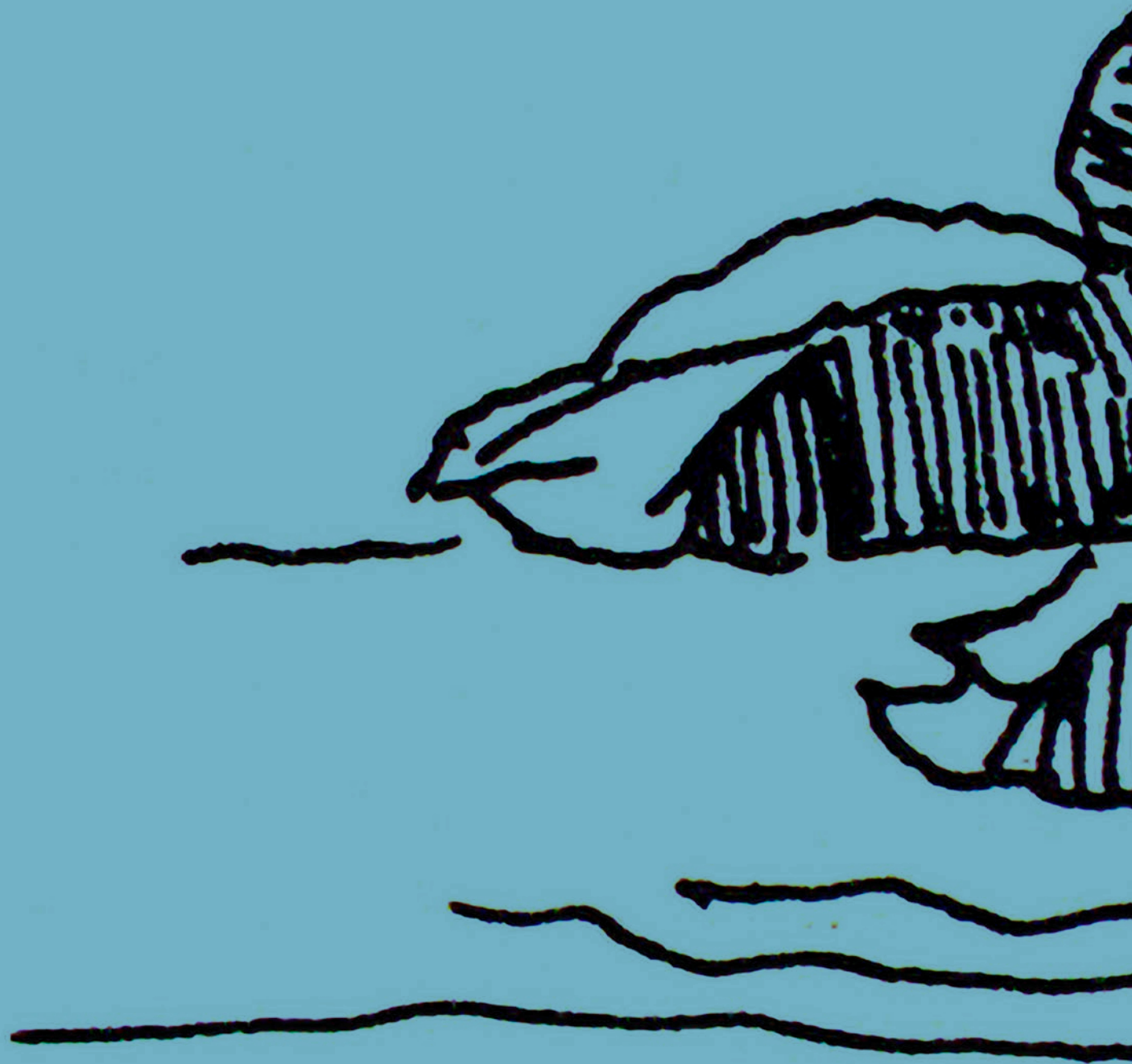
Fotoet på side 286-287:

Byrådssalen på Aarhus Rådhus, 2011.

Foto: Per Ryolf, Aarhus Stadsarkiv.

Trafikkens ministre

Minister	Periode	Regering
Ove Guldberg	02.02.1968 – 11.10.1971	Hilmar Baunsgaard
Jens Kampmann	11.10.1971 – 02.10.1972	Jens Otto Krag
Jens Kampmann	02.10.1972 – 19.12.1973	Anker Jørgensen
Kresten Damsgaard	19.12.1973 – 13.02.1975	Poul Hartling
Niels Mathiasen	13.02.1975 – 26.02.1977	Anker Jørgensen
Kjeld Olesen	26.02.1977 – 30.08.1978	Anker Jørgensen
Ivar Hansen	30.08.1978 – 26.10.1979	Anker Jørgensen
Jens Risgaard Knudsen	26.10.1979 – 15.10.1981	Anker Jørgensen
Knud Heinesen	15.10.1981 – 30.12.1981	Anker Jørgensen
J.K. Hansen	30.12.1981 – 10.09.1982	Anker Jørgensen
Arne Melchior	10.09.1982 – 14.08.1986	Poul Schlüter
Frode Nør Christensen	14.08.1986 – 03.06.1988	Poul Schlüter
H.P. Clausen	03.06.1988 – 10.01.1989	Poul Schlüter
Knud Østergaard	10.01.1989 – 18.12.1990	Poul Schlüter
Kaj Ikast	18.12.1990 – 25.01.1993	Poul Schlüter
Helge Mortensen	25.01.1993 – 28.01.1994	Poul Nyrup Rasmussen
Jan Trøjborg	28.01.1994 – 30.12.1996	Poul Nyrup Rasmussen
Bjørn Westh	30.12.1996 – 23.03.1998	Poul Nyrup Rasmussen
Sonja Mikkelsen	23.03.1998 – 23.02.2000	Poul Nyrup Rasmussen
Jacob Buksti	23.02.2000 – 27.11.2001	Poul Nyrup Rasmussen
Flemming Hansen	27.11.2001 – 12.09.2007	Anders Fogh Rasmussen
Jakob Axel Nielsen	12.09.2007 – 23.11.2007	Anders Fogh Rasmussen
Carina Christensen	23.11.2007 – 10.09.2008	Anders Fogh Rasmussen
Lars Barfoed	10.09.2008 – 05.04.2009	Anders Fogh Rasmussen
Lars Barfoed	05.04.2009 – 23.02.2010	Lars Løkke Rasmussen
Hans Christian Schmidt	23.02.2010 – 03.10.2011	Lars Løkke Rasmussen
Henrik Dam Kristensen	03.10.2011 – 09.08.2013	Helle Thorning-Schmidt
Pia Olsen Dyhr	09.08.2013 – 03.02.2014	Helle Thorning-Schmidt
Magnus Heunicke	03.02.2014 – 28.06.2015	Helle Thorning-Schmidt
Hans Christian Schmidt	28.06.2015 – 28.11.2016	Lars Løkke Rasmussen
Ole Birk Olesen	28.11.2016 – 27.06.2019	Lars Løkke Rasmussen
Benny Engelbrecht	27.06.2019 – 04.02.2022	Mette Frederiksen
Trine Bramsen	04.02.2022 – 15.12.2022	Mette Frederiksen
Thomas Danielsen	15.12.2022 –	Mette Frederiksen





Tidslinjer

Forkortelsen "ÅS" = Århus Stiftstidende, sidetal angiver den aktuelle avisside.

Forkortelsen "AaK's beretning" = Aarhus Kommunes beretning.

Rød tekst henviser til byrådsbehandlinger.

ÅEN

Overdækningen

- 1930 – 8. januar ÅS, side 2, Udvalget for Udvidelse og Bebyggelse har nu udarbejdet en længere Ønskeseddel (til lån, til Ministeriet). Paa denne staar bl.a. Ringgadens omtrentlige Gennemførelse, Aaens Overbygning samt en række store Gadearbejder.
- 1930 – 28. august ÅS, side 3, Skal Åen overbygges? Efter hvad Indviede vil vide, lovede Hr. Friis Skotte (trafikminister) at se med venlige Blikke på Aarhus's Ønsker om et Tilskud til det store Arbejde, men tilføjede dog derefter forsigtigt, at man jo i øvrigt havde Havnen med dens betydelige Midler at falde tilbage paa, idet det vel var rimeligt, at Havnen tog Del i et Arbejde, der vilde skaffe en ny og bedre Forbindelse mellem Byen og Havnekvarteret. (...) Stadsingeniøren om Åoverbygningen: "man ville endvidere kaste et Glemselens Slør over det uæstetiske Syn, som Aastykket fra Christiansgade til Frederiksbro frembyder. --- Og i flere andre Byer har man gennemført lignende moderne Reformer."
- 1930 – 12. oktober ÅS, side 3, Aarhus får sin Åboulevard, (...) De senere Aars stadig tiltagende Trafik har rejst en Række Færdselsproblemer i Aarhus, hvor mange gader allerede nu til Tider er saa overfyldte, at en Automobilist skiftevis må køre i Skridtgang eller holde, mens Cyklister hvert Øjeblik er i Fare for at blive klemmt ind imellem Trafikens giganter.
- 1932 – 15. juni ÅS, side 9, "Hvordan Aaoverbygningen vil gaa for sig?" – Afdelingsingeniøren svarer: "Selvom spørgsmålet kun kan besvares udtømmende paa en Maade, der vilde være uforståelig for andre end Teknikere, kan der siges så meget, at i dette tilfælde er Princippet ganske enkelt."
- 1932 – 14. november ÅS, side 1, Resterne af Fortidens Frederiks Bro fundet.
- 1933 – 1. oktober ÅS, forsiden, Nye træk i byens ansigt, med foto af Aagaarden, den ejendommelige og højmoderne betonbygning, som Aarhus Sten- og Gruskompani har ladet opføre ved Åboulevarden.
- 1933 – 1. november ÅS, forsiden, Den nye Åboulevard indviet i dag.
- 1971 – 1. april ÅS, side 25, Annonce fra Magasin om Magasins nye udvidelse.

Frilægning

Tiden op til principbeslutningen i 1989

- 1977 – 14. december** Fire byrådsmedlemmer foreslår Åen genåbnet (omtalt i ÅS, 15. december under overskriften Høje bølger om en åbning af Århus Å) sendt i TU, se 1980.
- 1978 – 22. juni** Projekteringsbevilling til Skt. Clemens Bro, omtalt 23. juni i ÅS, herunder åfrilægning og brohøjde.
- 1980 – 17. december** Byrådet vedtager at henlægge idéen om en frilægning (omtalt i ÅS, 18. december, side 12).
- 1981 – 29. august ÅS, forside og side 17, Århus Å genoplives i Den Gamle By.
- 1983 – 11. august ÅS, side 8, omtale af nødvendigheden af at lave hul for at undersøge ådækkets tilstand.
- 1984 – 31. oktober ÅS, forside og side 12, omtale af rådmand Olaf P. Christensens (K), kaldet OC, visioner om Århus Å ved Skt. Clemens Bro og fredeliggørelse af Store Torv og Bispetorvet med underjordisk parkering.
- 1985 – 24. februar ÅS, side 29, Åen bryder ud, omtale af OC's forslag til å-åbning.

1985 – 11. december	ÅS, forside og side 15, Nu bliver åen lukket op igen, Konkret forslag på vej til byrådet.
1985 – 13. december	ÅS, side 10, Kontorerne dybt uenige om å-åbning.
1985 – 17. december	ÅS, side 10, "Det bliver aldrig som i Holland" (citater Stadsingeniørens Kontor).
1986 – 14. januar	ÅS, side 11, Flyt åen og broen (Stadsingeniørens Kontors bidrag til løsning af Vester Allé-krydset).
1987 – 16. april	ÅS, forsiden, Århus Å genåbnes, omtale af det projekt, der er på vej til byrådet.
1987 – 13. juni	ÅS, forsiden og side 14, Frokost midt på Åboulevarden.
1987 – 27. august	ÅS, side 21, Store visioner for byens hjerte [OC].
1987 – 2. september	Pkt. 28. Indstilling fra Teknisk Forvaltning vedrørende genåbning af Aarhus Å, sendt i TU, se 1989, omtalt i ÅS, 3. september, under overskriften S imod at åbne Århus Å.
1989 – 8. marts	Diskussion i byrådet om et forslag fra S om tildækning, omtalt i ÅS, 9. marts, sendt i TU og behandlet samtidig med forslaget om genåbning 24. maj.
1989 – 22. april	ÅS, forsiden, Projekt er klar til åbning af Århus Å, 4 modeller for Teknisk Udvalg.
1989 – 25. april	ÅS, forsiden, flertal i Teknisk Udvalg for at åbne åen.
1989 – 2. maj	ÅS, side 16, læserbrev mod åbning af økonomiske årsager fra Edward Pedersen (S).
1989 – 24. maj	Pkt. 7, indstilling (jf. 1987) om genåbning af Aarhus Å vedtages i princippet (se også ÅS, 25. maj) uden S' stemme.

Svære beslutninger

1991 – 4. december	Behandles som pkt. 4. Indstilling om to forskellige modeller for trafikomlægning, som pkt. 5. Indstilling om at Lokalplan 442 (Magasins p-hus) vedtages endeligt, som pkt. 7. Indstilling om Lokalplan 419 for genåbning af Aarhus Å og som pkt. 8. Indstilling om endelig vedtagelse af Lokalplan 450 for sydsiden af Aarhus Å. Alle blev sendt i TU og færdigbehandlet 29. januar 1992.
1992 – 29. januar	Vedtagelse af indstillinger nævnt under 4. december 1991, der indgås en midtbyaftale mellem S og K om blandt andet dobbeltrettet bustrafik i Magasins gård, se ÅS, side 22, 30. januar.
1993 – 10. februar	Byrådet behandler forslag om busrute i Magasins gård og åfrilægning, omtalt i ÅS, 11. februar, side 14, med skitse af projektet, sendes i Teknisk Udvalg 1993, 13. februar, ÅS, billeder af Midtbyen i dag og i morgen til debatten om Midtbyen.
1993 – 3. marts	Byrådet vedtager, med 18 stemmer (S, K og V) for og syv imod forslag til busrute gennem Magasins gård og åfrilægning foran Magasin. Omtalt i ÅS, 3. marts, forside, og 4. marts, side 22, Stort flertal for busruten ved åen.
1993 – 2. april	Omtale af åen og busser i specialtillæg i ÅS, side 84, Byrådet drømmer, borgerne peger på virkeligheden.
1993 – 22. maj	ÅS, forsiden, Åen åbnes uden vand, og side 11, Nyt busforsøg er ikke et tilbageskridt.
1993 – 2. juni	Pkt. 11. Byrådet behandler forslaget om forsøg, sendes i TU, omtalt 3. juni i ÅS, side 18, busruten gennem Magasins gård fastholdes, den og å-åbningen er ikke til diskussion. Forsøget skal afklare, om der er plads til både busser og å-åbning ud for Magasin.
1993 – 15. juni	ÅS, side 15, omtale af Teknisk Udvalgs behandling af forslaget om trafikforsøget. Her slog man fast, at forsøget ikke kan bruges til at ændre på busrutens forløb, men skal afdække, om der er plads til både busser og åfrilægning.
1993 – 16. juni	Byrådet vedtager trafikforsøget, omtalt i ÅS, 17. juni, side 14.
1993 – 25. september	ÅS, side 13, foramtale af trafikforsøget og af Hans Krulls/citysjakkets gademaleri.
1993 – 26. oktober	ÅS, forsiden, Gademaleriet tager form.
1993 – 10. november	Byrådet behandler indstilling fra BA og Mag. 2 om revurdering af forsøget. Det sendes i TU. Omtalt i ÅS, forsiden.
1993 – 24. november	Pkt. 18. Byrådet vedtager, at biler skal tilbage på Åboulevarden, se også ÅS, 23. november, leder side 2 og artikel side 11.
1993 – 2. december	ÅS, forsiden og side 29 om fræsningen af Hans Krulls gademaleri.
1994 – 31. marts	Artikel i ÅS om Odd Sindings forslag om både trafik og åfrilægning

- 1994 – 18. april ÅS, forsiden, Århus Å åbnes i 1995, og side 11, Åboulevarden lukkes igen for trafik, med udtalelser fra den nye rådmand for Teknik og Miljø Hans Schiøtt (V).
- 1994 – 4. maj Pkt. 2. Byrådet behandler evaluering af trafikforsøget, sendes i TU, se 22. juni 1994, ÅS, 5. maj, forsiden, Åboulevarden sat på plads, og side 11, Al tvivl manet i jorden. Omtale af kameler, S vil arbejde loyalt for åfrilægning, V vil arbejde loyalt for busrute, og SF vil arbejde frugtbart og visionært.
- 1994 – 17. juni ÅS, læserbrev, side 2, af Karl Nøhr Sørensen (V) om Åboulevarden, Prøv en kundevenlig linjeføring, samt artikel, Nye krusninger i flertallet for åbning af åen, Ango Winther (S) er klar til at skifte holdning.
- 1994 – 22. juni Byrådet vedtager en samlet pakke for Midtbyen: Som pkt. 12. Kommuneplan for Midtbyen, som pkt. 15. Evaluering af trafikforsøget, som pkt. 16. Godkendelse af Trafikplan for Århus City og hvorledes busserne skal køre gennem Åboulevarden (se artikel i ÅS, 23. juni 1994), som pkt. 17. P-informationssystem og som pkt. 18. Ombygning af Silkeborgvej gennem Åbyhøj.
- 1994 – 23. juni ÅS, forsiden, Åen fri, side 20 om Åen, midtbyplan og centralværkstedetsarealet.

Anlægsprojekterne igangsættes

- 1995 – 8. februar Byrådet giver bevilling til omlægning af Lille Torv, Immervad og genåbning af Aarhus Å mellem Immervad og Skt. Clemens Bro.
- 1995 – 1996 1. etape fra Immervad til Skt. Clemens Bro udføres og indvies 22. juni 1996. Omtalt i ÅS, 23. juni 1996, forsiden og side 31. Også tilnavnet Den Spanske Trappe, hvor der var opfordringer til at finde et nyt navn. Lederen af Bymuseet: "Den Spanske Trappe ligger i Rom, vi befinder os i Århus, vi har 1200 år på bagen, vi må kunne gøre det bedre."
- 1996 – 29. juni ÅS, side 11, Vadestedet vender tilbage, omtale af konkurrence, dommerkomité og resultat.
- 1996 – 30. juni ÅS, side 22, Vadestedet får hård medfart, gadeinterview om navnet.
- 1997 – 5. marts Byrådet godkender og giver bevilling til et projekt for 2. etape fra Skt. Clemens Bro til Mindebrogade.
- 1997 – 1998 2. etape fra Skt. Clemens Bro til Mindebrogade gennemføres og indvies 12. december 1998, omtalt i ÅS, side 19, 12. december.
- 1998 Et vigtigt år for åfrilægningen
- 1998 – 3. marts ÅS, side 13, Rådmandens Columbusæg, omtale af planerne om busgadegennembruddet.
- 1998 – 13. august ÅS, forsiden, Europæisk pris for åens frilægning, side 13, Åen – dyrt men dejligt (omtale af byrådets 1. behandling af åfrilægning og busgadegennembrud) og Anerkendelse uden grænser, om EU-prisen.
- 1998 – 21. oktober Byrådet vedtager indstilling vedr. principbeslutning om åfrilægning, omlægning af busrute mv.

Busgadegennembruddet

- 2001 – 30. maj Byrådet vedtager principbeslutning om busgadegennembrud mellem Frederiksgade og Åboulevarden. På samme møde vedtager byrådet offentlig fremlæggelse af tre forslag til Lokalplaner: Nr. 614, Ny Busgade mellem Frederiksgade og Åboulevarden samt ny bebyggelse til bolig- og erhvervsformål i Frederiksgade, Århus City. Nr. 615, Ny bebyggelse i Østergade til erhvervs- og boligformål, Århus City og nr. 628, Ny bebyggelse til city-formål ved Telefontorvet og Busgade, Århus City.
- 2001 – 19. december Byrådet vedtager projekteringsbevilling til busgadegennembruddet og godkender i samme møde Lokalplanerne 614, 615 og 628.
- 2002 – 23. oktober Byrådet vedtager anlægsbevilling til projekter i forbindelse med busgadegennembruddet.
- 2003 – 6. juli ÅS, side 6, omtale med foto af busgadegennembruddet.
- 2004 – 24. juni ÅS, side 7, I dag er der hul igennem, Stiftens prøvekørsel af de to rør for busgade og adgang til p-anlæg.
- 2004 – 25. juni JP Århus, omtale af åbning af busgadegennembruddet.

Etapen Immervad-Vester Allé

- 2004 – 24. juni Byrådet vedtager indstilling om Frilægning af Århus Å på strækningerne Immervad-Vester Allé og Mindebrogade-Havnen, skitseprojekteringsbevilling samt offentlig høring.
- 2004 – 15. december Byrådet vedtager indstilling om anlægsbevilling, og at projektet udbydes som partnerskabsprojekt for strækningen Immervad til Vester Allé.
- 2005 – 30. juni ÅS, side 9, omtale af projektet og interview med projektlederne.
- 2005 – 1. juli ÅS, På tur langs det usynlige vand.
- 2005 – 17. august Aarhus Byråd vedtog i overensstemmelse med udvalgsberetning af 16. august indstilling om Projekttilpasninger til frilægning af Århus Å på strækningen Immervad til Vester Allé. Her var beslutninger om at fjerne rampeelementerne fra banegraven, tilpasse disse til broer til anvendelse ved Busgaden, Magasins p-hus og Grønnegade.
- 2005 – 6. september Første spadestik tages ved Magasin, omtalt i ÅS, 7. september, side 3.
- 2005 – 12. november ÅS, side 3, Arkæologer finder rester af bolværk fra den gamle åhavn ved Magasin.
- 2005 – 15. november ÅS, side 4, Velkommen til Århus Å, artikel om status på projektet.
- 2006 – 6. april ÅS, side 8, Å-åbning presser små butikker.
- 2006 – 13. juni ÅS, side 5, Kø og tomme lommer mens Åen fiskes frem, omtale af bygningen af busgadebroen.
- 2006 – 29. december ÅS, side 8, Århus Å er en rivende flod omtale af projektstatus.
- 2007 – 28. februar ÅS, side 2, Puslespil ved åen lagt om, om de gamle granitkvadre fra den gamle bro ved Immervad.
- 2007 – 20. april ÅS, side 8, Århus Å har mistet pusten, om vinterens oversvømmelser.
- 2007 – 31. oktober ÅS, side 22, 700 cykler gemte sig i Århus Å.
- 2008 – 20. februar Indvielse af Telefонтorvet og Åfrilægningen fra Immervad til Møllegade omtalt i ÅS, 21. februar, forsiden og side 6.
- 2008 – 28. juni Indvielse af det samlede projekt fra Immervad til Vester Allé inkl. forsinkelsesbassin i Mølleparken og omlægning af Mølleparken, omtalt i ÅS, 29. juni, side 4.

Etapen Mindebrogade-Havnen

- 2010 – 17. august ÅS, side 8, omtale af projektet for slusen i åudløbet.
- 2015 – 18. april ÅS, side 8, Nu kan Aarhus igen leve op til sit navn.
- 2022 – 5. december ÅS-tillægget Danmark, side 14, under overskriften Byer graver gamle floder frem i lyset.

Broer

Skt. Clemens Bro

- 1978 – 22. juni Projekteringsbevilling til Skt. Clemens Bro, omtalt i ÅS, 23. juni, side 2.
- 1981 – 16. oktober ÅS, side 2, Skt. Clemens Bro er faldefærdig, særlig rute for brandkøretøjer.
- 1981 – 22. december ÅS, forsiden, omtale af varslingsystem i forhold til påkørsel af Skt. Clemens Bro.
- 1982 – 5. juni ÅS, side 9, Effektiv sikring af Skt. Clemens Bro, om advarselsanlæg mod påkørsler.
- 1982 – 9. maj ÅS, side 41, omtale af Søren Astrups alternative projekt for Skt. Clemens Bro.
- 1982 – 16. juni ÅS, side 9, afgørende fase, omtale af broprojektet, der fremsendes til byrådets møde 22. juni.
- 1982 – 22. juni Pkt. 32. Forelæggelse af broprojekt for Skt. Clemens Bro.
- 1982 – 30. september ÅS, side 30, Ny Skt. Clemens Bro udskydes.
- 1982 – 24. november Beslutning om ny Skt. Clemens Bro.
- 1983 – 18. august ÅS, forsiden, Kæmpekrav, butiksejere på Skt. Clemens Bro lægger pres på kommunen.
- 1985 – 5. februar ÅS, forsiden, Åen flyder over, tøndssituation i forbindelse med broarbejdet.
- 1986 – 3. juni ÅS, side 12, bus i klemme under den nye Skt. Clemens Bro.
- 1987 – 2. maj Ny Skt. Clemens Bro indviet.
- 1987 – 3. maj ÅS, forsiden, Festlig indvielse af Skt. Clemens Bro.
- 2009 – 4. marts Byrådet vedtager en boudvidelse ved Clemensborg.

2009 – 4. november	ÅS, side 11, Nu får strøget sin sidebro.
2010 – 8. juni	Artikel i ÅS, side 2, sidebroen til Clemensborg færdig, og belægningen på selve broen er skridsikker.
2018 – 10. januar	Byrådet godkender salg af trappe under Skt. Clemens Bro samt etablering af ny trappe.

RINGGADEN

Ringgaden

1938 – 1. juni	Ringgadebroen indvies, omtalt i ÅS, forsiden med foto.
1938 – 2. juni	ÅS, fotoreportage, side 10, De første skridt på den nye bro.
1938 – 2. juni	Politiken, forsiden med foto og teksten: Aarhus' længste landbro.
1939 – 3. juni	Ringgaden indvies.
1939 – 4. juni	ÅS, forsiden med luftfoto, Ringgaden omkring Aarhus officielt indviet, samt side 12.
1939 – 4. juli	Ringgaden bliver en del af hovedvej A10, omtalt i ÅS, 4. juli, side 4, og på forsiden, 5. juli 1939.
1939	FDM's medlemsblad med stort opsat artikel om Ringgaden.
1969 – 30. januar	Byrådet vedtager en hovedrenovering samt anlæg af konsoller til fortov, omtalt i ÅS, 31. januar, side 10.
1970 – 20. maj	ÅS, side 4, om udvidelse af Ringgadebroen under overskriften Endnu et års trafiktrængsel.
1971 – 13. august	Udvidelsen indvies, omtalt i ÅS, 12. august, side 10, og 13. august, forsiden.

KOMMUNE- OG REGIONPLANER OG POLITISKE INFRASTRUKTURAFTALER

Kommune- og regionplaner

1954 – 3. juli	ÅS, side 6, Udviklingen ændrede Ydre Ringgade (Ringvejen), om Storårhush-kommissionens overvejelser om de større veje, se også omtale af Hammelbanen og motorvejsindføring.
1966 – 18. april	ÅS, side 9, arkitektfirmaet Møller og Wichmann om planlægning.
1966 – 15. maj	ÅS, forsiden og forsiden af 2. del, En halv million i nyt Stor-Århus, omtale af Egnsplanden, citat fra avisen: Som et udtryk for fremsynethed og blik for den udvikling, der vil komme, forudsætter planen hele tre flyvepladser foruden den eksisterende ved Kirstinesminde.
1977 – 22. juni	Byrådet vedtager § 15-rammer, omtalt i ÅS, 23. juni, forsiden, rådmand Olaf P. Christensen (K) udtaler: Urimeligt at amtet skal forstyrre vore planer.
1980 – 5. februar	Amtsrådet godkender forslag til Regionplan 1980, omtalt i ÅS, 6. februar, side 19.
1980 – 4. december	ÅS, Amtsvejvæsenet får ikke foden inden for (rådmand Olaf P. Christensen (K) i forbindelse med behandling af indsigelse til regionplan).
1981 – 14. januar	Byrådet vedtager indsigelse til Regionplan.
1981 – 26. februar	ÅS, side 11, Århus fik en blødere midtbyformulering [i regionplanen].
1981 – 4. marts	ÅS, side 12, omtale af den regionplan 1980, der sendes frem til miljøministeren, også af de tre store kommuners utilfredshed med amtets indblanding i Midtbyen.
1985 – 30. oktober	Byrådsmøde kun om planlægning.
1985 – 18. december	Byrådet vedtager kommuneplan 1984-1992, omtalt i ÅS, 19. december, side 11.
1989 – 13. december	Byrådet vedtager revisionen af kommuneplan 1988-1996.
1991 – 4. december	Byrådet vedtager, at revision af kommuneplanen skal foregå løbende.
1994 – 16. juni	Byrådet vedtager, at der i begyndelsen af hver byrådsperiode skal foreligge en redegørelse for den hidtil gennemførte kommuneplanlægning.
1997 – 17. juni	Amtsrådet vedtager Regionplan 1997.
1997 – 18. juni	Byrådet vedtager Århus Kommune i det 21. århundrede.
1998 – 18. marts	Byrådet vedtager Handlingsplan, Århus Kommune i det 21. århundrede.
1999 – 7. juni	Byrådet vedtager den første miljøhandlingsplan, Miljøhandlingsplan 2000–2003.
2001 – 19. december	Byrådet vedtager Kommuneplan 2001 samt handlingsplan for De Bynære Havnearealer.
2008 – 25. juni	Byrådet vedtager Planstrategi 2008 som ramme for Kommuneplan 2009.
2008 – 22. oktober	Byrådet vedtager forslag til Kommuneplan 2009 med hovedstruktur og rammer.

2009 – 16. december	Byrådet vedtager Kommuneplan 2009.
2013 – 23. oktober	Byrådet vedtager Kommuneplan 2013.
2016 – 14. september	Byrådet vedtager Planstrategien 2015, Klog vækst frem mod 2050.
2017 – 13. december	Byrådet vedtager Kommuneplan 2017.
2018 – 12. december	Byrådet vedtager Aarhus fortæller og Aarhusmålene.
2020 – 11. marts	Byrådet vedtager Planstrategi 2019.

Politiske infrastrukturaftaler

1976 – 23. juni	ÅS, omtale af amtets vejplan.
1992 – 21. oktober	Byrådet behandler amtets trafikpolitiske handlingsplan, omtalt i ÅS, 22. oktober, side 21, sendes i økonomiudvalget.
1992 – 16. december	Byrådet behandler amtets trafikpolitiske handlingsplan.
1993 – december	Regeringen Poul Nyrup Rasmussen, Trafik 2005.
1993 – 22. december	ÅS, side 4, kommentar til Trafik 2005 fra Transportrådet.
1993 – 27. december	ÅS, forsiden, Regeringen ønsker nærbane i Århus, og side 4.
1997 – 27. august	Byrådet godkender kommuneplantillæg nr. 131 om udvidelsen af Aarhus Havn, og at der ned-sættes et ad hoc-udvalg, der skal konkretisere trafikløsninger i tilknytning til havneudvidelsen.
1997 – 17. december	Byrådet vedtager handlingsplan fra ad hoc-udvalget, der bl.a. angiver, at der skal gen-nemføres en byplanidékonkurrence for De Bynære Havnearealer.
1998 – 30. marts	Byrådet vedtager kommissorium og forslag til organisation og tidsplan for infrastruktur-udvalget, der blev aftalt mellem stat og kommune på et møde 3. februar 1998, omtalt i avisen 4. februar under overskriften Tunnel på vej i papirkurven.
1998 – 29. december	Pinsepakkeforliget, Regeringen Poul Nyrup Rasmussen (S) og RV, SF og EL, omtalt i ÅS, side 21.
1999 – 26. november	Regeringen Poul Nyrup Rasmussen (S) indgår en vej- og jernbanaftale med SF og EL.
1999 – 27. juni	Infrastrukturudvalget præsenterer arbejdet i form af rapporten Bane- og vejforhold i År-hus. Infrastrukturudvalget anmodes af parterne om at udarbejde et forslag til handlings-plan. Hovedelementer i udvalgets arbejde blev omtalt i ÅS, 21. marts, under overskriften De store planers Århus kort.
1999 – 30. juni	Infrastrukturudvalgets rapport offentliggøres på et pressemøde, omtalt i ÅS, 1. juli, forsi-den, og side 4.
1999 – 2. august	Magistraten godkender igangsætning af udviklingsprojektet Tilgængelighed for alle i Århus Kommune. Projektet skal gennemføres under en styregruppe med repræsentanter fra samtlige magistratsafdelinger, Handicaprådet, De Samvirkende Invalideorganisatio-ner og By- og Boligministeriet.
2000 – 24. januar	Forslag til handlingsplan fra Infrastrukturudvalget offentliggøres, omtales i ÅS, forside og side 11.
2000 – 12. april 2000	Byrådet vedtager Infrastrukturudvalgets handlingsplan.
2001 – 8. august 2001	Byrådet vedtager Tilgængelighed for alle i Århus Kommune, Handlingsplan I forbindelse med Budget 2002-2005 beslutter byrådet at indarbejde en opsparring til en infrastrukturpulje.
2004	Byrådet vedtager Forslag til 10-års investeringsplan finansieret via infrastrukturpuljen.
2007	Fælles indspil, Infrastruktur i udvikling, fra Region Midtjylland og 19 kommuner til infra-strukturkommissionen.
2008	Byrådsgrupperne fra S, RV, K, SF og V indgår en lokalaftale, Infrastruktur i udvikling.
2008 – 3. december	Byrådet vedtager Aarhusmålet om et CO ₂ -neutralt samfund i 2030.
2009 – juni	Tænketankens afrapportering, tænketanken blev nedsat i 2007 som en forlængelse af erhvervshandlingsplanen for 2005-2009, Vækst i Århus IV.
2010 – 8. september	Byrådet tager anlægsprogram 2010 og redegørelsen Langsigtede behov vedr. trafik al infrastruktur til efterretning.

2010 – 22. september	Byrådet vedtager, at der skal udarbejdes en plan for langsigtede kommunale investeringer i trafikinfrastruktur.
2011 – 21. december	Byrådet behandler og vedtager et debatoplæg Trafik i Aarhus 2030 til offentliggørelse som opfølgning på beslutningen 22. september 2010.
2012 – 14. november	Byrådet vedtager Trafik i Aarhus 2030 som grundlag for fremtidige infrastrukturinvesteringer.
2014 – 17. december	Byrådet vedtager Udmøntning af Mobilitets- og vejfond, der blev etableret som en følge af Budgetforlig 2015-2018.
2017 – 22. februar	Byrådet vedtager Klimastrategi og Klimaplan 2016-2020.
2019 – 10. september	Teknik og Miljø og rådmand Bünyamin Simsek (V) udgiver visionen Mobilitet frem mod 2050.
2019 – 11. september	ÅS, side 4, Trafikken i Aarhus styrer mod totalt kollaps, omtale af Teknik og Miljø's vision.
2019 – 21. september	ÅS, side 6, omtale af Budgetforlig 2020 og Bünyamin Simsek (V), Mobilitet frem mod 2050.
2021 – 20. januar	Byrådet vedtager Anlægsprogram for trafikale infrastruktur 2021-2024.
2021 – 9. juni	Byrådet nedsætter Udvalget for fremtidens højklasede kollektive trafik.
2021 – 28. juni	Regeringen (S) indgår Aftale om Infrastrukturplan 2035 med V, DF, SF, RV, EL, K, NB, LA, ALT og KD. NB trådte ud af aftalen 11. maj 2022.
2022 – 27. april	Byrådet vedtager Teknik og Miljø's indstilling vedrørende afrapportering fra Udvalget for fremtidens højklasede kollektive trafik.
2020 – 23. september	Byrådet vedtager helhedsplanen Bedre by i Viby – strategisk helhedsplan for byudvikling langs Skanderborgvej til offentliggørelse.
2021 – 9. juni	Byrådet vedtager Bedre by i Viby – strategisk helhedsplan for byudvikling langs Skanderborgvej endeligt.

DE OVERORDNEDE VEJE, VEJBESTYRELSESFORHOLD OG MOTORVEJE

1936 – 9. marts	Tre ingeniørfirmaer udgiver Forslag om Etablering af Motorveje med broer over Storebælt og Øresund inspireret af vores sydlige nabo, Tyskland.
1962	Vejdirektoratet udgiver rapporten Anlæg af motorveje i Jylland.
1965	Projekteringsloven, Lov nr. 237 af 14. juni, for den nord-sydgående motorvej i Jylland.
1970	Anlægsloven for motorvejen Skanderborg-Aarhus vedtages.
1970 – 12. november	ÅS, side 7, foto af ekspropriationskommissionen i Kongsvang (Skanderborgvej).
1971 – 23. april	ÅS, forsiden, Må nedrive 16 huse, om udvidelse af Skanderborgvej i Kongsvang.
1971 – 2. oktober	ÅS, side 3, om motorvejens indføring
1972 – 29. januar	Aarhus Byråd godkender byggelinjepålæg for linjeføringen øst om Brabrand Sø. Allerede kort tid efter byggelinjepålægget begynder medlemmer af Folketingets trafikudvalg at sætte spørgsmålstegn ved linjeføringen øst om Brabrand Sø.
1972	Anlægslov, Lov nr. 91 af 29. marts, for en motorvej fra Skødstrup nord om Rønde til Grenåvej ved Tåstrup (se nedenfor om Lov nr. 245, 27. maj 1981).
1972 – 29. marts	ÅS, side 13, 1 km for 20 mio. kr., omtale af at udvidelsen af Skanderborgvej i Kongsvang starter i maj.
1972 – 6. april	Udkast til samarbejdsaftale mellem staten og kommunen om administration af hovedlandeveje.
1972 – 18. maj	ÅS, forsiden, Vejanlæg i Århus Amt får nu sparekniven, bl.a. sættes udvidelsen af Skanderborgvej i Kongsvang i bero.
1973 – 11. januar	ÅS, forsiden, Frygter staten vil snyde, og side 3.
1973 – 16. februar	Møde mellem Århus Amt, Aarhus Byråd og trafikminister Jens Kampmann (S) om motorvejsproblematikken i Aarhus-området.
1973 – 12. april	Byrådet siger nej til Hammelbaneindføringen (omtalt i ÅS, 13. april, side 22).
1973 – 16. april	ÅS, Vejforslag vil koste By og Amt 107 mio. kr., omtale af Jens Kampmanns forslag til fordeling af vejjudgifter.

1973 – 22. april	ÅS, side 21, omtale af skitser over motorvejsindføring fra Stadsingeniørens Kontor med bemærkning fra rådmand Olaf P. Christensen.
1973 – 25. april	ÅS, forsiden og side 18, Vejforholdene i Århus Amt forringes af staten.
1973 – 4. maj	ÅS, side 14, Overbelastede veje, omtale af trafikundersøgelsen Undersøgelse af alternative motorveje i Århusområdet.
1973 – 13. oktober	ÅS, forsiden, Staten lemlæster vejnettet i Århus.
1973 – 13. november	Trafikminister Jens Kampmann skriver til byråd og amtsråd og foreslår en midlertidig ordning for hovedlandevejsnettet, således at Ringvejen anlægges og optages som hovedlandevej, indtil en motorvej kan anlægges. Ministeren mener ikke, at en motorvej kan påbegyndes de første ti år.
1973 – 23. oktober	ÅS, Statens vejpolitik i Århus er grotesk, her nævnes det, at staten har standset investeringerne i udvidelsen af Skanderborgvej i Kongsvang.
1974 – 24. januar	Byrådet tiltræder indstilling fra Teknik og Miljø af 12.12. 1973 om, at det meddeles Ministeriet for Offentlige Arbejder, at byrådet ikke kan tilslutte sig den af ministeriet i skrivelse af 13. november 1973 foreslåede ordning til forandring af hovedlandevejsnettet (trafikminister Jens Kampmanns forslag).
1974 – 12. februar	Amtsrådet kan i mødet ikke tilslutte sig trafikminister Jens Kampmanns forslag. I amtsrådets svarbrev af 20. februar 1974 påpeges, at situationen på de eksisterende hovedlandeveje gennem Kongsvang og Åbyhøj nærmer sig trafikalt kaos.
1974 – marts	Henvendelse fra staten til amtsråd og byråd om linjeføringen øst eller vest om Brabrand Sø. Henvendelsen skyldes et forslag fra jyske folketingspolitikere om at revurdere linjeføringen ved Aarhus.
1974 – 7. marts	Fredningsplanudvalget for Århus Amt skriver til byrådet om linjeføringen.
1974 – september	Rapporten Alternative motorvejslinjer ved Århus, udarbejdet af teknikere fra Vejdirektoratet, Århus Amtskommune og Aarhus Kommune.
1974 – 21. april	ÅS, side 32, Udvalget vildleder alle med sit groteske forslag, omtale af fredningsplanudvalgets forslag om en linjeføring lige vest om Brabrand Sø.
1974 – 11. november	ÅS, side 13, omtale af rapporten Alternative motorvejslinjer ved Århus.
1974 – 20. november	ÅS, side 5, omtale af debatmøde på Vestergårdsskolen om motorvej øst eller vest.
1975 – 8. september	Regeringen indgår et kriseforlig, som sammenlignes med Kanslergadeforliget.
1975 – 6. oktober	Politikere møder et ekspertpanel på Aarhus Rådhus, omtalt i ÅS, forside, 7. oktober.
1975	Trafikminister Niels Matthiasen (S) fastslår i en Trafikpolitisk redegørelse, at kun motorvejene for det lille H skal anlægges.
1975 – 18. september	ÅS, side 14, Motorvej påkrævet, omtale af Niels Matthiasens besigtigelse i Løgten-Skødstrup.
1975 – 23. september	ÅS, forside, Løgten motorvej startes næste år.
1975 – 10. december	Byrådet behandler øst-vest-motorvejsproblematikken. Sendes i Teknisk Udvalg, vejledende afstemning 16 for øst og 15 imod.
1975 – 11. december	ÅS, Modvilje mod østmotorvej blevet større, med billede af Bent Dohm, der ligger i værelset ved siden af byrådssalen.
1976 – 4. februar	Byrådet vedtager den østlige linjeføring med 16 for og 15 imod.
1976 – 5. februar	ÅS, side 23, omtale af det snævre flertal på 16-15 for en østlig linjeføring samt overskriften Vil snyde Aarhus for 300 mio. kr.
1976 – 10. februar	Amtsrådet vedtager at anbefale en østlig linjeføring med stemmerne 18 for og ni imod.
1976 – 20. oktober	Byrådet vedtager et projektforslag for Hasle Ringvej udarbejdet af kommunens tekniske forvaltning. Samtidig vedtager man, at spørgsmålet om Ringvejens udbygning og finansiering skal være afhængig af de igangværende forhandlinger med staten om det fremtidige statsvejnet i hele Aarhus-området.
1976 – december	Teknisk-økonomisk redegørelse for en midlertidig ordning af vejbestyrelsesforholdene udarbejdet af teknikere fra Vejdirektoratet, Århus Amtskommune og Aarhus Kommune.

1977	Trafikminister Kjeld Olesen (S) udløser heftig debat ved at fremsætte synspunktet (...), at der næppe bliver behov for anlæg af motorveje.
1977 – maj	Folketinget beslutter, at der fortsat skal bygges motorveje, men midterrabbatten skal reduceres fra 26 m til 3 m.
1977 – 29. september	Åbning af motorvejen Skanderborg-Viby Ringvej.
1977 – 14. december	Byrådet godkender aftale mellem stat, amt og kommune, der betyder, at staten skal overtage og fuldføre Ringvejen i Aarhus fra Viby til Grenåvej, indtil motorvejen uden om Aarhus er anlagt under forudsætning af, at staten foruden færdiggørelse af Ringvejen færdiggør udbygningen af Skanderborgvej gennem Kongsvang, samt at beboerne sikres mod unødvendige støjgener.
1977 – 15. december	ÅS, side 12, Vil tale med minister om vejproblemer, om 1977-aftalen, her nævnes også rådmand Olaf P. Christensens (K) udtalelse om ikke at udvide Grenåvej.
1978 – 18. januar	Byrådet vedtager en indstilling om forlægning af Døde Å.
1978 – 3. maj	ÅS, side 13, omtale af Trafikudvalgets besøg i Aarhus – afgørende forhandlinger om Ringvejen, Grenåvej og Skanderborgvej.
1978 – 8. maj	Trafikminister Kjeld Olesen og trafikudvalget gæster Aarhus.
1978 – 2. juni	ÅS, side 16, Begynder arbejdet med Kongsvang viadukten.
1978	Ringvejsloven, Lov nr. 295 af 8. juni.
1978 – 8. juni	ÅS, forside, Staten bygger veje i Aarhus Amt for 350 mio. kr., og side 14, omtale af trafikforliget/aftale.
1978 – 13. oktober	ÅS, forside og side 9, motorvejen uden om Skødstrup-Løgten åbnes.
1978 – 14. oktober	ÅS, forside og side 11 om indvielse af Skødstrup-Løgten (første motorvej i Danmark med spareprofil) og udvidelse af Grenåvej på Vejlbj Bakke.
1980 – 4. december	ÅS, side 8, Amtsvejvæsenet får ikke foden inden for Aarhus Kommune, siger rådmand Olaf P. Christensen (i forbindelse med behandlingen af forslag til regionplan i byrådet, 3. december 1980).
1981	Anlægslov, Lov nr. 245 af 27. maj, for strækningen Løgten-Tåstrup, nu som motortrafikvej.
1981 – 29. august	ÅS, side 8, Ned ad bakke for vejene i Århus Amt, om nedskæringer på vejbudgettet.
1981 – 29. august	ÅS, side 8, Færdig i Kongsvang.
1981 – 12. september	ÅS, side 9, Fri bane, tekst til foto, der viser den nye forbindelsesvej mellem Skanderborgvej og Chr. X's Vej.
1983 – 12. april	Borgermøde på Engdalskolen i Brabrand om kommuneplan. Hovedtemaet bliver motorvejen øst eller vest om Brabrand Sø, omtalt i ÅS, 13. april.
1984 – 21. marts	Motorvejsdebat i byrådet.
1985 – 1988	Ringvejen anlægges som firesporet hovedlandevej. Starter med ekspropriationer og nedrivning i slutningen af 1984.
1985 – 23. januar	Et flertal i byrådet stemmer østlinjen ud af kommuneplanen. Omtalt i ÅS, 24. januar, side 10.
1985 – 8. februar	Lovforslag (L171) om at ændre projekteringsloven fra 1965, således at motorvejslinjerne både øst og vest for Aarhus opgives.
1985 – 19. og 20. juni	Indstilling vedrørende planlægning og udbygning af statsvejnettet i Aarhus-området, henstilling fra amtsråd og byråd om motorvej vest om, foto.
1985 – 7. november	På et møde mellem Trafikministeren og repræsentanter fra Århus Amtsråd og Aarhus Byråd træffes beslutning om, at motorvejen skal placeres i en linje vest om Brabrand Sø, og at der nedsættes et teknikerudvalg, der skal se på vejnetsforholdene i Aarhus (omtalt i ÅS, 8. november).
1986 – 12. juni	Storebæltsaftalen betyder, at motorvejen Aarhus-Aalborg skal være anlagt senest i 1993.
1986 – efteråret	En lokal arbejdsgruppe med repræsentanter fra amt og kommune udarbejder et forslag til fremtidige vejbestyrelsesforhold. Forslaget godkendes i byrådet, 17. december 1986 og ligeledes i amtsrådet ultimo 1986.

1986 – 5. november	Byrådets dagsorden, pkt. 10, og 8. april 1987, pkt. 25, behandles Aftale mellem amt og kommune om vejbestyrelsesforhold.
1987	Hovedlandevejen Løgten-Tåstrup åbner som tosporet motortrafikvej med nødspor.
1987 – marts	Rapporten Undersøgelse af vejnetsforholdene ved Aarhus. Enighed om linjeføring og tilslutningsanlæg for en motorvej vest om Brabrand Sø.
1987 – 7. og 14. oktober	Byrådets dagsorden, pkt. 19 og pkt. 26, forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger. Byrådet vedtager med bemærkning om havneforbindelser og passage af ådalene udtalelse til Lov om visse hovedlandeveisstrækninger, der blandt andet indeholder motorvejen vest om Brabrand Sø.
1987 – 14. oktober og 8. april 1988	Byrådet vedtager en lokal aftale (med Århus Amt) om bestyrelse af havneforbindelser indtil staten kan/vil overtage. Det drejer sig om driften af Skanderborgvej fra Viby Torv til Marselis Boulevard og Randersvej mellem Ringvejen og Ringgaden.
1988 – 1. marts	Redegørelse fra arbejdsgruppen om det overordnede vejnet i Aarhus-området om hovedlandeveisstrækninger inden for motorvejen, indtil Djurslandsmotorvejen er anlagt. Redegørelsen indeholder ikke en statslig hovedlandevej til havnen.
1988 – 18. maj	Pkt. 15. Byrådet vedtager forslag fra arbejdsgruppen om det overordnede vejnet i Aarhus-området, herunder en udbygning af sydlig havneforbindelse.
1988	Anlægslov, Lov nr. 748 af 7. december, for en motorvej vest om Brabrand Sø. Loven ophæver samtidig bestemmelserne i projekteringsloven fra 1965 om motorvejsindføring til Aarhus og forlægning af Silkeborgvej syd om Brabrand Sø.
1989 – 29. marts	Byrådet vedtager udtalelse til linjeføringen vest om Aarhus.
1990	Projekteringslov, Lov nr. 280 af 2. maj, for motorvejen Aarhus-Herning.
1991 – 17. december	Byrådet vedtager en udtalelse til Linjevalgsrapport for de jyske tværveje.
1992 – 16. december	Byrådet behandler Vejdirektoratets rapport om Djurslands forbindelser til Den Jyske Motorvej og vedtager en henstilling om, at motorvejen Søften-Skødstrup anlægges hurtigst muligt.
1993 – 3. marts	Byrådet behandler forslag til Lov om de Jyske Tværveje.
1993	Anlægslov, Lov nr. 353 af 9. juni, for motorvejen Aarhus-Låsby.
1993 – 11. juli	ÅS, forsiden, Trafik-kaos i Århus, Ringvejen ved Århus blev Jyllands flaskehals.
1994 – 27. juni	Motorvejen vest om Brabrand Sø indvies.
1996 – 14. august	Byrådet vedtager bemærkninger til detailbesigtigelsen af motorvejen Aarhus-Låsby i september 1996, blandt andet med bemærkninger om til- og frakørselsramper øst for E45 til Årlevarealerne.
1998	Aftale mellem Amtsrådsforeningen og regeringen om, at amterne skal overtage stort set alle hovedlandeveisstrækninger, der ikke er motorveje, træder i kraft.
1999 – 13. september	Magistraten tiltræder indstilling fra Teknik og Miljø om bemærkninger til Vejdirektoratets ændrede projekt for den store rundkørsel ved Årlev.
2000 – 5. januar	Byrådet tiltræder et forslag fra skolemagistraten om, at spørgsmålet om en ny skole i Lisbjerg revurderes, når projektet for linjeføringen for Søften-Skødstrup er afklaret.
2000 – 10. april	Magistraten godkender en indstilling om bemærkninger til revideret projekt for den store rundkørsel i Årlev med bilag 4, der beskriver historien omkring tilslutninger til den store rundkørsel.
2000 – juni	VVM-redegørelse for motorvejen Skejby-Skødstrup forestås af Århus Amt.
2000 – 19. juni	Magistraten tager bemærkninger om, at ekspropriationskommissionen ikke har kunnet acceptere et 4. og 5. ben i rundkørslen, og at der i stedet skal anlægges en rundkørsel på Edwin Rahrs Vejs forlængelse, til efterretning.
2000 – 27. september	Byrådet behandler forslag til regionplantillæg og VVM-redegørelse for Søften-Skødstrup og tager principiel stilling til den af Århus Amt foreslåede linjeføring.
2000 – 12. december	Århus Amt vedtager Regionplantillæg nr. 8 for Søften-Skødstrup-motorvejen.
2002 – 28. august	Byrådet behandler amtets projekt for en motorvej Søften-Skødstrup.

2002 – 3. september	Amtsrådet godkender detailprojekt for en motorvej Søften-Skødstrup.
2002 – 20. november	Byrådet godkender en anlægsbevilling til forbindelsesvejen til Herning Motorvejens indføring samt regulering af Edwin Rahrs Vej.
2003 – 1. april	Amtsrådet vedtager at igangsætte den amtslige del af Søften-Skødstrup-motorvejen.
2003 – 6. juli	ÅS, forsiden, omtale af forsinkelse på reguleringen af Edwin Rahrs Vej.
2003 – 10. september	Byrådet godkender projekt og støjafskærmning for en regulering af Edwin Rahrs Vej.
2003 – 8. november	Motorvejen Aarhus-Låsby åbner.
2004 – 20. oktober	Byrådet behandler et projekt for Søften-Skødstrup-motorvejen vest for Randersvej og et revideret projekt for strækningen øst for Randersvej, revideret af økonomiske grunde.
2005 – 30. marts	Første spadestik markeres med sten, omtalt i ÅS, 31. marts, side 25.
2006 – 21. juni	Byrådet behandler notat fra Vejdirektoratet om udbygningsstrategier for Søften-Skejby-motorvejen og vedtager en række anbefalinger til Vejdirektoratet i anledning af statens overtagelse af anlægget i forbindelse med strukturreformen.
2007	Strukturreformen med virkning fra 1. januar betyder, at amterne nedlægges. Der er nu alene to vejbestyrelser til at tage sig af det danske vejnet.
2008 – 5. september	Motorvejen Skejby-Skødstrup åbner.
2009 – 9. november	Ny rundkørsel ved IKEA og tilslutningen mellem motorvejen Skejby-Skødstrup og Randersvej åbner.
2010 – 27. august	Motorvejen Skejby-Søften og Søftenvej indvies.

RINGVEJE

Vejlby Ringvej, Hasle Ringvej, Åby Ringvej og Viby Ringvej, kaldet Ringvejen

1936 – 23. februar	ÅS, side 7, om Ydre Ringgade (Ringvejen).
1972	Amtsråd og byråd godkender amtets projekt for udbygning til fire spor fra Aarhus Å til Damagervej.
1972	Stadsingeniørens Kontor får udarbejdet et projekt for Hasle Ringvej.
1974 – 19. februar	Offentlige møder om projektet, omtalt i ÅS, 20. februar, side 20, og 22. april.
1975-76	AaK's beretning, side 92, om sammenhæng med motorvejsspørgsmålet.
1976 – 20. oktober	Byrådet vedtager et projektforslag for Hasle Ringvej udarbejdet af kommunens tekniske forvaltning. Samtidig vedtager man, at spørgsmålet om Ringvejens udbygning og finansiering skal være afhængig af de igangværende forhandlinger med staten om det fremtidige statsvejnet i hele Aarhus-området.
1977 – 21. juni	ÅS, forside, Handlede om veje for 247 mio. kr., trafikminister på rundtur forud for ringvejsloven, med foto af politikere.
1977 – 14. december	Byrådet godkender aftale mellem stat, amt og kommune, der betyder, at staten skal overtage og fuldføre Ringvejen i Aarhus fra Viby til Grenåvej, indtil motorvejen uden om Aarhus er anlagt.
1978 – 3. maj	Omtale i ÅS, side 13, om Trafikudvalgets besøg i Aarhus – afgørende forhandlinger om Ringvejen, Grenåvej og Skanderborgvej.
1978 – 8. maj	Trafikminister Kjeld Olesen og Trafikudvalget gæster Aarhus, omtalt i ÅS, foto af Jens Rørbech, Vejdirektoratet, foran plan af de overordnede veje.
1978	Ringvejsloven, Lov nr. 295 af 8. juni.
1978 – 8. juni	ÅS, forside, Staten bygger veje i Århus Amt for 350 mio. kr., og side 14, omtale af trafikforliget/aftale med blandt andet Ringvejen.
1980 – 7. maj	Byrådet behandler forslag til trafiksanering Åbyhøj og projekt for Hasle Ringvej, omtalt i ÅS, 8. maj, side 10.
1983 – 16. februar	Byrådet godkender Vejdirektoratets projekt for Ringvejen under forudsætning af, tre tunneler og en bro i forlængelse af Fuglebakkevej etableres finansieret af staten, omtalt i ÅS, 17. februar, side 9. Aarhus Kommune har udarbejdet rapporten 3 stitunneller i tilknytning til Ringvejen ved Århus til brug for besigtigelsesforretningen.

1984 – 22. august	Byrådet vedtager Lokalplan 231, naboområdet til Vejlbj og Hasle Ringvej endeligt.
1984 – 25. og 26. oktober	Der afholdes ekspropriationsforretning, annonce i ÅS, 13. oktober.
1984 – 10. november	ÅS, side 12, omtaler resultatet omkring stibro og tunneler, herunder hvad kommunen skal finansiere. Resultatet er også omtalt i AaK's beretninger fra 1984, side 109 og 1985, side 100.
1984 – 8. december	ÅS, forsiden, foto (Spøgelsesgaden), og side 12 Gravemaskiner æder sig vej, om Hasle Ringvej og dilemmaet.
1985 – 15. august	ÅS, side 10, Kommunale planer skal sælges bedre (problematikken omkring Lokalplan 231 og Fuglebakkevej).
1985 – 29. august	ÅS, side 13, Upopulær vej lagt i mølpose, om Fuglebakkevejs forlængelse til Ringvejen på byrådsmødet 28. august, også omtalt i AaK's beretning fra 1985, side 101.
1985-1988	Ringvejen anlægges som firesporet hovedlandevej. Starter med ekspropriationer og nedrivning i slutningen af 1984.
1987 – 20. juni	ÅS, side 15, Ringen er sluttet, omtale af indvielse af Hasle Ringvej den efterfølgende søndag 21. juni, hvor 15.000 mennesker deltager i et gangarrangement, omtalt 22. juni på forsiden af ÅS.
1987 – 22. juni	Hasle Ringvej indvies af trafikministeren omtalt i ÅS, side 10, 23. juni, foto.
1987 – 2. september	Byrådet beslutter, at der skal anlægges en stibro ved Brendstrupvej, omtalt i ÅS, 3. september (ønsket omtalt 18. juni 1987, forvaltningen henviser til stitunnel ved Halmstadgade).
1988 – 1. februar	ÅS, side 10, Hasle Ringvej har ændret trafikken, omtale af effekten samt af de trafikgrupper, der er nedsat.
1988 – 18. maj	Vejlbj Ringvej åbnes officielt af rådmand Olaf P. Christensen (K), kaldet OC, og vejdirektør Per Milner, omtalt 19. maj, side 14, i ÅS.
1988 – 1. juli	Ringvejen bliver hovedlandevej, annonce i ÅS, 5. juli, om de nye ejerforhold.
1988 – 22. juli	ÅS, side 6, Gangbro rejst over ringvej, omtale af, at gangbro ved Brendstrupvej er på plads, og at den indvies.
1988 – 9. august	ÅS, side 10, Stibroen er en sejr for alle, om indvielse (folkefest) af stibro ved Brendstrupvej (foto af OC med skolevejskasket).
1991 – 14. august	ÅS, side 21, omtale af problemerne med at nå til enighed om en trafikløsning.
1992 – 20. maj	Byrådet godkender Trafikplan (nr. 4) for Haslevangen, Frydenlund og Fuglebakken, omtalt i ÅS, side 17, 21. maj 1992.
1992 – 11. september	ÅS, side 20, omtale af 500 protester mod lukningen af Staghøjvej.
2019 – 15. maj	Byrådet vedtager en supplerede lukning af Staghøjvej – øst for Haslevangsvej.

Ringvej Syd

1966	Egnsplanen viser, hvorledes Ringvejen er tænkt ført over i Holme Ringvej og videre ad Holmegårdsvej og så en ny vej snævert omkring det gamle Holme og videre i et forløb, der krydser Bushøjvej og ender i et punkt ved Oddervej, der svarer til Stenvejs nuværende tilslutning.
1971-1972	AaK's beretning side 73, om Holme Ringvej.
1972	Egnsplanens forløb gengives på en oversigtsplan, der er vedlagt en indstilling om amtets byggelinje pålæg på amtets del af Ringvejen.
1972-1973	AaK's beretning side 98, der arbejdes med alternative linjeføringer.
1974-1975	AaK's beretning side 99, der er arbejdet videre med Holme Ringvej med en forventning om byrådsforlæggelse året efter.
1975-1976	AaK's beretning side 100, overskriften er nu Aflastningsvej syd om Holme.
1976	AaK's beretning side 97, status på aflastningsvej syd om Holme.
1977	AaK's beretning side 91, omtale af borgermøder (med foto), hvor vejen nu benævnes Ringvej Syd.
1978	AaK's beretning side 103 og 104, arbejdet med Lokalplan 39 omtales.
1979 – 10. januar	Byrådet vedtager forslag til Lokalplan 39 til offentliggørelse uden en tur i Teknisk Udvalg, omtalt i ÅS, 11. januar, side 9, under overskriften Ringvej godt modtaget.

- 1979 – 21. november** Byrådet sender sagen om Ringvej Syd – Lokalplan 39 – i Teknisk Udvalg på mødet på grund af mange protester omtalt i ÅS, 22. november.
- 1980 – 30. januar** Byrådet vedtager Lokalplan 39 for Ringvej Syd endeligt efter fem udvalgmøder og med stemmerne 28 mod tre, omtalt i ÅS, 31. januar, under overskriften Grønt lys for Ringvej Syd.
- 1981 – 20. maj** Byrådet vedtager forslag til Lokalplan 135 ændring til Lokalplan 39, til offentliggørelse.
- 1981 – 21. oktober** Byrådet vedtager Lokalplan 135, ændret udformning af Ringvej Syds tilslutning til Oddervej. (Lokalplanen har en perspektivtegning af Ringvej Syds udmunding i Oddervej).
- 1982 – 1. august ÅS, forsiden, omtale af forventninger til at få penge på budgettet til Ringvej Syd.
- 1982 – 13. november ÅS, side 8, Holme Borgere trætte af farlig trafik; politikere møder krav om trafiksanering, når de onsdag kommer til borgermøde.
- 1982 – 18. november ÅS, side 17, Kræver skolevej sikret straks.
- 1983 AaK's beretning side 106 om den nedsatte trafikgruppe for trafiksanering Holme.
- 1983 – 2. juli ÅS, forsiden og side 7, Ny Ringvej i lyntempo om 1. etape af Ringvej Syd.
- 1984** Byrådet vedtager en trafiksanering for Holme, AaK's beretning, side 98.
- 1984 – 18. februar ÅS, Ændret plan for Ringvej. På dette tidspunkt har der været diskussioner om, hvorvidt 2. etape skulle være til Skanderborgvej, men uklarheder om FDB-arealerne udskyder denne etape.
- 1984 – 8. juni ÅS, forsiden og side 8, Om 4 måneder går det løs (om 1. etape fra Søren Nymarks Vej til Saralyst Allés forlængelse). Luftfoto, Jens Kristian Søgaard.
- 1984 – 20. oktober ÅS, side 14, Ny Ringvej klar tirsdag (om etapen mellem Saralyst Allé og Chr. X's Vej).
- 1984 – 14. november ÅS, side 14, Ringvejskritik, foto, Jørn Timm, af plader i krydset ved Bushøjvej.
- 1985 – 10. april** Byrådet vedtager Sandmosevejs forlængelse til Oddervej.
- 1985 – 21. april ÅS, side 32, om Sandmosevejs forlængelse.
- 1985 – 6. maj ÅS, side 10, Sådan bliver det nye Skåde, omtale af Sandmosevejs forlængelse og lukning af Moesgårdvej.
- 1985 – 5. november ÅS, forsiden, Århus åbner ny ringgade i dag.
- 1985 – 6. november ÅS, side 10, Ringvej indviet i sjask og søle.
- 1985 – 12. december ÅS, side 13, Naboerne beder om lys i det uhyggelige kryds (med Bjødstrupvej).
- 1988 – 14. november ÅS, Saralyst Allé 600 m længere, omtale af anlægstakten for Saralyst Allé.
- 1988 – 23. november ÅS, side 11, Så kom bussen til Skådeparken, omtale af indvielsen af Saralyst Allé og at rådkvinde Lone Hindø (SF) deltog, da buslinje 4 blev forlænget til Skådeparken, foto, Ib Hansen, indvielsen med de to rådmænd.
- 1989 – 1. marts Indstilling om amtets skitseprojekt for en videreførelse af Ringvej Syd fra Søndervangs Allé.
- 1992 – 26. februar** Byrådet vedtager en indstilling om amtets skitseprojekt fra Chr. X's Vej til Skanderborgvej.
- 1993 – 17. februar ÅS, side 17, Endelig indvies Ringvej Syd, omtale i ÅS af den kommende indvielse.
- 1993 – 24. februar Sidste strækning til Skanderborgvej indvies, omtalt i ÅS, 25. februar 1992, herunder de manglende svingbaner på den eksisterende Ringvej Syd. Foto, Knud Erik Særkjær (V), formand for amtets tekniske udvalg.

Nordlandsvej-Viengevej-Sindalsvej

- 1975 – 3. april Indstilling af 17. marts 1975 om Vejdirektoratets tiltrædelse af princip for tilslutning til Viborgvej af Nordlandsvej.
- 1975 – 2. marts ÅS, side 28, omtale af ændrede planer for Nordlandsvej, ikke længere til Viborgvej.
- 1976** Byrådet beslutter at lukke Sveavej mod Grenåvej.
- 1978 – 29. august ÅS, side 15, omtale af problemerne på Nordlandsvej samt de lokale ønsker om åbning af Sveavej.
- 1979 – 11. september ÅS, side 6, Stor trafiktælling på Vejlbj Centervej, omtale af trafikanalysen på Vejlbj Centervej og at Sveavej blev lukket mod Grenåvej.
- 1980 – 21. april ÅS, side 6, omtale af lokalplan for industriområde ved Sindalsvej, herunder genåbning af Sveavej.

- 1981 – 25. november** Byrådet vedtager forslag til Lokalplan 146, Viengevej, til offentliggørelse, omtalt i ÅS, 26. november, bemærk Palle Kroghs bemærkning om, at rådmand Olaf P. Christensen (K) fik planen i pressen inden valget, 17. november.
- 1983 – 14. juni** Byrådet vedtager Lokalplan 146 endeligt.
- 1986 – 26. juni** ÅS, side 11, Ringvejen (Viengevej) er en god investering, omtale af erhverv og beboere, der er enige om, at Viengevej bør anlægges hurtigst muligt.
- 1986 – 19. oktober** ÅS, side 92, om Nordlandsvej og Viengevej, specielt behovet for anlæg af Viengevej og mulighederne for at slippe for en tunnel under Grenaabanen.
- 1990 – 16. maj** Byrådet beslutter at lukke vejforbindelsen mellem Nordlandsvej og Sindalsvej.
- 1990 – 27. maj** ÅS, omtale af, hvad der sker, når Viengevej åbnes til Lystrupvej.
- 1990 – 12. juni** Viengevej 1. etape åbnes, kopi af annonce om åbning og de to vejlukninger mod Nordlandsvej i ÅS, 8. juni, side 17, og omtalt i ÅS, 13. juni.
- 1990 – 22. juni** ÅS, side 14, Omstridt vej åbnes igen, omtale af lukningen/åbningen af forbindelsen til Sindalsvej.
- 1990 – 4. juli** ÅS, side 24, om lukning og åbning af Sindalsvej mod Nordlandsvej.
- 1990 – 23. august** ÅS, debatindlæg af skolelederen på Jellebakkeskolen.
- 1990 – 5. december** Byrådet behandler en opfølgning på trafikken i Vejlbj Nord. Indstillingen sendes i TU. Byrådet vedtager at sende sagen tilbage til Teknik og Miljø med udvalgserklæring i mødet 24. april 1991.
- 1991 – 17. december** Byrådet behandler en indstilling om trafikforholdene i Vejlbj Nord. Den sendes i Teknisk Udvalg og vedtages efterfølgende med udvalgserklæring, 12. februar 1992.
- 1992 – 16. september** Byrådet vedtager indstilling om Viengevej fra Lystrupvej til Grenåvej.
- 1993 – 5. august** ÅS, omtale af anlæg af krydset Lystrupvej/Viengevej som rundkørsel og anlæg af det sidste stykke til Grenåvej i 1994.
- 1995 – 1. juni** Våd Viengevej var værd at vente på, omtale af rådmand Hans Schiøtts (V) indvielse af sidste etape.

Ydre Ring – fra Ringvej til Genvej

- 1975** Kommunens oplæg til regionplan, Ydre Ringvej indgår som en forlægning af Silkeborgvej og videre til Oddervej.
- 1977 – 27. oktober** ÅS, side 8, Bedre vejplaner efterlyses af alle, omtale af byggelinjeprojektet for Ydre Ringvej.
- 1978 – 4. januar** Byrådet vedtager indstilling om en delstrækning (byggelinjer) i overensstemmelse med erklæring fra Teknisk Udvalg.
- 1988** Aftale mellem stat, amt og kommune om vejnetsforholdene. Ydre Ringvej indgår som en vejforbindelse mellem motorvejene og videreført til Skanderborgvej.
- 1990 – 29. august** Byrådet behandler og vedtager en erklæring fra TU om skitseprojekt for Ydre Ring.
- 1993 – 27. oktober** Byrådet anbefaler et forslag C med baggrund i tre alternativer – A, B og C – fra en arbejdsgruppe (se omtalen i indstillingen til byrådsmødet, 14. november 2001).
- 1997** Amtet overtager ansvaret for hele Ydre Ring i forbindelse med de ændrede vejbestyrelsesforhold mellem staten og amtet.
- 1997 – 15. september** Byrådet vedtager en udtalelse til amtets Vejplan 1997.
- 2001 – 14. november** Byrådet vedtager en udtalelse til forslag til amtets skitseprojekt for vejen, der nu omtales som ny vejforbindelse fra Åbo til Hasselager (Ydre Ring).
- 2001 – 4. december** Århus Amtsråd vedtager detailprojekt (omtalt i ÅS, side 5, 5. december 2001).
- 2002 – 10. august** ÅS, side 4, Det manglende led, omtale af igangsætningen af Ydre Ring.
- 2003 – 5. april** ÅS, side 4, Ny ringvej opdaget af mange, omtale af de mange arbejder, der påvirker det lokale vejsystem.
- 2004 – 3. oktober** Ydre Ringvej navngives og indvies, foromtalt i ÅS, 2. oktober, side 6, og efter 4. oktober, side 4, Sol over den store genvej.

Bering-Beder-vejen

2005	Regionplan – kap V – om infrastruktur.
2007	Strukturreformen, Bering-Beder overgår til kommunens ansvar.
2007 – 24. januar	Byrådet beslutter at påbegynde arbejdet med at fastlægge linjeføringen for Bering-Beder-vejen med baggrund i et forslag fra SF og EL.
2007 – 31. maj	Byrådet indgår forliget Fremsyn for Århus, der indeholder hensigtserklæringer om Bering-Beder-vejen og Sletvej.
2008 – 25. juni	Byrådet vedtager Planstrategi 2008.
2008	Byrådet indgår aftalen Infrastruktur i udvikling.
2009 – 16. december	Byrådet vedtager Kommuneplan 2009, som fastlægger byvækstområder og indeholder en principiel reservation for en ny ringvejsforbindelse i den sydlige del af kommunen.
2010 – 22. september	Byrådet behandler en indstilling om udarbejdelse af plan for langsigtede, kommunale investeringer i trafikinfrastruktur.
2011 – 14. september	Byrådet bevilger otte mio. kr. til gennemførelse af en VVM-undersøgelse for Bering-Beder-vejen. Samtidig fastlægger byrådet, at der skal arbejdes med alternative linjeføringer.
2016 – 14. september	Byrådet godkender VVM og kommuneplantillæg for Bering-Beder endeligt.
2016	Forlig om budget 2017, hvor det vedtages at sætte gang i projekteringen.
2017	Forlig om budget 2018, hvor der afsættes økonomi til projektet.
2019 – 16. januar	Byrådet vedtager en projekteringsbevilling.
2019 – 28. august	Byrådet godkender projektet.
2020 – 11. marts	Byrådet godkender anlægsbevilling til vejen som tosporet vej forberedt til 2+1-vej.
2021 – 20. januar	Byrådet godkender en budgetudvidelse til at anlægge vejen som en 2+1-vej på en delstrækning.
2022 – 27. oktober	ÅS, side 8, Er det Gøg og Gokke, der har planlagt Giber Ringvej?
2022 – 7. december	ÅS, side 5, Giber Ringvej får ikke bugt med bilkøer på motorvej, om udbygningen af Tors-højvej.

HAVNEFORBINDELSERNE, RANDERSVEJ OG MARSELIS BOULEVARD

1972-1973	AaK's beretning, side 6, omtale af de tre motorvejsindføringer.
1982 – 25. september	ÅS, forsiden, Lastbiler væk fra byen, omtale af lastbiltrafik i Midtbyen. Budgetforlig, samleskinnen på havnen skal etableres.
1984 – 8. marts	ÅS, side 10, Havnetrafik væk fra byen, omtale af byrådets vedtagelse af trafikplan for havnen inkl. Nordhavngade, populært kaldet Samleskinnen.
1986 – 30. april	ÅS, forsiden, Her er Marselis-røret, omtale af et projekt udarbejdet af ingeniørfirmaet Cowi på eget initiativ.
1988 – 22. marts	ÅS, forsiden, Staten og Århus enige om de to store havneveje, omtale af aftale mellem stat, amt og kommune om udbygning af havneforbindelserne, og på side 9 omtale af tre timer langt borgermøde om havnen/kommuneplan/Stadsarkitektens Kontors skitser for havnefronten.
1988 – 23. marts	ÅS, side 21, Marselisrøret gemt – ikke glemt, om aftalen om udbygning af havneforbindelserne.
1988 – 1. oktober	ÅS, side 14, Lastbilerne har fundet vej uden om midtbyen, omtale af 20T-forbuddets effekt.

Nørreport

1958	Der udarbejdes projekter for en udvidelse af Nørreport.
1960 – 24. marts	Byrådet vedtager tværprofiler for udbygning af Nørreport. På mødet vælger man mellem det brede projekt og det smalle projekt, som ikke indeholder en nedrivning af nordsiden. Omtalt i ÅS, 25. marts, side 10, Det brede Nørreport blev stemt ned i Aarhus Byråd.
1960 – 1. december	Byrådet vedtager forslag 30a med mindretalsudtalelse om 30c – jf. brev til Ministeriet for Offentlige Arbejder. Omtalt i ÅS, 30. november, forsiden, med foto af politikere med

	modeller, og 2. december, forsiden, Det smalle Nørreport bliver en skamstøtte, side 2 og leder side 13.
1961	Møder mellem Aarhus Kommune og Boligministeriet og Vejdirektoratet om to etaper for strækningen mellem Mejlgade og Kystvejen – 1. etape anlægges i et smalt profil på 21,85 m uden indgreb i nordsiden. Inden for syv år skal etape 2 anlægges med en udvidelse i nordsiden, så vejen får en samlet bredde på 36 m.
1962 – 11. januar	Byrådet vedtager et bredt projekt for Nørreport, der mellem Studsgade og Kystvejen opdeles i to etaper – omtalt i ÅS, 10. januar under overskriften: Nørreports endelige gennembrud og 12. januar.
1963 – 14. februar	Byrådet vedtager at acceptere Vejdirektoratets betingelser. ÅS, 15. februar, med en fin tegning af Seests Gård.
1964 – 15. oktober	Igangsættningstilladelse på p-anlægget ved Nørreport-Kærlighedsstien.
1964	Etape 1a afsluttes.
1965 – 24. april	Omtale i ÅS af, at projektet for den resterende udvidelse er sat i gang.
1966-1967	P-anlægget i Nørreport åbner.
1965 – 16. december	Byrådet vedtager Trafik- og parkeringsplan – betænkning fra kommissionen til behandling af dispositionsplan for Midtbyen.
1967 – 19. januar	Byrådet vedtager at sende indstilling af 13. december 1966 om Nørreports tilpasning til den af byrådet i 1965 vedtagne dispositionsplan til behandling i Teknisk Udvalg. Omtalt i ÅS, 18. januar, side 5.
1967 – 5. april	ÅS, forsiden, Ny Nørreport på vej, omtale af Nørreportprojektet med foto af nedrivning Studsgade-Nørreport.
1969 – 4. september	Nørregades Handelsforening udtrykker i brev til byrådet frustration vedr. manglende afklaring.
1973 – 20. september	Byrådet behandler indstilling af 21. august 1973 om ændring af Nørreportprojektet.
1973 – 26. juli	Genindvielse af Peter Sabroes statue på Østbanetorvet.
1978 – 22. juni	Byrådet vedtager en nedrivning af forfaldne ejendomme på hjørnet Høegh-Guldbergs Gade/Nørreport for at skabe plads til den vedtagne udvidelse af Nørrebrogade-Nørreport, dog først efter en lokalplan.
1978 – 25. oktober	Byrådet vedtager reguleringer i Nørreport/Kystvejen som følge af nærbaneudbygningen.
1979 – 12. september	Byrådet vedtager indstilling af 6. juli 1979 om afsluttende projekt for Nørreport mellem Mejlgade og Nørregade – sammenhæng med regulering som følge af nærbaneprojektet.
1979 – 21. november	Byrådet vedtager indstilling af 5. oktober 1979 om arealerhvervelse ved Nørreport (Høegh-Guldbergs Gade og Nørregade).
1981 – 7. oktober	Byrådet vedtager indstilling af 28. juli 1981 om karréen Nørregade-Nørreport-Studsgade-Paradisgade.
1982 – 10. februar	Byrådet vedtager en nedrivning af ejendommene Høegh-Guldbergs Gade/Nørreport, dog undtaget Nørregade 4.
1984 – 31. oktober	Byrådet vedtager Lokalplan 17 for området Nørregade-Nørreport-Studsgade-Paradisgade, omtalt i ÅS under overskriften Store saneringer med lynets fart.
1987 – 12. august	Byrådet vedtager Lokalplan 344 for hjørnet Nørreport/Kystvejen til offentlig fremlæggelse. Vedtages endeligt 25. marts 1988. Omtalt i ÅS, 13. august, side 11, Trafikvirvar når Sydbank kommer ind til centrum, foto, hvor man blandt andet ser facaden mod Niels Andersens udstillingsbygning.
2022 – 13. januar	ÅS omtaler planer om at omdanne p-pladsen ved Kærlighedsstien til bypark.

Nørreport – og købmandsgårdene

1967-68	Bykernekonkurrencen igangsættes.
1969	Analyse af konkurrenceresultaterne – indstilling af 11. juni 1969.
1969 – 13. august	Byrådet behandler et forslag fra Teknisk Forvaltning.

- 1970 – 22. januar** Byrådet behandler Teknisk Forvaltnings projekt igen efter en tur i Teknisk Udvalg. Det blev vedtaget, men uden borgmesterens stemme (17 stemmer for, borgmesteren imod, tre fraværende), omtalt i ÅS, side 5, 23. januar 1970, Tyve mod én Borgmester.
- 1970 – 9. juli** Byrådet behandler forslag fra borgmesteren om at få udarbejdet en plan for området, der kan bevare de fem gamle købmandsgårde omkring Studsgade, forslaget sendes i Teknisk Udvalg.
- 1970 – 24. september** Byrådet behandler igen borgmesterens forslag. Borgmesteren fik en kneben sejr på 14-13, og der skulle derfor udarbejdes et nyt forslag. Omtalt i ÅS, forsiden, 25. september, under overskriften Borgmestersejr.
- 1971 – 9. september** Dispositionsplan for Nørreportområdet, der indeholder en bevaring af de fem købmandsgårde i Studsgade, kommer til behandling, og borgmesteren får den endelige sejr. Omtalt i ÅS, 10. september, forsiden, Borgmester blev ikke skakmat.
- 1975 – 3. april** Byrådet vedtager Studsgadesaneringsplan, 1. etape omtalt i ÅS, 4. april, side 8.
- 1975 – 10. maj** ÅS, side 6, omtale af restaureringen af de fem købmandsgårde, Studsgade 35, Brandts gård som den flotteste.

Nørrebrogade-Randersvej-Søftenvej

- 1989 – 21. juni** Byrådet vedtager en bevilling til projektering af Randersvej og Nørrebrogade.
- 1991 – 14. september** ÅS, forsiden, Randersvej bliver en flaskehals, omtale af Vejdirektoratets manglende finansiering af stykket fra IKEA-rundkørslen til Ringvejen.
- 1991 – 27. oktober** ÅS, side 21, omtale af forslag til Lokalplan 471, udbygning af Randersvej, Nørrebrogade og Nørreport.
- 1991 – 14. november** ÅS, side 20, Nu vil politikerne have vejen flyttet, omtale af problemer med adgangsforhold til bl.a. McDonald's samt kiosken Wilhelm Meyers Vej, Aarhus Universitetet.
- 1991 – 21. november** ÅS, side 26, omtale af problemer med adgangsforhold til bl.a. McDonald's.
- 1992 – 9. februar** ÅS, side 2, Lars P. Gammelgårds (K) kronik om flere investeringer til Aarhus-området.
- 1992 – 25. oktober** ÅS, "Nu rabler det for Edward Pedersen" [S] (udtalelse fra rådmand Olaf P. Christensen (K)), om lukningen af Wilhelm Meyers Vej.
- 1992 – 28. november** ÅS, side 15, Plan for Randersvej ændret efter protester.
- 1992 – 2. december** Lokalplan 471, endelig vedtagelse (lille omtale i ÅS, 3. december).
- 1994 – 4. januar** ÅS, side 18, Ny Søftenvej først færdig, omtale af pjecen, der fortæller om den samlede udbygning.
- 1994 – 11. april** ÅS, side 11, Halvdelen genbruges, om chaussésten fra Randersvej, bemærk foto.
- 1994 – 13. august** ÅS, forsiden, Det kører rundt på højeste plan, og side 33, Det kører rundt for os, om IKEA-rundkørslen.
- 1994 – 20. august** ÅS, side 33, Rundkørslerne passer ikke til loven.
- 1994 – 19. november** ÅS, side 33, Slut med at skændes om rundkørslen, trafikminister ind i sagen med en tre sider lang redegørelse til retsudvalget.
- 1995 – 30. marts** ÅS, side 34, Lastvogne får grønt lys, artikel med den glade vognmand foran den dynamiske skiltning af anbefalet hastighed.
- 1995 – 30. november** ÅS, forsiden, Rundkørslen sendt til tælling, om IKEA-rundkørslen.
- 1996 – 7. december** ÅS, side 48, Flere vejbaner til IKEA-rundkørslen.

Åhavevej-Marselis Boulevard

- 1972** Projektering af tunnel under Strandvejen påbegyndes. Projektet indeholder en ændring af krydset med Marselis Boulevard fra rundkørsel til signalreguleret firevejskryds. Dalgas Avenues nordlige del og Adolf Meyers Vej lukkes i den forbindelse.
- 1974-1975** AaK's beretning, side 99, skitse af underføringen under Strandvejen.
- 1975** AaK's beretning side 100 omtales overvejelser om at øge frihøjden på jernbanebroerne over Åhavevej (Langenæstunnelen) i forbindelse med motorvejens anlæg til Ringvejen.

1976 – 15. september	Projektet for tunnel under Strandvejen godkendes i Aarhus Byråd efter en tur i Teknisk Udvalg, 30. juni 1976.
1976 – 23. juni	ÅS, forsiden, Motorgade – tunnel under Strandvejen.
1976 – 9. december	Entreprenørfirmaet starter spunsarbejde.
1978 – 6. december	ÅS, side 5, Skud for boven til brugere af Århus Havn og Aldrig har så få centimeter givet anledning til så mange spaltemillimeter.
1978 – 23. november	ÅS, side 11, Tunnelhøjden kan øges for en halv mill. Omtale af byrådsmødet, hvor DKP's forespørgsel om tunnelhøjden behandles.
1979 – 28. juni	ÅS, side 9, "Marselis Boulevard vil til sin tid være den direkte fortsættelse af motorvejen og jeg vil kæmpe for at staten ikke løber fra sine forpligtigelser til at betale" (rådmand Olaf P. Christensen (K) under byrådsdebatten om omlægning af rundkørslen ved Marselis Boulevard).
1979 – 12. juli	AaK's beretning, side 111, foto, vejanlægget åbnes for trafik.
1979 – 12. juli	ÅS, forsiden, Under i sneglefart, omtale af den åbnede tunnel og interview med en chauffør med en containerlastbil tillige med et foto af en containerlastbil på vej mod den nye tunnel.
1979 – 27. september	ÅS, side 18, Slut med at køre rundt (omtale af ændringen af rundkørslen ved Dalgas Avenue).
1980 – 12. marts	AaK's beretning, side 124, foto. Byrådet godkender opsætning af støjpaneler. Disse er færdigopsatte i august 1980.
1980 – 23. juni	AaK's beretning, side 124, foto, officiel indvielse af genopstilling af Skt. Nicolaus' Kilde.
1988	Aftale om de overordnede vejnetsforhold.
1992 – 6. august	ÅS, forsiden, Højere til loftet i tunnelen, omtale af amtets investeringer som følge af aftalen om de overordnede vejnetsforhold.
1992 – 16. september	Byrådet behandler amtets projekt for Åhavevej-Marselis Boulevard.
1993 – 25. august	Byrådet vedtager Lokalplan 494, naboområder til Åhavevej og Marselis Boulevard.
1997 – ultimo	Principbeslutning om anlæg af en tunnel for havnetrafikken under Marselis Boulevard (skal etableres i sammenhæng med en endelig udflytning af hele containerhavnen).
1998 – 3. februar	ÅS, forsiden, Tunnel på vej i papirkurven, om igangsætning af Infrastrukturudvalget.
1998-1999	Diskussion om tunnel eller vej i Banegrav ifm. Infrastrukturudvalgets arbejde.
2002 – 23.-24. maj	Anlægskonference, hvor Borgmesterens Afdeling og Teknik og Miljø anmodes om snarest muligt at komme med forslag til henvendelse til staten om medfinansiering.
2002 – 12. juni	Byrådet vedtager, at Aarhus Kommune til staten fremsender en tilkendegivelse af en lokal vilje til at finansiere op til halvdelen af anlægsudgifterne ved en tunnel under Marselis Boulevard via forhåndsreserveringer og prioriteringer til formålet indenfor lokale myndigheders budgetter.
2002 – 2. august	Ingeniøren nr. 31, Det store havnespil.
2002 – 25. september	Byrådet behandler et forslag fra S og SF om Aarhus Havns vækst samt tunnel under Marselis Boulevard og et alternativ om shuttletoget fra EL og RV, omtalt i ÅS, side 4, 23. maj 2002.
2004 – 18. august	Bredt flertal i Aarhus Byråd indgår aftale om Erhvervshavnen og De Bynære Havnearealer.
2004 – 22. september	Byrådet vedtager igangsætning af VVM-procedure med baggrund i aftalen fra 18. august (vedlagt som bilag til indstillingen om VVM).
2004 – 21. oktober	Staten giver tilsagn om at bidrage med 250 mio. kr., omtalt i ÅS, 22. oktober 2004, side 4 og 5.
2005 – 20. april	Byrådet godkender debatoplægget for VVM-procedurens idé- og debatfase.
2005 – 30. juni	ÅS, side 3, Villakvarter frygter godstrafik på skinner.
2007 – 13. juni	Byrådet godkender Kommuneplantillæg nr. 111 til Kommuneplan 2001, Forbedret vejforbindelse til Århus Havn – tunnel under Marselis Boulevard og Adolph Meyers Vej samt udvidelse af Åhavevej og VVM-redegørelse til offentlig fremlæggelse.
2007 – 4. juli	Brev til transportminister Flemming Hansen om fordeling og udbetaling af bidraget.

2008 – 8. oktober	Byrådet vedtager en projekteringsbevilling for igangsætning af anlægsprojekt for forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn, notat fra Teknik og Miljø om bl.a. OPP.
2008 – 8. oktober	Byrådet vedtager Tillæg nr. 111 til Kommuneplan 2001 Forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn – tunnel under Marselis Boulevard og Adolph Meyers Vej samt udvidelse af Åhavevej.
2009 – 5. juni	JP. Artikel omhandler Motorways of the Sea.
2010 – 9. juni	Byrådet vedtager Lokalplan 875 Forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn – forlægning af Åhavevej, tunnel under Marselis Boulevard og Adolph Meyers Vej samt Tillæg nr. 12 til Kommuneplan 2009
2010 – 9. juni	Byrådet vedtager igangsættelse af anlægsprojekt Forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn – tunnel under Marselis Boulevard og Adolph Meyers Vej samt udvidelse af Åhavevej – entreprise Åhavevej.
2010 – 23. oktober	JP Aarhus, Fire broer på 9 weekender, om udvidelse af Åhavevej.
2010 – 19. november	ÅS, forsiden Hvad har de gang i på Åhavevej?
2011 – 19. januar	ÅS, side 8, Intet alternativ til Marselistunnel, om banegrav og shuttletog.
2011 – 11. juli	ÅS, side 2, Svaler på Åhavevej, omtale af digesvaler der får ynglerø, foto.
2011 – 2. oktober	ÅS, side 50, Århus' dyreste valgløfte nogensinde.
2011 – 16. november	ÅS, side 16, Søndag åbnes byens største omkørsel, omtale af, hvorledes den nye bro ved Viby Ringvej skal bygges.
2011 – 18. november	ÅS, side 10, Her støber de fire broer hen over trafikken, foto, hvor man ser de gamle broer og de nye.
2012 – 6. juli	ÅS, Man tager 810.00 liter beton. Omtale af støbningen af den nye bro ved Viby Ringvej, foto, broarbejde ved Viby Ringvej.
2012 – 7. november	ÅS, side 8. Aarhus tripper for start på tunnel, foto, broarbejde ved Viby Ringvej.
2013 – 19. august	Åhavevej åbnes for trafik i fire spor, omtalt i ÅS, 20. august, side 4.
2013 – december	I tidsskriftet Trafik og Veje omtales, at Danmarks første kompakte diamantkryds (krydset mellem Åhavevej og Ringvejen) forøger kapaciteten.
2013 – 14. december	ÅS, side 4, Der er ingen hurtig genvej til Marselistunnelen.
2016 – 2. oktober	ÅS, side 14, Lys for enden af tunnelen, om optimismen for at få finansieringen på plads.
2018 – 7. oktober	ÅS, side 2, Bundsgaard vil udnytte "finte" til at få Marselistunnel i gang.
2019 – 19. december	ÅS, forside og side 4-5, Intense forhandlinger om Marselistunnelens skæbne, undersøgelser af, om projektet kan presses ind under anlægsloftet.
2021 – 1. juli	ÅS, Baggrund, 6 svar på de aktuelle spørgsmål om Marselistunnelen (forsiden og side 4).
2021 – 7. september	ÅS, Jubii – Aarhus står pludselig med en uventet milliard kroner (til overs fra Marselistunnelen).
2021 – 10. september	ÅS, Tunnelmilliard kan bane vejen for topmoderne busser på tværs af Aarhus.

Havnespor og shuttletog-trafik

1998	Det nedsatte Infrastrukturudvalg undersøger forskellige linjeføringer for et nyt havnespor.
2000 – januar	Infrastrukturudvalgets forslag til handlingsplan foreslår, at der arbejdes videre med et nyt spor henover Midtkraftarealet.
2004 – 24. juni	ÅS, side 6, omtale af det nye havnespor med foto af væltede togvogne med Mærsk-containere.
2005 – 7. april	Århus Amt vedtager tillæg til regionplan for havnesporet.
2005 – 21. september	Byrådet vedtager Kvalitetshåndbog for De Bynære Havnearealer.
2006 – 5. april	Byrådet vedtager Lokalplan 724 – Nyt havnespor fra Århus H til Østhavnen.
2007 – 10. maj	ÅS, side 6, Så er der gang i nyt havnespor.
2007 – 17. september	ÅS, side 4, Bro på en kvart kilometer og jorden driver af tjære og olie.

MIDTBYEN OG CITY, HERUNDER ALLÉGADERINGEN OG PARKERINGSPOLITIK

1959 – 24. januar	ÅS, Invitation til en spadseretur under overskrift, Måske kommer gadegennembruddet
-------------------	--

	hurtigere end mange tror, forside, med perspektivtegning, og side 2 omtales det, at Vej-direktoratet kommer på besøg 26. januar.
1960 – 16. juni	Byrådet vedtager at nedsætte et særligt udvalg, en kommission, til behandling af forslag til dispositionsplan for Aarhus Kommune.
1963 – 28. juni	ÅS, forsiden, Ny Hovedgadeplanen skal maaske opgives. Der rejses tvivl, om projektet kan klare den forventede øgede biltrafik, se også citat fra Bernhardt Jensen.
1963 – 1. juli	ÅS, forsiden og leder om Ny Hovedgade, side 9.
1963 – 9. juli	ÅS, side 9, Den tomme stol på Raadhuset, manglende stadsingeniør og pres på planlægning af Aarhus Nord.
1963 – 16. august	ÅS, side 10, Ny Hovedgadesagen til fornyet debat. Årsagen er trafikken udvikling, som hovedgadeprojektet ikke kan afvikle, se citat om trafik fra Frederiks Allé og motorvejsindføringen.
1963	Rapport fra bevaringsudvalget omhandler ejendomme i Ny Hovedgadeprojektet.
1963 – 15. november	ÅS, forsiden, Den nye stadsingeniør skal hurtigt i gang. Det er Johannes M. Sørensen.
1963 – 31. december	ÅS, forsiden, 1964 bliver de store projekters skæbneår, Bernhardt Jensens nytårstale om de store projekter og på side 8, om de store trafikale udfordringer refereres han for: "(...) at udviklingen i Aarhus går så hastigt, at man både skal udbygge den indre ring og lave ny hovedgade. Ingen af de to muligheder kan alene løse de trafikale spørgsmål."
1964 – 7. oktober	ÅS, forsiden, Bycentret i Århus er stridens æble, om dispositionsplankommissionens arbejde.
1965 – 8. september	ÅS, forsiden, Store projekter på bordet bag lukket dør, her taler man fortsat om Ny Hovedgade.
1965 – 26. oktober	ÅS, forsiden, Busgade gennem Århus vedtaget (i kommissionen), sporvognene forsvinder, Allégaderingen udbygges. Stadsarkitekt og stadsingeniør er blevet enige om et forslag. Avisen skriver om processen undervejs: Stadsarkitekt A. Mogensens projekter var i høj grad baseret på det engelske Buchanan-system, mens stadsingeniøren ønskede mindre indgreb i bykernen.
1965 – 27. oktober	ÅS, forsiden, Det nye Århus er på vej, forsiden, side 2 og leder side 15.
1965 – 16. december	Byrådet vedtager Trafik- og parkeringsplan, omtalt i ÅS, 17. december.
1967 – 25. maj	Byrådet tager en principbeslutning om anlæg af en busgade og nedlæggelse af sporvogne.
1967 – 26. maj	ÅS, principbeslutning i byrådet 25. maj om nedlæggelse af sporvognene i 1970 og busgade.
1967 – 26. maj	ÅS, forsiden, Busgaden klar i 1970, om vedtagelser i byrådet 25. maj.
1968 – 19. april	ÅS, forsiden, Busgade i Århus på vej, omtale af stadsarkitekt Sven Pedersens tiltrædelse, se skitse af fodgængerbro på tværs af busgaden side 2.
1970	Diskussioner om en kombination af en frilægning af torvet og etablering af underjordisk parkering.
1971 – 25. marts	ÅS, forsiden, og med foto fra oven af Bispetorvet, Heller ikke under torvet, nyt projekt for Bispetorvet uden p-anlæg, og side 19.
1971 – 7. april	ÅS, side 11, Ingen bilparkering midt i Aarhus, omtale af Bernhardt Jensen og bl.a. Allégadering og nærbanenet.
1971 – 6. november	Åbning af busgaden og sporvognene kører sidste tur gennem Aarhus, omtalt i ÅS, 7. november.
1971 – 19. november	ÅS, forsiden: To torve frilægges. Her omtales gågade i Søndergade som etape 1, Frederiksgade som etape 2 og frilægning af Store Torv og Bispetorvet efterfølgende.
1971 – 4. december	ÅS, side 8, Bushuset i Århus en europæisk attraktion.
1972 – 10. december	ÅS, side 33, Værdigt trængende hjælpes på gåstrøg, om etablering af toilethuset ved busgaden.
1973 – 10. marts	ÅS, Træg og sendrægtig trafik gennem Århus.
1973 – 22. april	ÅS, side 21, Røre om fremtiden. "Misbrug af intern teknikerskitse at bruge motorgadekort i motorvejsaktionen," siger Århus-rådmand.

1974 – 16. maj	Forespørgselsdebat i byrådet om Allégaderingen, omtalt i ÅS, side 28, 17. maj.
1980 – 19. november	Byrådet sender Midtbyen et debatoplæg i Teknisk Udvalg omtalt i ÅS, side 11, 20. november.
1981 – 19. februar	ÅS, side 14: Hvad vil I med midtbyen, omtale af debatrunde om midtbyplanen.
1981 – 13. november	ÅS, side 16, Alle kan få det tåleligt, omtale af valgdebatmøde i huset, fokus på tung havnetrafik, den ønskede samleskinne (Nordhavngade) for lastbiltrafik nord-syd langs havnen omtales.
1982 – 27. august	Musikhuset indvies, omtalt i ÅS, 28. august.
1984-1985	Flere artikler om midtbytrafik og havnen, bl.a. om at flytte Aarhus Havn.
1985 – 18. december	Byrådet vedtager kommuneplanen omtalt i ÅS, 19. december, side 11.
1986 – 10. december	Byrådet vedtager forslaget om at regulere den tunge trafik gennem et 20T-forbud, omtalt 11. december i ÅS, side 14, Århus bliver lastbilernes mareridt.
1987 – 10. juni	ÅS, side 12, Det første skilt og den sidste lastbil, omtale af igangsætning og indvielse af 20T-forbuddet i Midtbyen. Ifølge avisen blev forslaget stillet af VS i april 1985.
1987 – 3. maj	ÅS, side 28, omtale af, at 20T-forbud i Midtbyen iværksættes 9. juni.
1987 – 7. august	ÅS, side 11, Cykelbro på Bruuns Bro snart færdig.
1988 – 23. november	Der ligger en indstilling fra Borgmesterens Afdeling som svar på en hensigtserklæring fra S og løsgængerne Nora Brogaard og Vagn Særkjær samt et forslag fra VS og SF om miljøforbedringer i Aarhus Centrum – begge fremført i forbindelse med budgetforhandlingerne. De henvises til analysearbejdet om Midtbytrafikken.
1989 – 1. februar	ÅS, side 14, De ruller ikke for rådmanden, mysteriet om de rullende trapper ved Busgadehuset, der er gået i stå, foto.
1989	Der nedsættes en arbejdsgruppe, der skal udarbejde et forslag til trafikplan for Midtbyen.
1989 – 13. december	Med baggrund i forslag fra S er der bred enighed i byrådet om at Aarhus City skal fredeliggøres, omtalt i ÅS, side 18, 14. december.
1990 – 3. maj	ÅS, side 17, Trafikplan for midtbyen er på vej, adskillige artikler om forslaget til trafikplan for Midtbyen.
1990 – 27. juni	ÅS, forsiden og side 22, P-hus kan løse trafikproblemer i Århus City, omtale af Magasins forslag om p-hus.
1990 – 3. juli	ÅS, forsiden og side 11-12, Omfattende trafikforsøg i Århus Midtby, omtale af det forslag til trafikplan, som er sendt frem til byrådet.
1990 – 12. juli	ÅS, side 13, Bilisterne skal ikke generes, foromtale af, at byrådet skal behandle forslaget 15. august, og at der har været artikler siden 3. juli.
1990 – 15. august	Byrådet behandler forslag til trafikplan, omtalt i ÅS, 16. august, side 16, Trafikken kom godt fra start. Ifølge avisen var der god stemning hele vejen rundt, dog delte Erik Svensson (CD) ikke det, som han betegnede som byrådets hurra-stemning. Han mente, at Midtbyen ville blive et ideologisk tomrum. Det blev forudsat, at der snarest muligt blev udarbejdet en lokalplan for et p-hus ved Magasin, og at spørgsmålet om dobbeltrettet bustrafik i Guldsmedgade vurderes i tilknytning hertil. Forlag om trafikplanen sendes i Teknisk Udvalg, mens spørgsmålet om bustrafik sendes i Udvalget for Kommunale Værker.
1990 – 10. oktober	ÅS, side 16, Udvalget for Kommunale Værker på busbesigtigelse i Klosterport, foto.
1991 – 2. maj	ÅS, side 21, Ja til forsøg med busruter, formanden for Teknisk Udvalg og to rådmænd siger ja til forsøg med busruter. På side 26 kan man læse, at S allerede er kommet med holdninger til trafikplanen.
1991 – 15. maj	Byrådet godkender blandt andet forslag til Lokalplan 442 (Magasins p-hus) og forslag til Lokalplan 419 (genåbning af Aarhus Å) til offentlig fremlæggelse.
1991 – 26. juni	Byrådet vedtager, at Teknik og Miljø og Magistratsafdelingen for sporvejene skal udarbejde en redegørelse og skitseprojekter for to modeller for buslinjeføringer, der skal forelægges senest samtidig med endelig vedtagelse af Lokalplan 442 (Magasins p-hus).
1991 – 4. december	Byrådet behandler som pkt. 4 indstilling om to forskellige modeller for trafikomlægning, som pkt. 5. Indstilling om at Lokalplan 442 (Magasins p-hus) vedtages endeligt, som pkt. 7. Indstilling om Lokalplan 419 for genåbning af Aarhus Å og som pkt. 8. Indstilling

	om endelig vedtagelse af Lokalplan 450 for sydsiden af Aarhus Å. Alle sendt i Teknisk Udvalg og færdigbehandlet 29. januar 1992, omtalt i ÅS, 5. december, forsiden, under overskriften Kaos om busruterne, og side 26.
1992 – 9. januar	ÅS, side 12. Cityforeningens direktør, "City ønsker et klart signal fra Byrådet", med foto af Magasins gård fra Åboulevarden.
1992 – 27. januar	ÅS, side 19, Handlende vil have afgørelse om busruter nu.
1992 – 29. januar	Byrådet vedtager dobbeltrettet buskørsel i Magasins gård med baggrund i aftale af 29. januar 1992 mellem S og K, omtalt i ÅS, side 22.
1992 – 19. november	ÅS, side 21, Sporvogne spørger igen i debat om midtbyen.
1993 – 10. februar	Byrådet behandler forslag om busrute i Magasins gård og åfrilægning, omtalt i ÅS, 11. februar, side 14, med skitse af projektet, sendes i Teknisk Udvalg.
1993 – 13. februar	ÅS, billeder af Midtbyen i dag og i morgen til debatten om Midtbyen.
1993 – 3. marts	Byrådet vedtager, med 18 stemmer (S, K og V) for og syv imod, forslag til busrute gennem Magasins gård og åfrilægning foran Magasin. Omtalt i ÅS, 3. marts, forside, og 4. marts, side 22, Stort flertal for busruten ved åen.
1993 – 2. april	Omtale af å og busser i specialtillæg i ÅS, side 84, Byrådet drømmer, borgerne peger på virkeligheden.
1993 – 22. maj	ÅS, forsiden, Åen åbnes uden vand, og side 11, Nyt busforsøg er ikke et tilbagetog.
1993 – 25. maj	ÅS, side 15, Kaos for busserne på Åboulevarden, Hans Schiøtt (V) stemmer nej til forsøg. Lone Hindø (SF) tror forslaget om forsøg skyldes, at der snart er valg.
1993 – 2. juni	Pkt. 11. Byrådet behandler forslaget om forsøg, sendes i Teknisk Udvalg, omtalt 3. juni i ÅS, side 18, Busruten gennem Magasins gård fastholdes, den og åfrilægningen er ikke til diskussion. Forsøget skal afklare, om der er plads til både busser og åfrilægning ud for Magasin.
1993 – 15. juni	ÅS, side 15, omtale af Teknisk Udvalgs behandling af forslaget om trafikforsøget. Her slog man fast, at forsøget ikke kan bruges til at ændre på busrutens forløb, men skal afdække, om der er plads til både busser og åfrilægning.
1993 – 16. juni	Byrådet vedtager trafikforsøget, omtalt i ÅS, 17. juni, side 14.
1993 – 1. september	Forslag til retningslinjer for Trafik og Miljø vedtaget til offentlig høring.
1993 – 25. september	ÅS, side 13, foromtale af trafikforsøget og af Hans Krulls/citysjakkets gademaleri.
1993 – 3. oktober	Trafikforsøg på Åboulevarden, annonce i stiftens om trafikomlægning.
1993 – 5. oktober	ÅS, side 16, Vild forvirring i midtbyen.
1993 – 7. oktober	ÅS, side 18, omtale af stadsarkitekt Ole Østergaards udtalelse om, at Åboulevarden er lukket for stedse.
1993 – 10. oktober	ÅS, side 21, om trafikmodellen EMME i hunkøn og foto af afdelingsingeniør Anton Iversen ved computeren.
1993 – 13. oktober	ÅS, forside, Politikere klar til at rette op på trafikkaos, omtale side 23 af debatmøde med mange synspunkter og relationer til stadsarkitektens synspunkter, 7. oktober.
1993 – 17. oktober	ÅS, side 21, omtale af forsøget og omtale af de forskellige flertal samt stadsarkitektens udtalelse.
1993 – 24. oktober	ÅS, leder side 2 og side 21, Åboulevarden skal åbnes her og nu, omtale af CD's forslag.
1993 – 26. oktober	ÅS, forsiden, Gademaleriet tager form.
1993 – 4. november	ÅS, side 17, artikel med fakta om Åboulevarden og folkeafstemning.
1993 – 10. november	Byrådet behandler indstilling fra Borgmesterens Afdeling og Teknik og Miljø om revurdering af forsøget. Det sendes i Teknisk Udvalg, omtalt i ÅS, forsiden.
1993 – 21. november	ÅS, side 23, artikel om forventelig vedtagelse af omlægningen af Store Torv i byrådet, 24. november.
1993 – 22. november	ÅS, forsiden og side 11, Forslag om ny busgade, omtale af at føre Frederiksgade som busgade gennem ejendommene til Åboulevarden.
1993 – 24. november	Pkt. 18. Byrådet vedtager, at biler skal tilbage på Åboulevarden, se også ÅS, 23. november, leder side 2 og artikel side 11.

1993 – 24. november	Byrådet sender temaplaner om Midtbyen i udvalg, omtalt i ÅS, 25. november, side 24.
1993 – 2. december	ÅS, side 25, artikel om millionstøtte til cykelring og miljøprioriteret gennemfart på Silkeborgvej gennem Åbyhøj.
1993 – 2. december	ÅS, forsiden, og side 29 om fræsningen af Hans Krulls gademaleri.
1993 – 17. december	Byrådet vedtager Trafik og Miljø handlingsplan endeligt, omtalt i ÅS, 18. december, side 18.
1993 – 17. december	Byrådet vedtager at sende Midtbyens temaplaner ud til offentlig høring, omtalt 18. december i ÅS, side 15.
1994 – 29. marts	ÅS, side 2, direktør for Magasin, Henrik Busch, og striben Her går det godt.
1994 – 31. marts	Artikel i ÅS om Odd Sindings forslag om både trafik og åfrilægning.
1994 – 18. april	ÅS, forsiden, Århus Å åbnes i 1995, og side 11, Åboulevarden lukkes igen for trafik, med udtalelser fra den nye rådmand for Teknik og Miljø Hans Schiøtt (V).
1994 – 4. maj	Pkt. 2. Byrådet behandler evaluering af trafikforsøget, sendes i Teknisk Udvalg, se ÅS, 22. juni 1994, og ÅS, 5. maj, forsiden, Åboulevarden sat på plads og side 11, Al tvivl manet i jorden. Omtale af kameler, S vil arbejde loyalt for åfrilægning, V vil arbejde loyalt for busrute, og SF vil arbejde frugtbart og visionært.
1994 – 28. maj	ÅS, side 11, Statstilskud kan blokere for forslag på Åboulevarden.
1994 – 17. juni	Læserbrev, side 2, af Karl Nøhr Sørensen (V) om Åboulevarden, "Prøv en kundevenlig linjeføring," samt artikel, Nye krusninger i flertallet for åbning af åen. Ango Winther (S) er klar til at skifte holdning.
1994 – 22. juni	Byrådet vedtager en samlet pakke for Midtbyen, som pkt. 12. Kommuneplan for Midtbyen, som pkt. 15, evaluering af trafikforsøget, som pkt. 16. Godkendelse af Trafikplan for Aarhus City og hvorledes busserne skal køre gennem Åboulevarden (se artikel i ÅS, 23. juni 1994), som pkt. 17. Et elektronisk p-informationssystem, og som pkt. 18. Om Silkeborgvej gennem Åbyhøj.
1994 – 23. juni	ÅS, forsiden, Åen fri, og side 20 om Åen, midtbyplan og centralværkstedetsarealet, luftfoto af Åboulevarden.
1997 – 22. januar	Byrådet vedtager en handlingsplan for City 1997-2000.
1998 – 4. november	K stiller forslag om en idékonkurrence om en trafikplan for Midtbyen inden for Ringgaden.
1999 – 27. januar	Byrådet vedtager en ny handlingsplan for City 1999-2002.
1999 – 27. oktober	Byrådet pkt. 23, indstilling om regulering af Dynkarken/Spanien vedtages, omtalt i ÅS, 28. oktober, side 26, under Hammerslag på Fredens Torv (trafikomlægninger i forbindelse med ekstra etager på Sallings p-hus).
2000 – 12. december	ÅS, side 20, Transport til midtbyen kan klares med færre biler, omtale af rapport om muligheder for at optimere varetransporten til Midtbyen.
2001 – 11. januar	ÅS, side 5, Politisk pres for bilfrit Bispetorv, omtale af byrådets behandling.
2001	Budgetforlig 2002-2005, forligspartierne udtrykker ønske om en fredeliggørelse af Midtbyen.
2001 – 19. december	Byrådet vedtager ny Handlingsplan for City 2002-2005.
2002 – 20. marts	Byrådet vedtager redegørelse for forudsætninger og forlag til proces- og tidsplan for udarbejdelse af Trafikplan for Århus Midtby med baggrund i Vejkontorets notat af 27. februar 2002. Tidsplanen skal koordineres med tidsplanen for helhedsplanen for De Bynære Havnearealer.
2002 – 18. december	Byrådet vedtager et debatoplæg til brug i en offentlig debat om Trafikplan for Aarhus Midtby. Ifølge ÅS, 19. december, side 4, er Jørgen Skov (SF) og Peter Thyssen (RV) klar til at diskutere bompeng, men flertallet i byrådet er imod. Også Park and Ride-systemer bliver nævnt.
2004 – 14. april	Byrådet vedtager offentlig fremlæggelse af forslag til Trafikplan for Midtbyen. Omtalt i ÅS, 18. marts, side 6, Bompeng spørger fortsat i debatten.
2004 – 25. juni	ÅS, side 4, Vej i Banegrav ud i høring, omtale af byrådets beslutning om Lokalplan 695.
2004 – 18. december	ÅS, forsiden, Ny vej fra Bruuns til Ringgaden, og side 7, Århus får sin nye midtbygade.
2005 – 12. juli	Læserbrev fra rådmand Poul B. Skou (K), Genbrug [af broelementer fra rampevejen] var ikke en forudsætning.
2005 – 21. september	Byrådet vedtager Trafikplanen for Midtbyen, Veje til fremtiden 2020.

2006 – 14. februar	Rampevejen pilles ned.
2007 – 3. maj	JP-Aarhus, Farvel til klodsen. KFK-siloen ved Nordhavns­gade rives ned.
2007 – 4. oktober	ÅS, forsiden, Hele byen er fuld af vejarbejde.
2008 – 2. juli	ÅS, side 10, Trafikproppen er sat i Århus, totalt trafik­kaos hærger midtbyen.
2009 – 27. august	Omtale af placeringen af Jan Ballings skulptur af Bernhardt Jensen.
2015 – 7. oktober	Byrådet godkender, at der udarbejdes en Trafik- og mobilitetsplan for Aarhus Midtby (der refereres til trafikplanen udarbejdet i 2005).
2017 – 21. juni	Byrådet godkender Mobilitetsplan for Aarhus Midtby til offentlig fremlæggelse.
2019 – 29. november	ÅS, side 2, Århusiansk betalingsring blev skudt ned – men ikke skamskudt.
2018 – 18. april	Byrådet vedtager Mobilitetsplan for Aarhus Midtby.
2021 – 15. september	Byrådet vedtager anbefalinger om bæredygtig varelevering, omtalt i ÅS, forsiden, Aarhus vil nytænke levering af varer i midtbyen.
2022 – 3. december	ÅS, forside og side 3-5, Nu skal der passes på historisk gade (Vestergade).

Torvene – en særlig udfordring

Kampen om kunsten

1996 – 23. januar	ÅS, om borgermødet om Hein Heinsens kunstprojekt.
1996 – 21. februar	Byrådet vedtager at udsætte sagen om Hein Heinsens kunstprojekt.
1996 – 6. juni	Byrådet forkaster Hein Heinsens kunstprojekt.
1996 – 7. juni	ÅS, forsiden, lederen og forsiden af 2. del, om byrådets beslutning.
1996 – 31. december	ÅS, resumé af kunsthistorien.
2000 – 10. maj	Byrådet beslutter, at der skal afholdes en konkurrence om udsmykning af Store Torv. Konkurrencen blev afholdt efter Statens Kunstfonds retningslinjer med seks indbudte kunstnere.
2001 – 20. juni	Byrådet godkender kunstneren Elisabeth Toubros forslag til udsmykning, benævnt Torvenes Brøndsløjfe, i folkemunde kaldet Vanddragen.
2003	Torvenes Brøndsløjfe indvies.
2005 – 5. oktober	Byrådet bemyndiger Teknik og Miljø til at optage forhandlinger med Statens Kunstfond og Elisabeth Toubro om vilkårene for nedtagning og genplacering af Torvenes brøndsløjfe.
2020 – 22. januar	Under overskriften Nyt liv til byens historiske hjerte vedtager byrådet at flytte Torvenes Brøndsløjfe i depot.

Bispetorget

2005 – 5. oktober	Byrådet vedtager en renovering af sandstensmuren og belysningen.
2009 – 26. august	Byrådet giver anlægsbevilling til omlægning af Bispetorget, Kannikegade og Teatergade samt nedlæggelse af p-pladserne på Bispetorget.
2010 – 1. november	ÅS, side 5, Bispetortv som byens arena, interview med arkitekt Kristine Jensen.
2010 – 27. august	ÅS, side 12, Bispetortvet genindvies med smukfest og taler af Jacob Haugaard.
2010 – 24. marts	ÅS, side 4, Bispetortvet nu bilfrit, se evt. Niels Brøchners (V) bemærkning om det røde flertal.
2010 – 31. oktober	ÅS, forside, Byens nye tomme tortv og side 14.
2011 – 8. december	Byrådet beslutter at oprette midlertidig parkering på Bispetortvet.
2011 – 9. december	ÅS, side 8, Fire eksperter: Her er Bispetortvets fremtid.
2012 – 31. oktober	Byrådet vedtager efter indstilling fra Teknik og Miljø med baggrund i et forslag fra Det Konservative Folkeparti, at Teknik og Miljø bemyndiges til i en periode frem til 2015 at etablere betalt parkering på Bispetortvet.
2014 – 19. november	Byrådet behandler forslag fra K og V om at fastholde parkeringen på Bispetortvet.
2014 – 20. november	ÅS, side 8, Flertal fastholder plan om Bilfrit Bispetortv, artikel med resumé af tidligere beslutninger.
2015 – 12. august	Byrådet behandler under pkt. 7, Omdannelse af Bispetortvet, parkeringen på Bispetortvet herunder forslag fra V og K om at bevare parkeringen på Bispetortvet.

Pustervig

- 1999 – 26. maj Byrådet vedtager en opstilling af en bronzefigur af kunstneren Christian Lemmerz.
1999 – 27. maj ÅS, side 17, Hermafroditten gik glat gennem Byrådet.

Allégaderingen

- 1967 – 13. september ÅS, forsiden. Allégadering vil koste 86 mio. kr., omtale af, at kommunen gerne vil have opgraderet Allégaderingen til hovedvej for at få fuld vejfundsstøtte til udvidelse.
- 1971 – 20. juni ÅS, side 25, Lyssignaler er snart ikke nok ved de store kryds og omtale af Allégaderingen. De, der udtænkte Ny Hovedgade, omtales som nogle sjove nogen.
- 1973 – 29. april ÅS, Tredjedel af byen som gader, omtale af en gruppe af arkitektstuderende om motorvejsplaner og Allégaderingen og side 2, Rådmand ønsker debat, men nogle grupper er kun negative, siger rådmand Olaf P. Christensen (K).
- 1974 – 26. april ÅS, side 10, Vejplan til 250 mio. kr. opgives. Omtale af, at rådmand Olaf P. Christensen (K) ikke vil fremme Allégaderingen, men vil sætte noget andet i stedet.
- 1974 – 17. maj ÅS, side 28, Allégaderingen opgivet, udtalelse fra rådmand Olaf P. Christensen (K) på byrådsmøde 16. maj 1974, rådmanden håber at kunne forelægge en dispositionsplan inden årets udgang.
- 1975 – 16. januar ÅS, side 5, borgmester Orla Hyllested (S) og rådmand Olaf P. Christensen (K) udtaler enighed om, at Allégaderingen ikke er sagen.
- 1976 – 21. marts ÅS, side 25, Århus skal tage den med ro, med mindre omtale af Allégaderingen.
- 1978 – 23. december ÅS, side 13, Allégaderingen omtales i forbindelse med tomten Nørreport/Nørregade.
- 1995 – 20. februar ÅS, side 17, omtale af idéskitsen til en regulering af Allégaderingen.
- 1995 – 31. maj Byrådet vedtager efter en tur i Teknisk Udvalg, at rapporten Ideskitse til kapacitetsfremmende regulering for biltrafik på Allégaderingen skal være grundlaget for detailprojekter.
- 1996 – 24. april Byrådet sender indstilling om detailprojekter på Allégaderingen, Sønder Allé-Vester Allé til behandling i Teknisk Udvalg, hvor den behandles over tre udvalgsmøder. Omtalt i ÅS, 25. april, side 17, Mere bilplads på Allégaderingen.
- 1996 – 17. maj ÅS, side 11, Handlende vrede over nye trafikplaner.
- 1996 – 21. maj ÅS, side 15, Diskussion om Ringgade udsat (pga. mange foretræder i Teknisk Udvalg).
- 1996 – 30. maj ÅS, side 17, Allé-beboere får det svært (beboere i Sønder Allé).
- 1996 – 19. juni Byrådet sender sagen om detailprojekter på Allégaderingen tilbage til Teknisk Udvalg, hvor den behandles over seks udvalgsmøder, omtalt i ÅS, 20. juni, side 24, Bredere Sønder Allé tilbage til udvalg.
- 1997 – 22. januar Byrådet vedtager indstillingen om detailprojekter på Allégaderingen i overensstemmelse med erklæring fra Teknisk Udvalg.
- 1997 – 27. august Byrådet sender indstilling om reguleringer på Allégaderingen i Teknisk Udvalg.
- 1997 – 1. oktober Byrådet vedtager indstilling om reguleringer på Allégaderingen fra flertallet i Teknisk Udvalg.
- 1999 – 27. oktober Byrådet vedtager en regulering af Dynkarken/Sønder Allé med baggrund i en tidligere vedtagelse af lukning af Fredensgade lige nord for Østergade som følge af udvidelsen af p-huset ved Salling.
- 2018 – 18. april Byrådet vedtager en mobilitetsplan for Midtbyen, der nedprioriterer Allégaderingen.

Parkering, fra tilbud til handelsvare

- 1965 Parkeringsanlægget i Nørreport ved Kærlighedsstien sættes i drift.
- 1967 – 24. januar ÅS, side 9, indlæg om læserkonkurrencen Bedre P-by.
- 1967 – 29. januar ÅS, side 18, Flere og flere P-pladser i Århus får parkometre, afsluttende bemærkninger om læserkonkurrencen.
- 1967 – 8. april P-anlægget ved Nørreport bliver betegnet som Danmarks første elektroniske p-anlæg.
- 1967 – 6. april ÅS, Stormagasinerne får parkering – virksomhedernes kunder sikres p-pladser mod afgift.
- 1967 – 10. september ÅS, Ledige P-pladser uden at lede.

1970 – 3. december	ÅS, side 13, annonce for åbningen af p-hus ved Salling.
1970 – 4. december	P-huset ved Salling åbner, omtalt i ÅS, 4. december, side 12.
1971 – 29. oktober	Rejsegilde for p-kælderen under Busgadehuset, omtalt i ÅS, 30. oktober 1971, forsiden og side 2.
1973 – 10. marts	ÅS, side 3, Vi vil gerne parkere men nødtigt betale (foto af gabende tom p-kælder under busgadehuset).
1978 – 8. april	ÅS, Her vil han have biler, om Klostertorvet, hvor en lokal handlende vil have parkering, og side 16, Al handel jages fra Århus.
1980 – 7. maj	Byrådet vedtager parkeringsanlæg ved Valdemarsgade, omtalt i ÅS, 8. maj.
1982 – 5. juni	ÅS, forsiden, Her er plads til 576 biler, omtale af det nye p-anlæg i Valdemarsgade ved Musikhuset.
1981 – 25. februar	Byrådet vedtager efter en tur i Teknisk Udvalg at sende forslag til Lokalplan 114 – Parke-ring i Havreballe Skov tilbage til Teknisk Forvaltning.
1986 – 15. april	ÅS, side 11, Nix pille ved buske og træer, om parkering i Havreballe Skov. Debatten, jf. 25. februar 1981, var blusset op igen efter et indlæg af vicepolitikommissær Ivan Kristian-sen, Aarhus Politi.
1992 – 30. september	Byrådet vedtager en parkeringspolitik.
1993	Aarhus Kommune overtager AMC-bygningen og indretter p-hus i den nordlige del.
1994	ÅS, forsiden, Det er let at få en p-plads i Århus City, Stiftens test af parkeringsproblemer.
1994 – 3. april	ÅS, side 22, Nyt P-hus overset i vrimlen, om p-hus indrettet i AMC-bygningen.
1994 – 18. december	ÅS, side 31, Bilister har fundet vej til P-huset på havnen.
1995 – 25. juni	ÅS, side 150, annonce fra Århus City, Hurtig vej til en ledig parkeringsplads, om det nye p-informationssystem.
1996 – 7. februar	Byrådet vedtager en revideret parkeringspolitik.
1996 – 27. august	ÅS, side 15, Lettere at have bil i Midtbyen, omtale af det første forsøg med beboerparkering.
1998 – 2. december	Byrådet godkender, at AMC-bygningen nedrives, og at der anlægges en p-plads.
1999 – 16. juni	Byrådet vedtager en revideret parkeringspolitik.
1999 – 8. september	Byrådet vedtager at overtage parkeringskontrollen fra Aarhus Politi.
2002 – 25. september	Byrådet behandler en evaluering af to år med kommunal parkeringskontrol.
2005 – 14. december	Byrådet vedtager parkeringspolitik 2005.
2013 – 6. marts	Byrådet vedtager parkeringspolitik 2012.
2015 – 6. marts	ÅS, forsiden, Færdig plan for Bispetorvet er klar i maj, bilerne skal væk, når Dokk1 P åbner.
2015 – 10. juni	ÅS, side 3, Så er det slut med parkering på Skolebakken (Dokk1 P er åbnet).
2018 – 18. april	Byrådet vedtager parkeringspolitik 2018.
2020 – 11. marts	Byrådet tager Parkeringsredegørelse 2019 til efterretning.
2022 – 25. november	ÅS, side 4, På godsbanen får bilisterne p-bøder selv om de har betalt.
2022 – 28. november	ÅS, side 4, Stjernedyrt at parkere sin bil i Aarhus, om priser i de større byer.
2022 – 1. december	ÅS, side 4, om parkeringsproblemer ved Kongelunden.

Fra stolpevej over rampevej til Værkmestergade

2001 – 1. februar	ÅS, forsiden, Bruuns Galleri i krydsild på borgermøde, og side 3, Bruuns Galleri – elsket og hadet.
2001 – 16. februar	ÅS, side 6, Bygaden er vejen til et ja til Bruuns Galleri.
2001 – 21. marts	Byrådet vedtager handlingsplan, aftale af 16. februar 2001, i forbindelse med vedtagelse af forslag til Lokalplan 620 for Bruuns Galleri. Omtalt i ÅS, side 8.
2002 – 19. juni	Byrådet vedtager forslag til Lokalplan 649 – for en vej til Frederiks Allé til offentlig frem-læggelse, omtalt i ÅS, 20. juni 2002, Byrådet træder vande om rampevej.
2002 – 9. oktober	ÅS, forsiden, Rampevejen er en død sild, og side 5.
2002 – 23. oktober	ÅS, forsiden, S splittet af uenighed om rampevejen.
2002 – 28. oktober	ÅS, side 4, En Århus-historie, omtale af valget og skiftet i strategi for Bygaden.

2002 – 18. december	Byrådet vedtager justeret handlingsplan, aftale af 28. oktober 2002, vedrørende trafikbetjening af Centralværkstedsområdet og Bruuns Galleri, omtalt i avisen 19. december, side 4.
2003 – 23. april	Byrådet vedtager endeligt Lokalplan 649 – Ny Bygade i banegraven til Frederiks Bro (den midlertidige vejforbindelse).
2003 – 21. maj	Byrådet vedtager tillægsbevilling til anlæg af Værkmestergades forlængelse til Frederiks Allé.
2003 – 16. september	ÅS, omtale af, at stålelementerne til rampevejen blev sat på plads 15. september.
2003 – 12. oktober	Bruuns Galleri åbner, omtalt i ÅS, 13. oktober, side 4.
2003 – 30. oktober	ÅS, forsiden og side 7, Vejen der er godt gemt af vejen, om rampevejen fra Bruuns Galleri til Frederiks Allé.
2004 – 9. juni	Byrådet vedtager forslag til Trafik- og parkeringsplan for Frederiksbjerg til offentlig fremlæggelse.
2004 – 22. juni	ÅS, forsiden og side 3, Rampevejen får et langt liv og artikler omkring rampevejen.
2004 – 23. juni	ÅS, side 5, Bivej midt i byen, holdningsundersøgelse til rampevejen.
2004 – 24. juni	Byrådet vedtager Lokalplan 695, Ny Bygade i banegraven fra Bruuns Bro til Ankersgade/Søndre Ringgade til offentlig høring.
2004 – 24. juni	Byrådet behandler et forslag fra V, S, SF og RV om at forlænge vejen i banegraven til Åhavevej.
2005 – 9. august	ÅS, side 5, om genbrug af rampevejen, vejen til Ankersgade og åfrilægningen.
2005 – 17. august	Byrådet vedtager Lokalplan 695, Ny Bygade i banegraven fra Bruuns Bro til Ankersgade/Søndre Ringgade endeligt. Samtidig godkender byrådet aftale med Trafikstyrelsen og Banedanmark om de banearealer, der skal anvendes til vejformål.
2005 – 7. september	Byrådet vedtager Trafik- og parkeringsplan for Frederiksbjerg.
2006 – 14. februar	ÅS, forsiden, Rampevejen pilles ned, og omtale af genbruget ved broerne over Aarhus Å.
2006 – 24. maj	ÅS, side 7, Så forsvandt rampevejen, omtale af fjernelsen af ramperne, 22. maj.
2006 – 21. juni	Byrådet vedtager detailprojekt, støjprojekt og anlægsbevilling.
2006 – 3. december	ÅS, side 7, En kilometer ny vej i midtbyen, omtale af vejen til Ankersgade.
2007 – 25. september	Værkmestergade indvies.

Spanien

2003 – 5. juni	ÅS, side 5, Bilkøer forude, Spanien ombygges for seks mio. kroner.
2003 – 6. juli	ÅS, side 6, omtale af projektet med en ny tunnel ved jernbanebroen.

Frederiks Allé, et eksempel på de trafikpolitiske prioriteringer

1945 – 17. maj	Byrådet vedtager byggelinjer Frederiks Allé, fra Dannebrogsgade til Jægergårdsgade.
1958-1959	AaK's beretning, side 39, omprofilering af Frederiks Allé.
1966 – 9. juni	Byrådet vedtager at erhverve 280 m ² tilhørende mejerikontoret til Frederiks Allés udvidelse.
1991 – 20. februar	Byrådet vedtager at ophæve byggelinjer på Frederiks Allé mellem Hallssti og Frederiksbjerg Torv.
1992 – 21. oktober	ÅS, side 11, 17.000 biler skal ændre kurs til ære for byrådet, debatindlæg vedr. Frederiks Allé – forsøgslukning.
1992	Byrådet beslutter sig for en forsøgsvis lukning af Frederiks Allé ved Rådhusparken.
1994 – 18. maj	Byrådet vedtager på baggrund af to forsøg med lukning ud for parkerne og uden at sende sagen i Teknisk Udvalg, at en permanent lukning af Frederiks Allé indtil videre opgives.
1998 – 18. november	Byrådet vedtager Trafik- og parkplan for området omkring Musikhusparken og Rådhusparken.
2005 – 7. september	Byrådet vedtager Trafik og parkeringsplan for Frederiksbjerg.
2007 – 4. januar	ÅS, side 8, Nu lysner det for cyklister på Frederiks Allé, om projektet på vej til byrådet.
2007 – 28. marts	Byrådet giver anlægsbevilling til projektplan Frederiks Allé mellem De Mezas Vej og Frederiks Bro.
2021 – 9. juni	Byrådet vedtager en ombygning af Frederiks Allé fra Morten Børups Gade til Søndre Ringgade.

DE BYNÆRE HAVNEAREALER

1988 – 4. marts	Århus Havn på tegnebordet, skitse fra Stadsarkitektens Kontor, indspark til kommuneplanen.
1997 – 27. august	Byrådet godkender Kommuneplantillæg nr. 131 om udvidelsen af Aarhus Havn, samt at der nedsættes et ad hoc-udvalg, der skal konkretisere trafikløsninger i tilknytning til havneudvidelsen.
1997 – 6. oktober	ÅS, side 14, om tunnelen under Marselis Boulevard.
1997 – 7. oktober	ÅS, om borgermødet.
1997 – 3. december	ÅS, om amtets holdning og en valgflæsktunnel.
1997 – 11. december	ÅS, om ad hoc-udvalget og foretræder.
1997 – 17. december	Byrådet vedtager Kommuneplantillæg nr. 131 om udvidelse af Aarhus Havn og handlingsplan fra ad hoc-udvalget, der bl.a. angiver, at der skal gennemføres en byplanidékonkurrence.
1998 – 6. maj	Byrådet træffer beslutning om procedure, organisation og tidsplan for den samlede planlægningsopgave (indstilling af 26. marts 1998).
1998 – 23. september	Byrådet vedtager indholdet af en debatavis (indstilling af 5. august 1998).
1998 – 22. oktober	ÅS, side 17, omtale af debatmøde om igangsætning af De Bynære Havnearealer.
1999 – 16. juni	Byrådet vedtager igangsætning af en byplanidékonkurrence og konkurrenceprogram (konkurrenceprogram ligger som bilag til indstillingen).
2000 – 22. november	ÅS, side 19, Uenighed om hvor Mads Mols skal have sin plads i Århus Havn.
2001 – 19. december	Byrådet vedtager handlingsplan for De Bynære Havnearealer endeligt, med en enkelt nærmere præcisering vedrørende træskibshavnen, sammen med Kommuneplan 2001.
2002 – 2. august	Det store havnespil, artikel i Ingeniøren.
2002 – 18. december	Byrådet vedtager, at Forslag til Helhedsplan for De Bynære Havnearealer godkendes til offentlig fremlæggelse i otte uger fra februar-april 2003.
2003 – 24. september	Byrådet vedtager Helhedsplan for De Bynære Havnearealer.
2004 – 22. september	Byrådet konfirmerer aftale indgået 18. august 2004 af flere partier vedrørende Erhvervs-havnen og De Bynære Havnearealer.
2005 – 2. februar	Byrådet vedtager en indstilling vedrørende aftale mellem Aarhus Kommune og Aarhus Havn om overtagelse af De Bynære Havnearealer.
2005 – 21. september	Byrådet vedtager Kvalitetshåndbog for De Bynære Havnearealer.
2006 – 3. juni	ÅS, side 5, Mols-linjen føler sig mobbet.
2006 – 21. juni	Byrådet vedtager Dispositionsplan for Nordhavnen mv. endeligt.
2006 – 21. juni	Byrådet konfirmerer tillæg af 27. marts 2006 til aftale indgået 18. august 2004 vedrørende Erhvervshavnen og De Bynære Havnearealer.
2006 – 20. december	Byrådet vedtager indstillingen "Multimediehuset – status og valg af udbudsform samt en placering på honnørkajen."
2007 – 27. juni	Byrådet giver anlægsbevilling til kystsikring og byggemodning af Pier 4, inkl. ombygning af krydsene ved Skolebakken/Skibbrogade og Nørreport, med tunnel og bro samt etablering af Dagmar Petersens Gade.
2007 – 27. juni	Byrådet vedtager at frafalde bebyggelse på Pier 1.
2007 – 14. november	ÅS, side 9, Større vej til havnen, om genåbning af Skibbrogade af hensyn til anlægsarbejder i Nørreport.
2007 – 1. december	ÅS, side 23, Ny gammel vej åbnet, om genåbning af Skibbrogade af hensyn til anlægsarbejder i Nørreport.
2007 – 4. oktober	ÅS, side 27, Hele byen er fuld af vejarbejde.
2007 – 20. oktober	ÅS, side 6, Det halve af byen graves op.
2009 – 27. maj	Byrådet vedtager indstilling om Multimediehus og havnebyrum, herunder vinderen af konkurrencen samt endelig beslutning om fjernelse af Pier 1. Projektnavnet bliver fremover Urban Media Space efter vinderforslagets betegnelse.
2009 – 29. oktober	ÅS, side 8, Weekend arbejde døgnet rundt.

2009 – 4. november	ÅS, side 10, Nørreport er åbnet igen.
2009 – 4. november	Byrådet giver projekteringsbevilling til Den Sekundære Vejadgang.
2009 – 19. december	ÅS, side 8, Nu ruller letbanen, omtale af bl.a. forløbet omkring Kystvejen.
2009 – 20. december	ÅS, side 8, I dag er Grenåbanen lidt af en Berlinmur mellem havn og by.
2010 – 10. marts	ÅS, side 12, Skolebakken er en stor trafikprop.
2010 – 8. april	ÅS, side 4, Mols-linjen vil væk fra byens trafikprop.
2010 – 26. maj	Byrådet giver anlægsbevilling til Den Sekundære Vejadgang.
2010 – 13. august	ÅS, side 8, omtale af det automatiske p-anlæg samt direktør for Cityforeningen Claus Bechs betænkeligheder ved, at parkeringen fjernes.
2011 – 8. juni	Byrådet vedtager Tillæg nr. 1 til Kommuneplan 2009 for letbanens etape 1, der giver forudsætningerne for Kystvejens tværprofil med to letbanespor.
2011 – juni	Første spadestik til Urban Media Space.
2015 – 4. april	ÅS, side 2, Sidste forsøg på at redde Pakhus 27.
2015 – 29. april	Byrådet vedtager indstilling fra Teknik og Miljø om ikke at bevare pakhus 27.
2015 – 31. maj	ÅS, side 6, artikel om byudvikling i Aarhus.
2015 – 20. juni	Dronningen indvier Dokk1, omtalt i ÅS, side 13, 21. juni.
2015 – 3. juli	ÅS, side 6, Alle veje fører til Dokk1.
2017 – 21. december	Letbanen, etape 1, åbner.

Gamle hovedlandeveje og landeveje

1972 – 18. maj	ÅS, forsiden, Vejanlæg i Århus Amt får nu sparekniven.
1973 – 25. april	ÅS, forsiden, Staten vil ikke betale for Silkeborgvej-udvidelse, og side 2, side 18, Vejforholdene i Århus Amt forringes af staten.
1983 – 5. september	ÅS, side 9, Ingen penge til nye veje.

Grenåvej

Vejlby Bakke

1976 – 18. november	ÅS, side 5, Politikere vil se på Grenåvej, om lokale protester i Risskov mod udvidelsen på Vejlby Bakke, blandt andet under henvisning til den kommende Søften-Skødstrup-motorvej.
1977 – 15. december	ÅS, side 12, Vil tale med minister om vejproblemer, bl.a. om en stikmotorvej til Skødstrup i stedet for en udvidelse af Grenåvej.
1978 – 3. maj	ÅS, side 13, omtale af Trafikudvalgets besøg og endnu en gang forslaget fra førnævnte forslag om et alternativ til Grenåvejs udvidelse.
1978 – 8. juni	ÅS, side 14, omtale af, at udbygningen af Grenåvej sker med omtale af både kommunens holdning og beboergruppens (Vejlby Bakke) utrættelige arbejde. Se også citatet om støj-afskærmning og overskæring.
1978 – 14. oktober	ÅS, forsiden, 11 huse nedrives på Vejlby Bakke, og side 11.
1982 – 17. oktober	ÅS, side 48, Spild af millioner, interview med formanden for Vejlby Bakke.

Gåseagervej

1989 – 31. maj	ÅS, side 46, Grenåvej projekt sendes til udvalg.
1989 – 31. maj	Rådmand Olaf P. Christensen (K) trækker en indstilling om projekt, udarbejdet af Århus Amt for Grenåvejs udvidelse fra Egå til motorvejen, tilbage på byrådsmødet.
1989 – 18. oktober	Amtet holder fast ved lukning af Gåseagervej.
1990 – 31. januar	Byrådet vedtager projekt, udarbejdet af Århus Amt for Grenåvejs udvidelse fra Egå til motorvejen under forudsætning af, at højresvingsmuligheden fra Grenåvej til erhvervsområdet ved Gåseagervej kan genforhandles.
1990 – 3. februar	ÅS, side 50, Ja til udvidet Grenåvej, omtale af byrådets vedtagelse.
1990 – 23. marts	ÅS, side 33, Protester mod udvidelse af Grenåvej, åstedsforretningen, specielt lukning af Gåseagervej.

Landets mest trafikerede baneoverskæring

1984	AaK's beretning, side 104, omtale af en arbejdsgruppe under Vejdirektoratet, der har skitseret tre modeller.
1994 – 19. maj	ÅS, forsiden, Brækket bom gav trafikkaos i timevis. Grenåvej-overskæringen.
2005 – 4. januar	Grenaabanen via Skejby, omtale af rådmand for Aarhus Sporveje, Peter Thyssens forslag.
2005 – 20. januar	ÅS, side 6, Svar kan skabe tvivl om Grenåbanen, om byrådets behandling af svar til Århus Amt.
2005 – 2. februar	Byrådet vedtager med visse ændringer en udtalelse til Århus Amt om et debatoplæg til en niveaufri skæring mellem Grenaabanen og Grenåvej.
2005 – 20. maj	ÅS, side 3, Grundvand gør banetunnel urealistisk, specielt udtalelsen fra beboerne.
2006 – 6. marts	Borgermøde om alternativerne omtalt i ÅS, 7. marts, side 4.
2006 – 31. maj	Byrådet vedtager med 15 stemmer for og 14 imod Teknik og Miljøs indstilling om en jernbanebro, omtalt i ÅS, 1. juni, side 7.
2006 – 22. august	Amtsrådet vedtager regionplantillæg, der muliggør en vejbro, omtalt i ÅS, 23. august, side 3, under overskriften Massivt ja til en vejbro.
2007 – 15. juni	ÅS, side 6, Thyssen førte byrådet bag lyset.
2007 – 16. juni	ÅS, side 6, Thyssen: Jeg var i god tro.
2009 – 13. maj	Byrådet vedtager et projekt udarbejdet af Vejdirektoratet (som følge af strukturreformen) for en vejbro over Grenaabanen.
2010 – 20. januar	ÅS, side 8, Nu bliver Grenåvej byens nye flaskehals.
2010 – 24. november	ÅS, side 4, Grenåbanens bro og nye tog på skinner.
2010 – 25. november	ÅS, leder, side 21, Trafikhelvedet, der forsvandt.
2010 – 23. december	ÅS, side 6, Så er der fri bane på ny vejbro over Grenåbanen.

Viborgvej – Rute 26

1985 – 1. juli	ÅS, side 10, Cykelstier på frygtet strækning ved Tilst, Viborgvej udvides med cykelstier øst for Bilkakrydset (Vejdirektoratets handlingsplan).
1990	Folketinget vedtager lov om visse hovedlandeveisstrækninger, som i § 3, stk. 3 giver transportministeren bemyndigelse til at projektere en udbygning af Rute 26 til motorvej eller motortrafikvej mellem Aarhus og Hanstholm. En overordnet korridor for udbygning af vejen fulgte med loven.
1994	Motortrafikvejen syd om Mundelstrup åbner.
2009	Regeringen indgår aftale om en Grøn transportpolitik, hvor det besluttes, at der skulle laves en økonomiundersøgelse og en efterfølgende VVM-undersøgelse af en udbygning af rute 26.
2001 – 29. august	Byrådet giver kapitalbevilling på 300.000 kr. til projekt Smukke veje – Viborgvej.
2005 – 6. april	Byrådet giver anlægsbevilling til busprioritering på Viborgvej.
2012 – 25. april	Byrådet vedtager en udtalelse til en VVM-redegørelse for udbygning af Rute 26.
2013 – 14. august	Byrådet tager stilling til en fornyet VVM-redegørelse for en delstrækning af den tidligere undersøgte linjeføring for Rute 26 mellem E45 og Stillingvej.
2014 – 24. juni	Regeringens trafikaftale fastlægger forslag linjeføring syd for delstrækning 1 og 2 og linjeføring nord for delstrækning 3.
2014 – 17. december	Byrådet vedtager forslag til udmøntning af en del af Mobilitets- og Vejfond (MOVE), bl.a. kapacitetsforbedrende tiltag i de mest belastede kryds på Viborgvej. Krydsene på strækningen bliver udbygget således, at de er forberedt for en udbygning til fire spor. Samtidig vedtages at igangsætte en plan- og VVM-proces for en udvidelse af Viborgvej.
2016 – 8. juni	Byrådet vedtager med baggrund i en opsamling fra idéfasen indholdet af en VVM-redegørelse for en udvidelse af Viborgvej til fire spor.
2019 – 11. september	Byrådet vedtager en VVM for en udvidelse af Viborgvej til fire spor fra Sommervej til Tilst Vestervej til offentlig høring. I samme møde vedtages, at et skitseprojekt kan danne grundlag for VVM.

2020 – 16. december	Byrådet giver anlægsbevilling til en udvidelse af Viborgvej til fire spor fra Sommervej til Tilst Vestervej og vedtager i samme møde VVM-tilladelse for udvidelsen.
2020 – 18. december	ÅS, side 8, Nu kommer udvidelsen af Viborgvej.
2021	Regeringen indgår aftale om Infrastrukturplan 2035, som betyder, at der skal laves en MKV (Miljøkonsekvensvurdering) med baggrund i den tidligere VVM-undersøgelse af strækningen mellem E45 og Søbyvad. Strækningen afkortes og foreslås udført som fire-sporet motortrafikvej.
Silkeborgvej	
1962 – sommeren	Ejendommen Silkeborgvej 92-94 flyttes fire m, omtalt i AaK's beretning 1962-63 og i ÅS, 31. juli 1962.
1990 – 18. januar	Byrådet vedtager at ophæve byggelinjerne fra 1975 på Silkeborgvej og Viborgvej inden for Ringvejen.
1993 – 2. december	ÅS, Silkeborgvej gennem Åbyhøj skal bygges om.
1994 – 22. juni	Byrådet vedtager en ombygning af Silkeborgvej gennem Åbyhøj.
1994 – 3. oktober	ÅS, Vejarbejde for millioner færdig inden nytår.
1995	Silkeborgvej gennem Åbyhøj ombygges.
1996 – 7. februar	Byrådet behandler indstilling om lokalvejnettet ved Harlev, den sendes i Teknisk Udvalg, hvor den behandles over to møder.
1996 – 24. april	Byrådet genbehandler indstillingen om lokalvejnettet og sender den tilbage i Teknisk Udvalg, hvor den behandles yderligere over to møder.
1996 – 25. april	ÅS, Motorvejsplaner tilbage i udvalg.
Skanderborgvej	
Kongsvang – en Kongeetape	
1970 – 12. november	ÅS, side 7, foto af ekspropriationskommissionen i Kongsvang.
1971 – 23. april	ÅS, forsiden, Må nedrive 16 huse, om udvidelse af Skanderborgvej i Kongsvang.
1972 – 29. marts	ÅS, side 13, 1 km for 20. mio. kr., omtale af, at anlægsarbejdet starter til maj.
1972 – 18. maj	ÅS, forsiden, Vejanlæg i Århus Amt får nu sparekniven, bl.a. sættes Kongsvang i bero.
1973 – 23. oktober	ÅS, forside, Staten lemlæster Århus, side 6, Statens vejpolitik i Århus er grotesk.
1977 – 14. december	Byrådet godkender aftalen mellem stat, amt og kommune om det overordnede vejnet, som bl.a. forudsætter færdiggørelse af Kongsvang.
1977 – 15. december	ÅS, side 12, Vil tale med minister om vejproblemer.
1978 – 2. juni	ÅS, side 16, Begynder arbejdet med Kongsvang viadukten.
1978 – 8. juni	ÅS, forsiden, Staten bygger veje i Århus Amt for 350 mio. kr., og side 14.
1981 – 29. august	ÅS, side 8, Færdig i Kongsvang.
1981 – 12. september	ÅS, side 9, Fri bane, tekst til foto, der viser den nye forbindelsesvej mellem Skanderborgvej og Chr. X's Vej.
Stillingvej	
1973 – 22. juni	ÅS, side 16, Nu forlænges forlægningen.
1974 – 2. juli	ÅS, side 28, Vejnavne ajourføres, bl.a. Gammel Stillingvej som følge af landevejsforlægningen.
1979 – 10. oktober	Byrådet udtaler sig til amtets projekt for landevejen uden om Harlev og Tåstrup.
1979 – 11. oktober	ÅS, side 19, Landevejs-projekt foreslås ændret [ved Harlev og Tåstrup], omtale af byråds-mødet.
1986 – 30. oktober	ÅS, side 45, Vejen uden om Tåstrup By, fra amtets side er der forventninger til, at den er klar inden 1989.
1987 – 16. november	Byrådet vedtager, at der bør arbejdes på alternativ I i forbindelse med behandling af et skitseprojekt.

- 1989 – 12. juni** Byrådet vedtager projekt for forlægning øst om Tåstrup.
- 1989 – 31. august ÅS, side 42, Ny forening vil tale Tåstrupborgernes sag.
- 1990 – 26. januar ÅS, side 29, Tåstrup historie, med det farlige sving ved den gamle købmand.
- 1990 – 10. september ÅS, side 28, Nye vejnavne [i Tåstrup by].

Christian X's Vej-Landevejen-Gammel Horsensvej

- 1973 – 1. marts ÅS, side 25, Fastholder vejplan, om forlægningen af landevejen ved Solbjerg og amtets tekniske udvalgs afvisning af beboernes klage.
- 1973 – 6. marts Amtsrådet vedtager at anbefale beboernes klage afvist, omtalt i ÅS, 7. marts, side 19.
- 1973 – 22. juni ÅS, side 11, To eller fire spor, om profilet uden om Solbjerg.
- 1973 – 6. juli ÅS, side 7, Undgår ikke vejen over Solbjerg Sø, ministeriet har stadfæstet amtsrådets beslutning.
- 1974 – 4. august ÅS, side 55, Solbjerg – idyllen forsvinder snart.
- 1977 – oktober Den nye forlægning ved Solbjerg åbner.
- 1978 – 1. juni ÅS, side 42, Bygaden i Solbjerg skal være hyggelig.

Oddervej

- 1973 – 26. september ÅS, side 37, omtale af amtets vejplan herunder udsigterne for udbygning af Hads Herreds Landevej.
- 1973 – 2. marts ÅS, side 25, Det bliver før 1980, omtale af Oddervej, specielt mellem Malling og Odder.
- 1978 AaK's beretning, side 103, amtets plan for signaler på Oddervej.
- 1979 ÅS, Debat om indfartsvej til Malling, om borgermødet, En af de få ting, der blev bragt helt på det rene, var, at der ikke blandt den lokale befolkning er enighed om, hvordan især problemerne omkring indfartsvejen til Malling skal klares.
- 1979 AaK's beretning, side 104, byrådet diskuterer tre modeller for Oddervejs forlægning.
- 1979 AaK's beretning, side 112, omtale af planen for udskiftning af betonkørebanen på Oddervej.
- 1980 AaK's beretning, side 120, omtale af planen for udskiftning af betonkørebanen på og omprofilering af Oddervej.
- 1980 – 8. maj ÅS, side 10, Amtet sniger sig udenom, om stibroen ved Skåde Skole.
- 1981 AaK's beretning, side 115, omtale af, at byrådet 17. juni 1981 har besluttet sig for en tresporet løsning på Oddervej mellem Strandvejen og den gamle bygrænse.
- 1982 AaK's beretning, side 124, omtale af, at byrådet har vedtaget at sikre en central indføring til Malling via byggelinjesikring. Det nævnes også, at amtet af sparehensyn har måttet udskyde forlægningen på ubestemt tid.
- 1985 – 7. marts ÅS, side 15, Det er synd for skoven, omtale af første behandling i byrådet af amtets reducerede projekt for omfartsvejen.
- 1985 AaK's beretning, side 91, byrådet vedtog i marts at tilslutte sig, at omfartsvejen vest om Beder og Malling udføres som et reduceret projekt.
- 1985 – 20. marts** Byrådet godkender det reducerede projekt.
- 1986 – 8. januar ÅS, side 30, Omfartsvej vil give kaos.
- 1986 – 9. april ÅS, side 10, Omfartsvej foran afgang.
- 1987 – 4. november** Byrådet vedtager detailprojekt for omfartsvejen.
- 1988 – 26. marts ÅS, side 4, Her ruller 34 mio. kr.
- 1988 – 9. november** Byrådet vedtager en central indføring til Malling.
- 1988 – 17. november ÅS, side 46, Broen blev væk, om den centrale indføring til Malling.
- 1989 – 16. november ÅS, side 24, 30 års venten slut, omfartsvejen ved Beder og Malling åbnet.

Begrebet smukke veje

- 1997 – 18. december ÅS, 2. del, side 9, omtale af projekt Smukkere veje.

ANDRE VEJE

1973 – 3. november	ÅS, side 11, om ny vej med sti mellem Skødstrup og Studstrup.
1994 – 3. oktober	ÅS, side 14, Vejarbejde for millioner færdig inden nytår, herunder omtale af Viengevejs færdiggørelse.
1995 – 7. november	ÅS, side 15, Vejene trænger til en kærlig hånd, omtale af de mange ønsker til vej- og stianlæg.
2003 – 6. juli	ÅS, forsiden, Motorvejen overhaler kommunen, og side 6, Gravesæson i Århus, omtale af forskellige anlægsarbejder, bl.a. ny bro over Edwin Rahrs Vej. Broen blev påkørt i april samme år.
2007 – 20. oktober	ÅS, forsiden, Vejarbejde i hele byen, og side 6, Det halve af byen skal graves op, omtale af de store projekter.
2013 – 26. maj	ÅS, forsiden, Vejpulje dækker kun en fjerdedel af alle ønsker, og side 6, Forstæder står i kø til Teknisk Udvalg.
2021 – 29. juni	ÅS, forsiden, Østjylland fik opfyldt næsten alle ønsker til veje og baner, om regeringens trafikforlig.
2022 – 3. januar	ÅS, forsiden, Store trafikprojekter afsluttes i år – nye går i gang.

Herredsvej

1977-1981	AaK's beretninger om forlægning af Nedergårdsvej syd om Skejby.
1978 – 4. oktober	ÅS, side 23, annonce om offentliggørelse af Lokalplan 13, Nedergårdsvej syd om Skejby.
1979 – 13. oktober	ÅS, side 2, fire linjers omtale af, at byrådet har bevilget 4,2 mio. kr. til Nedergårdsvejs forlægning.
2004 – 24. juni	Byrådet vedtager ti års-investeringsplanen, finansieret via infrastrukturplanen.
2007 – 26. september	Byrådet vedtager Kommuneplantillæg nr. 107 til Kommuneplan 2001 for udvidelse af universitetshospitalet.
2008 – 22. oktober	Byrådet vedtager Lokalplan 850, Herredsvejs tilslutning til Randersvej nord for Skejby
2012 – 27. juni	Byrådet vedtager plangrundlaget for Herredsvej i form af Kommuneplantillæg nr. 19 og Lokalplan 888, Herredsvejs forlægning mod vest.

Stationsvangen

1988 – april	Byrådet vedtager at pålægge byggelinjer for en forbindelsesvej, der forløber direkte fra baneoverskæringen til Grenåvej.
1995	Et lokalt forslag om en anden linjeføring til Grenåvej fremlægges og støttes af fællesrådet.
1998 – 19. januar	ÅS, side 17, Møde om forbindelsen mellem Bondehaven og Grenåvej, med beskrivelse af de to forslag til linjeføring og udarbejdelse af pjece, der beskriver de to vejforslag.
1998 – 21. januar	Offentligt møde, omtalt i ÅS, 23. januar, side 17, Trafiksikkerhed for børn blev et debattemne.
1999 – 27. januar	Byrådet vedtager en offentlig fremlæggelse af Lokalplan 587 – Forbindelsesvej mellem Bondehaven og Grenåvej i Skødstrup samt udlæg af arealer til boligformål. Lokalplanen er udarbejdet med baggrund i det lokale forslag.
1999 – 8. september	Byrådet vedtager forslag til Lokalplan 587 – Forbindelsesvej mellem Bondehaven og Grenåvej i Skødstrup samt udlæg af arealer til boligformål endeligt.
2000 – 16. november	ÅS, side 24, Ny vej skal indvies med fuld musik, omtale af en forventet åbning i december, men også en forsinkelse.
2000 – 14. december	Stationsvangen åbner.

Sletvej

2007 – 31. maj	Byrådet vedtager Investeringsplanen for årene 2008-2017 indeholdende en forlægning af Sletvej.
2011 – 13. april	Byrådet vedtager Lokalplan 882 – Forlægning af del af Sletvej sydvest om Slet By til offentlig fremlæggelse.

2011 – 12. maj	Borgermøde afholdes på initiativ af Tranbjerg Fællesråd.
2011	Ved budgetforliget nedprioriteres Sletvej til fordel for andre projekter, der forventes at give en større fremkommelighed.
2014 – 9. april	Byrådet vedtager at opgive Lokalplan 882 – Forlægning af del af Sletvej sydvest om Slet By.
2019	Teknik og Miljø udgiver Anlægskatalog – mobilitet frem mod 2050 med et skrabt projekt for Sletvej. Projekt nr. 9 i kategorien Indsatser på mellemsigt (10-20 år).

Moesgård Allé

2004 – 12. maj	Byrådet vedtager helhedsplan for Moesgård-området.
2009 – 4. februar	Byrådet vedtager Lokalplan 822 – Nyt Moesgaard Museum.
2012	Teknik og Miljø udarbejder et forslag til en ny vej syd for alléen, hvorom Fredningsnævnet ansøges.
2012 – august	Fredningsnævnet meddeler dispensation, der påklages af Danmarks Naturfredningsforening.
2013 – maj	Natur- og Miljøklagenævnet ophæver Fredningsnævnets dispensationsafgørelse.
2014 – 17. februar	Teknik og Miljø afgør, at projektet for en ny vej er VVM-pligtig.
2014 – 15. november	ÅS, side 6, Kommunen lytter til naboerne, Moesgård Allé ændres tilbage.
2014	VVM's idéfase fra 27. november 2014 til 14. januar 2015.
2017	Kommuneplantillæg og VVM-redegørelse i offentlig høring fra 12. oktober 2017 til 5. januar 2018.
2018 – 14. november	Byrådet vedtager Teknik og Miljø's anbefaling af, at der etableres en ny udvidet Moesgård Allé i forbindelse med vedtagelse af kommuneplantillæg og VVM.
2021 – 20. august	ÅS, forsiden og side 6, omtale af, at der skal starte en ny fredningssag for Moesgård Allé.
2022 – 1. februar	ÅS, side 5, Stormen væltede dele af historisk allé [stormen Malik].

FRA VEJPLANLÆGNING TIL MOBILITETSPLANLÆGNING

Udviklingen af den kollektive trafik

1935	Lillebæltsbroen indvies, og det røde lyntog fra Frichs fabrikker kommer på banen.
1936 – 23. februar	ÅS, side 7, om Åbyhøjs udvikling – poetisk beskrivelse af de første busser.
1954	Garageanlæg, Gustav Holms Vej, med de karakteristiske betonbuer tages i brug.
1956	Hammelbanen nedlægges.
1962	Johannes Humlums forslag til bybane i Aarhus.
1968	Odderbanen får nye Y-tog (lynettetog), som kører frem til 2012, hvor samdriften på Odderbanen og Grenaa-banen startes.
1970	Kommunalreformen – amterne får ansvaret for den overordnede rutebilkørsel.
1970 – 14. maj	Aarhus Byråd nedsætter en trafikkommission, der skal se på den kollektive trafik i sin helhed – både i kommunen og til og fra nabokommunerne.
1971 – 29. marts	ÅS, Dyrt at skifte sporvognene ud med busser.
1971	Borgmester Bernhardt Jensen skriver til generaldirektøren for DSB om et nærbanesystem.
1971	Sporvognene nedlægges i Aarhus.
1971 – 15. september	ÅS, side 10, Kun kommunal kollektiv trafik halsløs gerning.
1971 – 31. oktober	ÅS, side 24, Buskørsel skal være fornøjelig, interview med rådmand Axel Haar-Nielsen (V), foto af Axel Haar.
1971 – 17. december	ÅS, forsiden, Rådmand får trusselsbreve [fra borgere, der er utilfredse med buslinjer].
1972 – 11. januar	ÅS, side 10, Rådmand A. Haar-Nielsen ønsker afslutning på kommissionens arbejde.
1972 – 6. juli	Byrådet vedtager, at der ikke skal oprettes en veteransporvognsline, omtalt i ÅS, 7. juli, side 8, under overskriften Færdig med sporvogne, og i øvrigt i flere artikler i løbet af 1972 samt i AaK's beretning side 323.
1972 – 26. oktober	Byrådet har principdebat om kommissionens beretning, omtalt i ÅS, 27. oktober.
1972 – november	Ny busgarage på Gustav Holms Vej tages i brug.

1972 – 21. december	Byrådet vedtager at overtage De blå busser.
1972 – 1. december	ÅS, side 10, Måske tunnelbane i Århus, om byrådsmedlemmers studiebesøg i Bergen og Oslo.
1973-74	AaK's beretning, side 355, bybuslinjenettet, illustration.
1974 – 9. februar	Konkurrence om eventuelt nyt navn til Århus Sporveje.
1974 – 7. marts	Byrådet vedtager at købe Lystrup-ruterne.
1974 – 21. marts	Navnekonkurrencens resultat forelægges byrådet og sendes i udvalg.
1975 – 23. januar	Byrådet vedtager at overtage Århus-Torrild-ruten.
1975 – 11. marts	ÅS, side 5, Busser skal være hurtige, Rådmand A. Haar-Nielsen ønsker flere busveje.
1975 – 20. marts	Byrådet vedtager at overtage Brabrand-ruterne.
1976 – 21. marts	ÅS, side 35, beskrivelse af regionplanoplæg, hvor der peges på etablering af busveje.
1977	Aarhus Sporveje tænker i et sammenhængende bybussystem.
1978	Lov om, at amter og kommuner kan oprette trafikselskaber og skal gennemføre takstzoner. I Fyns og Århus Amter blev der ikke oprettet trafikselskaber. Amtet fik ansvar for regionale ruter, kommunerne for de lokale ruter.
1978 – 29. juli	ÅS, forsiden, Busser skal køre i grøn bølge, A. Haar-Nielsen: "Busprioritering er stadig så nyt et begreb, at der ikke foreligger megen dokumentation for, hvordan sammenhængen er mellem investeringer og fordele."
1978 – 4. december	Århus Sporveje opretter et nyt kontor for information og salg på Rådhuspladsen (foto i AaK's beretning, side 388).
1980	Der indføres nyt kontant- og klippekortsystem. Rejsehjemmel skal ikke længere kontrolleres af vognføreren, men af et nyoprettet kontrollørkorps.
1981	Århus Amts trafikselskab skal koordinere den regionale bustrafik.
1981	Århus Sporvejes busanlæg i Hasselager tages i brug.
1982	Århus Sporveje og Stadsingeniørens Kontor foretager prøveopstilling af bussluser.
1982	De første 100 m busvej i eget tracé sikres i Lokalplan 33, AaK's beretning 1982, side 128.
1984	Busvej fra Haslegårdsvej til Fjeldevænget etableres. AaK's beretning, side 108 (foto i 1985-beretningen).
1984	Den kollektive trafik kan fejre 100-års jubilæum.
1985	AaK's beretning, side 351, foto af bussluser, Holme Byvej.
1985	Byrådet bevilger en sum penge til specifik busprioritering.
1986	Krydset De Mezas Vej/Horsensgade, busprioritering i højresvingbane.
1994	EU's forsyningsdirektiv betyder, at buskørsel skal udbydes.
1994 – 14. maj	ÅS, forside og side 12, omtale af, at en sporvognsrapport, bestilt af Århus Sporveje, er afleveret til byrådsmedlemmerne.
1997 – september	Byrådet vedtager udskiftning og fornyelse af forskelligt byinventar.
1998 – 21. oktober	Byrådet siger ja til valg af leverandør til reklamefinansieret byinventar.
1998	Infrastrukturudvalget behandler hovedbanen, hovedbanegården, bud på et sammenhængende nærbanesystem, åbning af stationer, sporvognsundersøgelse, Grenaabanen langs havnen, rutebilstationen.
1999	1. udbud af buskørsel i Århus Amt eksekveres.
1999	Ens blå farve på busserne i Århus Amt indføres.
2000 – august	Rapporten Sporvogne i Århus.
2002 – 18. december	Byrådet vedtager Strategioplæg for busprioritering i Aarhus på samme møde som behandling af debatoplæg til Midtbytrafikplan.
2003 – 21. maj	Byrådet vedtager, at taxier må benytte busgaden hele døgnet.
2003 – 5. juni	ÅS, side 3, Århus overholder sin del af aftalen og Tog skal køre gennem Århus på lastbiler, omtale af de nye IC4-togsæts transport fra havnen til værkstedet i Augustenborgsgade.
2004 – 14. april	Byrådet vedtager at opdele Århus Sporveje i en bestiller- og udførerenhed med kontraktstyring enhederne imellem. Formålet er at frigøre midler til udvikling af den kollektive trafik.

2006 – 1. januar	Magistratsreform i Aarhus Kommune med ændringer i ansvaret for kollektiv trafik og dannelse af busselskabet.
2006	Opsplitning af Århus Sporveje i et busselskab og en trafikafdeling, der begge bliver en del af Midttrafik. Bestillerdelen bliver en del af Aarhus Kommune, Teknik og Miljø.
2007 – 1. januar	Strukturreformen med dannelse af Det regionale trafikselskab – Midttrafik i Region Midtjylland.
2007	Århus Sporveje ændrer navn til Busselskabet Århus Sporveje, nu en selvstændig driftsfunktion under Midttrafik.
2007	Budgetaftale for 2008 i Aarhus Kommune overfører effektiviseringsgevinsten ved omlægning af Århus Sporveje til forbedringer i den kollektive trafik.
2008	Omorganisering af busanlæg, bl.a. nedlægges anlægget ved Gustav Holms Vej. I den forbindelse udpeges området til omdannelsesområde.
2008	1. udbud af dele af bybuskørslen i Aarhus, vindes af Busselskabet Århus Sporveje.
2008 – 10. september	Byrådet, høring om statens trafikplan for jernbanen 2008-2018.
2010 – 25. august	Byrådet vedtager Kollektiv Trafikplan 2011 efter offentlig høring i 2010.
2011 – 19. juli	ÅS, side 4, Bompenging ind i valgkamp.
2012	2. udbud af dele af bybuskørslen, vindes af Busselskabet Århus Sporveje.
2012 – 19. december	Byrådet vedtager høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027.
2013 – 18. september	Transportudvalget på besøg i Aarhus.
2014 – 14. januar	Aftale mellem regeringen (S, SF og RV) og DF og EL om En moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK.
2014 – januar	Samspil 2025, godkendt af letbanesamarbejdet inspireret af statens planer (timemodellen til og fra de store byer) for baneudbygning i Østjylland.
2016 – 28. september	Byrådet vedtager Kollektiv Trafikplan 2017 endeligt.
2018 – 18. april	Byrådet behandler høringssvar til Statens Trafikplan 2017-2032 for den statslige jernbane. Sagen blev pga. tidsfrister taget til efterretning på magistratsmødet 26. februar 2018.
2019	De første fire elbusser kører i Aarhus.
2020 – 22. maj	ÅS, side 9, omtale af eltogsværksted i transportcenter Aarslev.
2021	29 elbusser kører i den aarhusianske bybustrafik.
2021	Samspil 2030, vision for en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Østjylland.
2021 – 30. juni	ÅS, side 2, På forhånd står der 2-2 i kampen mellem letbanen og BRT-busser. Omtale af det kommunale udvalg for højklasset kollektive trafik.
2021	Busselskabet Århus Sporveje ændrer navn til AARbus.
2022	Yderligere 29 elbusser i trafikken.
2022 – 2. december	ÅS, side 8, Truet buslinje gennem Aarhus redder livet. Omtale af Region Midtjyllands forslag om besparelser i den kollektive trafik. Overskriften henviser til den regionale buslinje 100.

Busprioritering

2000 – 13. december	Byrådet tager en principbeslutning om at satse på sporvogne på langt sigt og at arbejde for busprioritering på indfaldsvejene på kort og mellemlangt sigt.
2000 – 20. december	Byrådet vedtager forsøg med busprioritering på Grenåvej, økonomisk støttet af Trafikministeriet.
2001 – 6. juni	Mens første fase af busprioriteringen på Grenåvej er i gang, vedtages 2. fase, så entreprenøren kan etablere en busbane fra Lystrupvej til Vejlbj Ringvej.
2002 – 18. december	Byrådet vedtager strategioplægget Busprioritering i Århus, oktober 2002.
2003 – 9. oktober	Byrådet vedtager budgettet for 2004, hvor der afsættes 60 mio. kr. til busprioritering.
2005 – 6. april	Byrådet vedtager anlægsbevilling for busprioritering på Viborgvej og afsætter midler til forprojektering af busprioritering på andre indfaldsveje.
2005 – 31. august	ÅS, side 8, Busbane (Viborgvej) tager sin tid.
2005 – 30. november	Byrådet beslutter indstilling om busprioritering på Nørrebrogade-Randersvej.

- 2008 – 7. maj Byrådet vedtager anlægsbevilling til etape 1 af busprioritering på Nørrebrogade-Randersvej.
- 2009 – 26. maj Busbanerne på etape 1 indvies.
- 2009 – 12. august Byrådet vedtager anlægsbevilling til Busprioritering Nørrebrogade og Randersvej, etape 2, for strækningen fra Ringvejen til Nehrus Allé.
- 2010 – 17. november Byrådet vedtager anlægsbevilling for Busprioritering på Randersvej, etape 3 – nedrivning af opkøbte ejendomme langs Randersvej.
- 2010 – 1. december Byrådet vedtager Lokalplan 852 Busprioritering Randersvej mellem Stjernepladsen og Ringvejen (etape 3).

Fra lukningstruet jernbane til nærbane

- 1973 – 4. maj Som følge af et møde mellem Aarhus Kommune og DSB nedsættes en arbejdsgruppe, der skal se på mulighederne for at indrette Grenaabanen som nærbane.
- 1973 – 27. oktober ÅS, forsiden og side 17, Århus og DSB i fuld gang med bybane.
- 1973 – 13. juni Arbejdsgruppe Århus Nærbane starter, jf. AaK's beretning fra 1973-74, side 94.
- 1973 – 23. oktober ÅS, side 6, Måske S-tog til Hornslet, omtale af trafikminister Jens Kampmanns forslag på møde i Aarhus. Se evt. citat om Odderbanen med dens små fikse Lynettetog som forbillede.
- 1976 – 5. februar ÅS, side 20, På nærbane-udflugt, omtale af Aarhus og Rosenholms borgmestre med stort følge på udflugt.
- 1977 – 24. august Byrådet behandler Nærbanen første gang, omtalt i ÅS, side 7, 25. august, Splittelse i Byrådet om Nærbanen.
- 1977 – 9. november Et flertal på 20 byrådsmedlemmer siger ja til Nærbanen, omtalt i ÅS, 10. november, forsiden, og i lederen Hjul i Aarhus, side 20.
- 1977 – 23. december ÅS, forsiden, Nærbanen spærrer 10 min. i Aarhus, omtale af, at nærbanen bliver til noget.
- 1979 – 4. august Århus Nærbane indvies, kronik i ÅS om nærbanen, 3. august, særtillæg i ÅS, 4. august og omtale af indvielsesfesten, 5. august.
- 2004 – 20. oktober Byrådet behandler en indstilling om nedlæggelse og ombygning af overkørsler samt perronforlængelse ved Europaplads og Skolebakken.
- 2010 – 14. december ÅS, side 46, Nu kører de nye tog [Desiro] på Grenåbanen.
- 2012 – 9. december ÅS, side 18, Festlig velkomst til Desiro-toget. Om samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen med DSB som operatør.
- 2015 – 7. marts ÅS, side 2, Nærbanen lukker og slukker.

Letbanen

- 2004 Møde mellem rådmand Poul B. Skou og trafikminister Flemming Hansen om muligheden for sporvognslignende drift på Grenaabanen langs med havnen.
- 2004 – 24. november Formanden for og medlemmer af Folketingets Trafikudvalg på besøg på Århus Havn med drøftelse af Grenaabanen. I en pressemeddelelse udtrykker udvalget enighed om, at der skal igangsættes en undersøgelse af sporvognslignende drift.
- 2005 – 13. maj Aarhus Kommune og Århus Amt udsender en fælles pressemeddelelse om en udarbejdet letbanerapport.
- 2005 – 5. juni Amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen og rådmand Peter Thyssen sender et fællesbrev med letbanevisionen til trafikminister Flemming Hansen.
- 2005 – 15. juni Trafikminister Flemming Hansen kvitterer for modtagelse af letbanevisionen og skriver, at han finder det u hensigtsmæssigt at indføre sporvognsdrift på Grenaabanen.
- 2005 – 10. august Byrådet vedtager en principindstilling om letbaner i Aarhus.
- 2005 I forbindelse med forlig om budget 2006 sættes aftrapning af dækningsafgiften i bero med henblik på opsparring til en realisering af letbanevisionen.
- 2006 – august Rapporten Letbaner i Århus-området, august 2006, Århus Kommune og Århus Amt.
- 2007 – 23. maj Letbanesamarbejdet etableres.
- 2007 I forbindelse med forlig om Budget 2008 oprettes Reserven til udvikling af kollektiv trafik.

2008 – 6. februar	Byrådet vedtager indstilling om udarbejdelse af kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for letbanen i Aarhus-området.
2008 – 7. marts	Trafikminister Carina Christensen (K) meddeler, at Aftale om trafik 2008 af 22. februar afsætter midler til medfinansiering af VVM-redegørelsen.
2008 – 12. december	Letbanesamarbejdets parter skriver til Folketingets trafikordførere.
2009 – 26. januar	Aftalen En grøn transportpolitik afsætter forlods 500 mio. kr. som statsligt bidrag til letbanen.
2010 – 4. oktober	På et møde mellem borgmester Nicolai Wammen (S), rådmand Laura Hay (V), regionsrådsformand Bent Hansen (S) og trafikminister Hans Christian Schmidt (V) opnås der enighed om at etablere et anlægsselskab.
2010 – 11. oktober	Magistraten godkender, at kommunen kan deltage i et anlægsselskab.
2010 – 26. november	Regeringsaftalen Bedre Mobilitet reserverer yderligere 200 mio. kr. til letbanen.
2011 – 11. maj	Byrådet vedtager indstilling om prioritering af letbanens efterfølgende etaper med baggrund i et oplæg udarbejdet af letbanesamarbejdets følge- og styregruppe.
2011 – 8. juni	Byrådet vedtager tillæg nr. 1 til Kommuneplan 2009 for letbanens etape 1.
2011 – 26. august	Folketingsvalg udskrives til 15. september, og politiske forhandlinger om letbanen er dermed udelukket, indtil en ny regering er sammensat.
2011 – 31. oktober	Borgmester Jacob Bundsgaard (S), rådmand Laura Hay (V), regionsrådsformand Bent Hansen (S) og trafikminister Henrik Dam Kristensen (S) underskriver politisk aftale om anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S. En af knasterne er ryddet af vejen, da staten fortsat skal have vedligeholdelsen på Grenaabanen.
2011 – 7. december	Byrådet vedtager høringssvar til udkast til forslag til lov om Aarhus Letbane.
2012	Trafikminister Henrik Dam Kristensen skriver til borgmester og regionsrådsformand og beder om, at udbudsprocessen sættes i bero, indtil den kommende bestyrelse har haft lejlighed til at forholde sig til udbudsstrategien.
2012 – 8. maj	Folketinget vedtager i 3. behandlingen L77, og lovgrundlaget for letbanens etape 1 er nu på plads.
2012 – 12. juni	Regeringen indgår aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik. Staten giver hermed en garanti på 100 mio. kr. for nettomeromkostningerne ved elektrificering af Grenaabanen.
2012 – 6. juni	Lokalplan 907 for letbanens nye strækninger vedtages endeligt.
2012 – 31. august	Aarhus Letbane I/S stiftes formelt med en bestyrelse på fem personer.
2012 – 4. december	Aarhus Letbane I/S kvalificerer fire konsortier til at byde på transportpakken.
2013 – 30. januar	Byrådet vedtager igangsætning af to tidskritiske forberedende anlægsarbejder, som er broen i banegraven og broen over Egådalen indeholdende en stiforbindelse.
2013 – 8. maj	Borgmester og rådmand bemyndiges til at godkende igangsætning af forberedende anlægsarbejder.
2013 – 24. juni	Kickoff på letbanen på arbejdspladsen ved broen over Egådalen.
2013 – 28. august	Byrådet vedtager rammerne for etablering af Aarhus Letbane Drift I/S.
2013 – 18. september	Letbanesamarbejdet møder Folketingets Transportudvalg. I den anledning præsenteres Samspil 2025.
2013 – 30. september	Aarhus Letbane Drift I/S dannes.
2013 – 6. november	Byrådet giver anlægsbevilling til letbaneetapen til Lisbjergskolen.
2013 – 4. december	Byrådet behandler Samspil 2025.
2013 – 18. december	Byrådet vedtager supercykelstien fra Midtbyen til Lisbjerg med tilskud fra staten. Dermed kan letbanebroen over Egåen udvides med en cykelsti.
2014 – 5. februar	Byrådet godkender ny samarbejdsaftale for Letbanesamarbejdet. Kristian Würtz (S) udpeges til kommunens repræsentant i Letbanerådet.
2014 – 21. marts	Borgmester Jacob Bundsgaard, rådmand Kristian Würtz og regionsrådsformand Bent Hansen til møde hos trafikminister Magnus Heunicke (alle S) for en drøftelse af etape

2014 – 26. marts	1's alvorlige økonomiske situation. Parterne mødes igen på Aarhus Rådhus 12. maj. Byrådet godkender, at kommunen står i forskud til forberedelse af tunneler under Nørrebrogade.
2014 – 21. maj	Byrådet vedtager en fælles henvendelse til Folketinget og regeringen under overskriften Behov for hurtig afklaring af det statslige tilskud til Aarhus Letbane.
2014 – 12. juni	En aftale mellem regeringen (S og RV), DF, SF og EL sikrer statens andel til merudgifterne til etape 1.
2014 – 25. juni	Byrådet godkender, at anlægsselskabet kan indgå kontrakt med konsortiet ASAL (Stadler og Ansaldo STS).
2014 – 16. august	Dansk Industri og Dansk Jernbaneforbund indgår overenskomst for letbaneførere.
2014 – 28. august	Finansudvalget tiltræder aktstykke 139 vedr. fordyrelse af Aarhus Letbane. Anlægsselskabet kan overlevere en Notice to proceed til ASAL-konsortiet.
2014 – 24. september	Byrådet godkender høringssvar til Lov om ændring af Lov om Aarhus Letbane. Ændringen betyder, at staten trækker sig ud af anlægsselskabet.
2014 – 18. december	Lov om ændring af færdselslov (L30A – 2014) vedtages af Folketinget. Letbaner er nu en del af færdselsloven.
2015 – 5. januar	ÅS, side 6, Letbanen rykker ud på vejene.
2015 – 5. februar	Folketinget vedtager Lov om ændring af Lov om Aarhus Letbane (L52 – 2014).
2015 – 18. marts	Byrådet godkender sammenlægning af anlægsselskabet og driftsselskabet.
2015 – 2. juni	ÅS, side 8, Letbanens design nu på plads.
2015 – 13. juni	ÅS, side 2, Ingen cykler i letbanetog.
2015 – 16. juni	Aarhus Letbane Drift I/S og Keolis underskriver operatørkontrakten.
2015 – 28. august	Byrådet godkender indstilling om opstart af plan og VVM-processer for letbanens etape 2. (Brabrand og Lisbjerg).
2015 – 8. oktober	ÅS, forsiden. Letbanedirektør vil lukke stationer [på Odderbanen].
2017 – 21. september	ÅS, side 34, 25 års rejse med letbane, med omtale af bogen om letbanen.
2022 – 27. november	ÅS, Anlægget af Aarhus Letbane overskred budgettet med 81 mio. kr., om det efterfølgende magistratsmøde.

Aarhus Hovedbanegård

1862	Den første banegård opføres i forbindelse med jernbanen til Randers.
1884	Hovedbanegård nr. 2 opføres med samme placering som efterfølgeren.
1929	Hovedbanegård nr. 3 indvies. Banegårdspladsen hæves, og de palæagtige bygninger her og i Park Allé opføres.
2014 – 10. april	ÅS, side 7, Byråd vil bevare Aarhus H, i forbindelse med udtalelse til Togfonden.

Rutebilstationen

1973	Samarbejde med DSB frem til 1979 om indretning af en Trafikterminal ved Aarhus H, jf. AaK's beretninger for perioden. Arbejdet udskydes på ubestemt tid grundet den økonomiske afmatning.
1994 – maj	Rapporten Rutebilstationens placering, maj 1994 indeholder seks forslag til placeringer.
1998 – 21. januar	Byrådet vedtager, at der arbejdes videre med en ombygning af eksisterende rutebilstation med baggrund i tre alternativer.
2000 – 12. april	Byrådet vedtager i forbindelse med infrastrukturudvalgets handlingsplan, at der igangsættes en detailplanlægning af en busterminal på det grundlag, som er beskrevet i Infrastrukturudvalgets handlingsplan.
2003 – 5. juni	ÅS, side 4, Frygt for erstatning låser busstation fast, omtale af byrådsmøde 4. juni 2003.
2004 – 31. marts	Byrådet behandler et forslag til ny busterminal i Aarhus. Første gang i byrådet 2. april 2003, dernæst i Teknisk Udvalg, i byrådet 7. maj 2003 henvises til fornyet behandling i Teknisk Udvalg, behandles på to møder, tilbage til byrådet 4. juni 2003. Sendes til

	behandling og udtalelse i Magistraten, behandles igen i byrådet 5. november 2003, henvises til Teknisk Udvalg, behandles over tre møder, hvorefter byrådet på anbefaling af Teknisk Udvalg vedtager at fastholde beslutningen fra 1998 om at ombygge den eksisterende rutebilstation til en moderne busterminal.
2005 – 1. juni	ÅS, side 4, artikel om forslag til rutebilstation, Busserne op til togene.
2005 – 1. juni	Et flertal i byrådet (S, K, SF og løsgængeren Brian Korsgaard) aftaler placering af ny busterminal, se 2011.
2005 – 28. august	ÅS, forsiden og side 3, Stort puslespil bag banegården, om rutebilstationen.
2005 – 31. august	ÅS, side 8, 6 etagers hus på rutebilstationen.
2011 – 14. september	Byrådet godkender samarbejdsaftale med DSB ejendomsudvikling og Steen & Strøm om helhedsplanlægning for ny busterminal.
2018 – 4. april	Byrådet vedtager Trafik- og Mobilitetsplan for Midtbyen.
2020 – 24. juni	Byrådet behandler forudsætningsgrundlaget for mobilitetssystemet i Banegårdssområdet og vedtager, at der skal arbejdes videre med en placering øst for M.P. Bruuns Gade.
2020 – 26. august	Byrådet vedtager at nedrive og ombygge Aarhus Rutebilstation pga. fare for sammenstyrtning af parkeringsanlæg.
2021 – 24. maj	ÅS, side 4, Ny rutebilstation kan blive en midlertidig løsning til 28 mio. kr.
2021 – 15. december	Byrådet vedtager Helhedsplan for Banegårdskvarteret endeligt.

Fra bysti til supercykelsti, planlægning for cyklister

1970	AaK's beretning side 59, foto af rådmand Orla Hyllested og rådmand Olaf P. Christensen, der indvier en cykelsti på Silkeborgvej.
1975-1976	AaK's beretning side 85, om overordnet stiplanlægning, side 93, om bro over Hasle Centervej og side 98, anlæg af bystien mellem Beder og Malling.
1976	AaK's beretning, side 82, illustration af bysti Aarhus Vest.
1977	AaK's beretning side 88, om stiplan. I forbindelse med budgetforliget oprettes der ekstraordinært en bevilling til cykelstier, som blandt andet udnyttes til bysti mod Kasted fra Fenrisvej til Oldjordsvej. Også bysti mod True.
1978	AaK's beretning, side 102, revideret udgave af en samlet stiplan og optryk af cyklistkort i 2. reviderede udgave.
1981	AaK's beretning, side 110, Foranlediget af den voksende interesse for cykeltrafik (...).
1982 – 24. februar	Byrådet godkender Lokalplan 182 – Transmissionsledning for kraftvarme, til offentlig fremlæggelse, omtalt i ÅS, 25. februar, side 10.
1982 – 8. december	Byrådet godkender Lokalplan 182 – Transmissionsledning for kraftvarme endeligt.
1983	AaK's beretning, side 99, omtale af Mejlgade som en del af et forsøg med cykelruter, og side 99, annonce om de blå cykelfelter på Europa Plads.
1984	AaK's beretning, side 102. I en arbejdsgruppe under Vejdirektoratet udvikles cykelruten i Mejlgade.
1984	AaK's beretning, side 115, det første særlige signal med cyklistprioritering.
1984 – 12. januar	Byrådet godkender forslag til Lokalplan 134, Landskabsstiforbindelse langs Egåen til offentlig fremlæggelse.
1984 – 6. januar	ÅS, side 20, Cyklister kører frem for blåt, om de blå baner på Europa Plads.
1985	AaK's beretning side 102, Mejlgade cyklistrute indviet 23. august 1985 med trafikminister Arne Melchior, omtalt i ÅS, 24. august, side 15.
1986 – 8. oktober	Byrådet siger ja til en videreførelse af Brabrandstien til Thorvaldsensgade.
1988 – 23. februar	ÅS, side 40, Et kongerige for en afgørelse (Lokalplan 134).
1988 – 6. marts	ÅS, side 94, Idyl med uenighed om ny lokalplan, lang artikel om Lokalplan 134, Følelserne for hinandens synspunkter har medført flere episoder af mere eller mindre værdig karakter.
1988 – 14. juni	ÅS, side 29, Årelang strid afgøres, omtale af endelig vedtagelse af Lokalplan 134.
1988 – 15. juni	Byrådet vedtager Lokalplan 134, Landskabsstiforbindelse langs Egåen.

1989 – 21. april	ÅS, side 42, Venter stadig på lokalplanen (nr. 134).
1989 – 25. august	ÅS, side 14, Lokalplan klar for sti langs Egåen (nr. 134).
1991 – 25. maj	ÅS, side 31, Pedal terrorister og bilbøller, bl.a. omtale af de blå cykelfelter.
1993 – 2. december	ÅS, side 25, En ringvej for cyklister, omtale af cykelringen.
1994 – 3. oktober	ÅS, side 13, Arbejdet begyndt på cykelring.
1996 – 2. november	ÅS, side 37, Blåt er godt for cyklister, omtale af evalueringsrapport om bl.a. de blå cykelfelter.
2003 – 19. februar	Byrådet vedtager Handlingsplan for Århus Kommune i det 21. århundrede 2002-2005, der indeholder et konkret initiativ om udarbejdelse af en strukturplan for stinettet.
2005 – 29. november	ÅS, side 3, Ny plan skal lokke flere op på cyklen.
2005 – 14. december	Byrådet vedtager et forslag til cykelhandlingsplan til offentlig fremlæggelse.
2006 – 2. marts	ÅS, side 6, omtale og udtalelser om forslag til cykelhandlingsplan.
2007 – 26. september	Byrådet vedtager en cykelhandlingsplan.
2007 – 27. september	ÅS, side 6, Gode intentioner uden mange penge, omtale af byrådets vedtagelse af cykelhandlingsplan.
2008 – 10. oktober	ÅS, forsiden og side 4 og 5, omtale af udmøntningsplan.
2008 – 3. december	Byrådet tiltræder udmøntningsplan for cykelhandlingsplanen.
2009	Cykelregnskab.
2009 – 23. september	Byrådet tiltræder udmøntningsplan for tilførte ressourcer til cykelhandlingsplanen
2010 – 8. september	Byrådet tiltræder 3. udmøntningsplan for cykelhandlingsplanen.
2016 – 18. oktober	ÅS, side 3, Cykelhotel ved Aarhus H bliver udskudt.
2016 – 21. december	Byrådet vedtager blandt andet supercykelsti til Tilst.
2017 – 21. juni	Byrådet vedtager Mobilitetsplan for Aarhus Midtby, offentlig fremlæggelse.
2018 – 18. april	Byrådet vedtager Mobilitetsplan for Aarhus Midtby endeligt.
2018 – 6. juni	Byrådet vedtager Cykelhandlingsplan 2017.
2019 – 6. marts	Byrådet vedtager en udmøntningsplan for Cykelhandlingsplan 2017.
2019 – 23. september	Teknik og Miljø orienterer Teknisk Udvalg om kataloget Mobilitet frem mod 2050.
2022 – 6. april	Byrådet vedtager, med baggrund i et forslag fra SF og K om cykelmotorveje, at Teknik og Miljø skal gennemføre en analyse af cyklisters fremkommelighed.
2022 – 19. april	ÅS, Aarhus er ikke en god cykelby (...), lyder det fra Cyklistforbundet i Aarhus.
2023 – maj	Tidsskriftet Trafik og Veje, side 3. Bæredygtig mobilitet, hvor langt er vi kommet?

DEN DAGLIGE DRIFT OG VEDLIGEHOLDELSE

1992 – 18. juni	ÅS, side 17, Politisk slagsmål om privatisering [af vejene].
2002 – 4. december	Byrådet vedtager en belyningsplan for vejbelysningen.
2004 – 3. marts	Byrådet vedtager udbud af renholdelse af vejarealer i Midtbyen.
2007 – 14. september	Aftale om Budget 2008, der sættes et mål om at blive CO2-neutral i 2030. Forligspartierne er enige om at øge renholdelsesniveauet i Midtbyen. Baggrunden er, at presset på byens offentlige rum, herunder gadearealerne, i de senere år er øget, dels som følge af omdannelsen af gader og torve, dels som følge af en øget tilstrømning af besøgende til byen.
2007 – 18. april	Byrådet behandler de bevillingsmæssige konsekvenser af oprettelsen af Teknik og Miljø.
2007 – 26. november	Byrådet behandler en indstilling om nedklassificering af Grenåvej, Ringvejen og Randersvej.
2008 – 19. september	Aftale om budget 2009, hvori der afsættes 2,9 mio. kr. årligt til merudgifter til vejbelysning pga. stigende elpriser og prioritering af øget renholdelse uden for City. Sidstnævnte finansieres af Trafik og Vejes eget budget.
2009 – 27. august	ÅS, side 10, Flere penge til et rent Århus, omtale af Ren By-kampagnen.
2009 – 18. september	Aftale om Budget 2010 indeholder ønsket om en styrket indsats på renholdningsområdet samt suspension af stilladsafgiften indført i 2007.
2009 – 23. september	Byrådet behandler indstilling om fastholdelse af indsatsen for en ren by.
2010 – 25. august	Byrådet behandler en indstilling om udfasning af lyskilder.
2011 – 3. maj	Teknisk Udvalg får forelagt et notat om partikelfiltre på bybusser – luftforurening i Midtbyen.

2017 – 22. marts	Byrådet vedtager Harmonisering af vejnettet i Aarhus Kommune.
2020 – 22. januar	Byrådet vedtager at forlænge byggelinjepålæg i Mårslet, se tilknyttet notat.
2020 – 4. november	Byrådet vedtager Grøn Transportplan fase 2, udspringer af vedtagelsen omkring Klimaplan 2016-2020.
2021 – 12. maj	Byrådet vedtager Klimastrategi 2030. På vejen mod fossilfrihed og Klimahandlingsplan 2021-2024. Grøn genstart.

”Heldet følger den, der forbereder sig”

2010 – 17. september	Aftale om budget 2011, trods indledende tekst om generelle driftsreduktioner for at fastholde den økonomiske balance, afsættes i aftalen ekstra beløb til vejvedligeholdelse og vintertjenesten. Derudover ophæves stilladsafgiften og Teknik og Miljø kompenseres for indtægtstab.
2010 – 22. september	Byrådet behandler indstilling om overtagelse af drift på nedklassificerede statsveje, citat fra udvalgsberetningen: Udvalget ønskede bekræftet, at kommunen således har fået pengene én gang, men har brugt dem til noget andet, hvorfor de nu mangler til driften af de nedklassificerede statsveje. Forvaltningen bekræftede dette.
2010 – 22. september	Byrådet behandler en indstilling om forbedret vedligeholdelse på kommunevejene.
2012 – 11. oktober	Byrådet behandler indstilling om efterslæb på vedligeholdelse af broer, fortove og stier.
2013 – 11. september	Byrådet vedtager at fastholde økonomien til vejdrift.

Vintervejret blev styrbart

1994 – 11. december	ÅS, side 29, EDB skal advare om glatte veje i Århus.
2010 – 14. december	ÅS, side 8, Snevejr koster kassen.
2010 – 6. oktober	Byrådet vedtager et justeret vinterregulativ.
2012 – 21. september	Aftale om Budget 2013, vintertjenesten gøres styrbart med baggrund i en reguleringsmodel med baggrund i vejruddviklingen. Derudover afsættes ekstra midler til vedligehold af broer og fortove. Nedklassificering af offentlige veje bliver taget op som emne, harmonisering af vejnettet.
2013 – 13. marts	Byrådet vedtager et revideret vinterregulativ.
2021 – 3. december	ÅS, side 10, Vinteren skal tages med et ordentlig læs salt, foto.

Trafikkens miljøgener

1991 – 17. juli	ÅS, side 17, Århus med i arbejde for bedre trafik-miljø.
1993 – 2. december	ÅS, side 25, forsiden af Byen, Millionstøtte til bedre trafik og miljø i Aarhus.
1993 – 17. december	Byrådet vedtager Trafik og Miljøhandlingsplan endeligt, omtalt i ÅS, 18. december, side 18.
1995 – 7. november	ÅS, side 9, Snup cyklen i stedet for bilen (debatkommentar af Sonja Mikkelsen (S)).
2009 – 24. juni	Endelig vedtagelse af Miljøhandlingsplan 2008-2011 og Klimaplan 2008-2009.

Støj

2000 – 26. april	Byrådet behandler indstilling om støj- og luftforurening fra vejtrafik.
2001 – 19. december	Byrådet vedtager Handlingsplan for Projekt Udemiljø, støj- og luftforurening fra vejtrafik.
2006 – 4. oktober	Byrådet vedtager Støjpartnerskabsprojekt – Christian X's Vej 2, 4 og 6.
2012 – 28. marts	Byrådet vedtager Støjhandlingsplan efter en offentlig høring vedtaget 22. juni 2011.
2013 – 23. oktober	Byrådet vedtager Støjhandlingsplan efter en offentlig høring vedtaget 8. maj 2013.
2018 – 14. november	Byrådet vedtager Støjhandlingsplan efter en offentlig høring vedtaget 23. maj 2018.

Trafiksikkerhed

1970 – 28. marts	ÅS, side 16, Tre dræbte i trafikken de første påskedage.
1972 – 18. maj	ÅS, forsiden, Sekunder, der dræber, med manchetten, Den rigtige overhaling giver ublodig pinse.

1973 – 15. februar	ÅS, side 15, Fodgængerovergang ikke løbeovergang, kommentarer til grøntiderne i signalanlæg.
1973 – 21. april	ÅS, forsiden, 10 dræbes de næste dage og to på knallert dræbt mod bil.
1977 – 1. maj	§ 40 indsættes i færdselsloven.
1978 – 5. januar	ÅS, side 8, omtale af byrådets debat om sammensætningen af trafikssikkerhedsudvalget.
1978 – 8. juni	ÅS, side 8, omtale af byrådets debat, 7. juni, om § 40's anvendelse i kommunen.
1979	AaK's beretning, omtale af § 40 med første forsøg på Bredkær Tværvej.
1980 – 27. februar	Byrådet vedtager et sæt retningslinjer for anvendelse af § 40.
1980 – 9. oktober	Møde om trafikplan Aabyhøj Nord-Hasle Syd, omtalt i ÅS, 9. oktober, forside og side 17, og 10. oktober med foto af de 400 fremmødte.
1983	AaK's beretning, side 99, omtale af De blå baner på Europa Plads.
1983	AaK's beretning, side 106, omtale af samarbejdet om trafiksanering i Holme.
1983 – 24. september	ÅS, forsiden, Fjern de bump, og side 9, Mener millioner er fejlinvesteret, om trafiksanering i Åbyhøj.
1984 – 13. juli	ÅS, side 7, Næste gang bliver det mere fleksibelt, om trafiksanering Åbyhøj.
1984 – 11. november	ÅS, side 2, Hver anden bilist kører uden sele.
1984 – 15. december	ÅS, side 12, foto og omtale af kampagnen Go' selejul.
1985 – 18. juli	ÅS, side 2, Tre blev dræbt hver dag i juni-trafikken.
1985 – 2. november	ÅS, forside, om nyt tørklæde til skolepatruljen.
1986 – 9. oktober	ÅS, side 2, Flere spritbilister mister livet (261 i 1985 mod omkring 194 de tre foregående år).
1988 – 10. november	ÅS, side 33, Århus-Randers: 29 dræbt på 6 år.
1988 – 23. november	ÅS, side 2, Nedsat fart betyder færre trafikdræbte, om sænkning af hastighedsgrænsen pr. 1. oktober 1985 i byområder fra 60 km/timen til 50 km/timen.
1991 – 14. august	ÅS, side 3, omtale af trafikplan-arbejdet omkring Haslevangen.
1992 – 20. maj	Byrådet behandler trafikplan for Staghøjvej, omtalt i ÅS, 21. maj, side 17, Beboere vandt efter 15 års kamp.
2019 – 15. maj	Byrådet vedtager en lukning af Staghøjvej øst for Haslevangsvej.

Hvad er der i vejen?

1975 – 22. september	ÅS, forside, Åboulevarden var en kogende geyser, om brud på fjernvarmeledning.
1986 – 15. juli	ÅS, side 16, Ringgaden under vand.
1990 – 12. juli	ÅS, side 13, Spanien spærret, om utætheder i fjernvarmeledninger.
1993 – 9. juli	ÅS, side 11, Sprængt vandrør generede busserne i Midtbyen.
2009 – 28. august	ÅS, side 4, Endnu en gade i midtbyen lukkes, om ledningsarbejderne i Vester Allé og Sønder Allé, foto.

IT i trafikken, ITS (intelligent trafikstyring)

1971 – 31. oktober	ÅS, side 27, Gågaden køres på EDB.
1978	AaK's beretning, side 106, omtale af Stadsingeniørens Kontors interne edb-anlæg.
2005 – 2. november	Byrådet giver anlægsbevilling til ITS-handlingsplan for Ringgaden.
2011 – 13. oktober	Byrådet vedtager en indstilling om forbedret fremkommelighed via ITS.
2011 – 27. april	Byrådet behandler en indstilling om digitalt bymiljø.
2016 – 25. maj	Byrådet behandler udmøntningsplan for de afsatte midler til ITS.
2019 – 30. november	ÅS, side 2, Sne drillede adskillige radarlyskryds.

Litteraturliste

125-års jubilæumsskrift

Stadsingeniørens Kontor, 1869-1994

Analyse af godstransport

Transportministeriet, 2021

Besøget

Svend Aage Madsen, Gyldendal, 1970

Det store H – en motorvejshistorie i billeder

Vejdirektoratet, 1994

DSB rutebiler – fra Statsbanerne til Combis

Jens Birch og Ole Gold, J-bog, 2017

Forslag til fordeling af opgaverne på det overordnede vejnet i Århus-området

Arbejdsgruppen vedrørende det overordnede vejnet i Århus-området, marts 1987

Fra chaussé til motorvej

Steffen Elmer Jørgensen, Dansk Vejhistorisk Selskab, 2001

Historisk tilbageblik

Byplanlægning og -udvikling, Århus Kommune 1850-1995

Hurra for Århus: Landsudstillingen 1909 – vejene til og sporene fra

Johan Bender, Klematis, 2008

Letbanen, Aarhus Letbane – fra vision til virkelighed

Aarhus Letbane I/S, 2017

Midlertidig ordning af vejbestyrelsesforholdene i Århusområdet – teknisk økonomisk redegørelse

Vejdirektoratet, Århus Amtskommune, Aarhus Kommune, 1976

Mobilitetskommission for Business Region Aarhus

Afrapportering, 2016

Strøget i smilets by

Lars Svendsen, Gadeforeningen Strøget Aarhus, 2013

Trafikteknik

P.H. Bendtsen, Polyteknisk Forlag, 1970

Trafik i Århus – før og nu

Århus Byhistoriske Udvalg, 1976

Undersøgelse af alternative motorveje i Århusområdet

Vejdirektoratet, Århus Amtskommune, Aarhus Kommune, september 1974

Aarhusianske Gadenavne

Leif Dehnits, Turbine, 2018

Århus Befriet

Ib Gejl, Aarhus Byhistoriske Fond, 1995

Århus – Byens historie, bind 2, 1720-1870

Århus Byhistoriske Udvalg, 1997

Århus – Byens historie, bind 3, 1870-1945

Århus Byhistoriske Udvalg, 1998

Århus – Byens historie, bind 4, 1945-1870

Århus Byhistoriske Udvalg, 1995

Århus Nærbane 25 år – og hvad så?

Jens Lindhard, Trafikdage på Aalborg Universitet, 2004

Århus i verden, Fra bjerget til byen, 2

Det Humanistiske Fakultet, Aarhus Universitet, 2006



Forfatterens børnebørn vurderer resultatet af fortidens by- og trafikplanlægning fra Regnbuen, ARoS, 2021.
Foto: Forfatteren.



Niels Schmidt, f. 1951, civilingeniør med speciale i by- og trafikplanlægning. Har frem til pensionering i 2016 arbejdet med by- og trafikplanlægning i Århus Amt, Horsens Kommune og Aarhus Kommune. I årene fra 1998 til 2011 som vejchef i Aarhus Kommune og fra 2011 til 2016 som chefkonsulent med letbanen som arbejdsområde.