

Afdelingsbestyrelsen, Afdeling 6 (Bispehaven)  
Kontaktperson: [Alex Young Pedersen](#)

## HØJKLASSET KOLLEKTIV TRAFIK ETAPE 2

Hørings-id: H448

Høringsvaret omhandler planlægningsforslag for højklasset kollektiv trafik i områderne Hasle Torv, Bispehaven og Åby Ringvej.

### Sagsfremstilling

Fremtiden for urban mobilitet er et effektivt og gnidningsfrit kollektivt transportsystem, hvor man sikrer en glidende afvikling og hyppige afgange af letbane/BRT<sup>1</sup>. En letbane reducerer de negative eksternaliteter ved privat biltrafik, såsom spildtid som følger af kødannelse og forskellige former for forurening.<sup>2</sup>

Et af de kritiske punkter ved linjeføring er overgange med lysregulering, som forsinker både den kollektive trafik samt den øvrige trafikafvikling for cyklister, fodgængere og biler. De længere ophold ved overgange øger forurening og tab af tid samt mindsker en gnidningsfri afvikling af trafikken. Hertil kommer farlige situationer og risiko for ulykker i sammenblanding af transportformer.

### Viborgvej/Hasle Torv

Viborgvej er en vigtig indfaldsvej og trafikken langs denne forventes at øges som følger udvidelse til 4 spor fra Ringvejen til E45 ved afkørsel 15. For en effektiv afvikling af den øgede trafikmængde via Viborgvej bør det overvejes at lave en baneføring under krydset ved Hasle Torv ved at lade linjeføringen foregå i en tunnel/nedgravet bane, som ikke obstruerer den øvrige trafik over Hasle Torv.

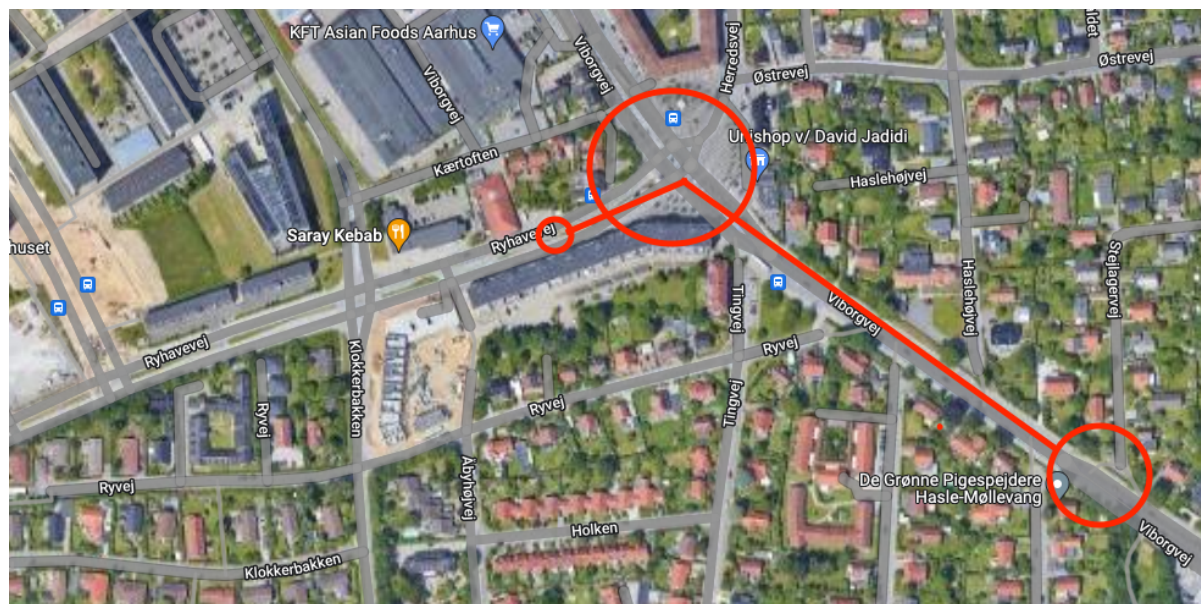
Denne løsning vil sænke gradienten op ad Viborgvej for en letbane ved at have nedgravet linjeføring fra den forslåede placering af en omformerstation ved Stejlagervej/Degnebakken. En nedgravet linjeføring vil ligeledes mindskes pladsbehov og muligvis også behov for ekspropriation ved lade vejføring foregå hen over baneføring. Baneføring kan føres til planniveau efter svinget på Hasle Torv via forløbet på Ryhavevej, hvor der en bred midterrabat som kan udnyttes (se figur 1).

---

<sup>1</sup> Ceder, A. (Avi). (2021). Urban mobility and public transport: Future perspectives and review. *International Journal of Urban Sciences*, 25(4), 455–479.  
<https://doi.org/10.1080/12265934.2020.1799846>

<sup>2</sup> Fageda, X. (2021). Do light rail systems reduce traffic externalities? Empirical evidence from mid-size european cities. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 92, 102731. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102731>

**Figur 1:** Baneføring ved Hasle Torv

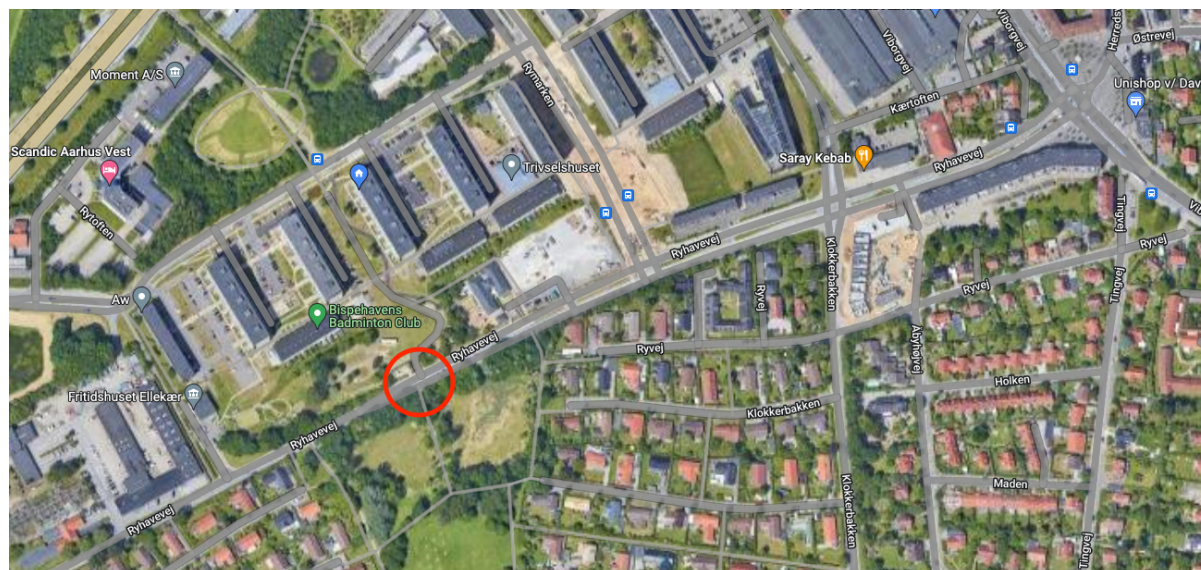


Google Maps

## Bispehaven

En centralt beliggende letbane/BRT-stop ved Bispehaven vil bedst kunne placeres i den grønne kile (True-Skjoldhøj-Åbyhøj) som bindeled mellem Bispehaven og Klokkerparken, samt mulig omstigning og overgang til supercykelruten Brabrand Nord eller cykelstien gennem den grønne kilde mod True (Se figur 2.).

**Figur 2:** Stoppested ved Bispehaven i den grønne kile



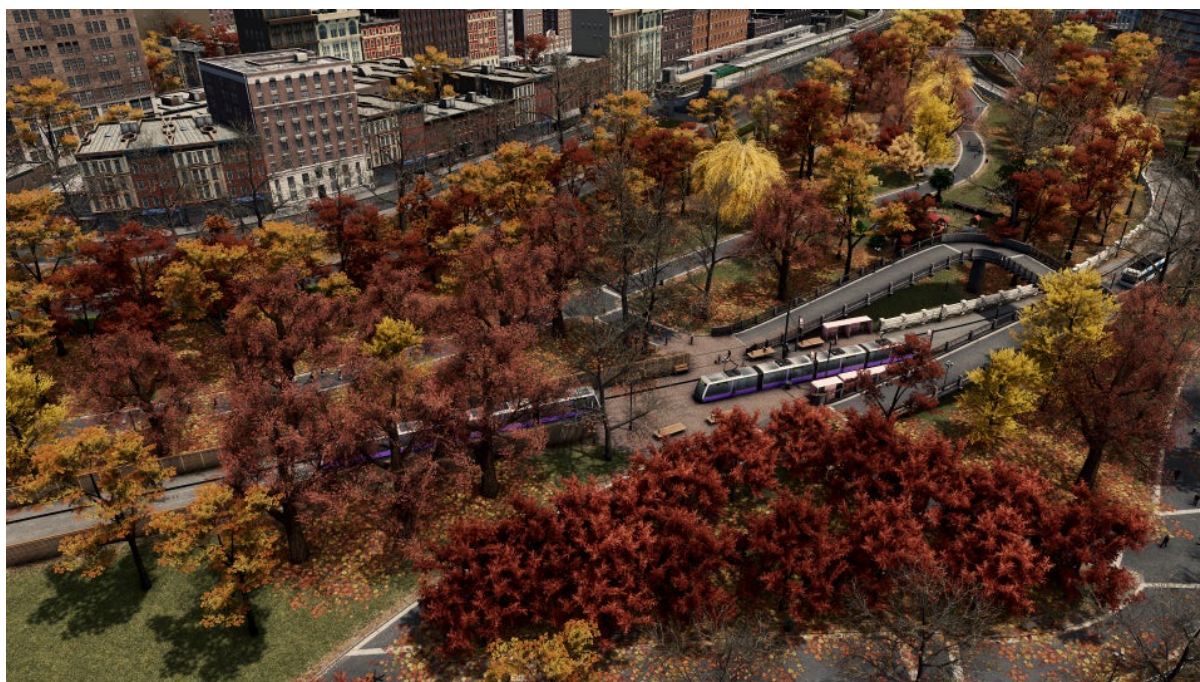
Google Maps

Det vil skabe en flot effekt om stoppet forbliver grønt – eventuelt med beplantning af flere træer samt integration med regnvandsbassinerne i den nordlige del af Klokkerparken. Dette vil give en god og virkningsfuld



kontrast til parcelhuskvarteret, Bispehaven og de nye høje bebyggelser langs Ryhavevej – et ægte grønt stoppested i den grønne kile (se figur 3).

**Figur 3:** Letbanestop i en park



Screenshot / u/Wizedragon / reddit

### Åby Ringvej

Ligeledes bør man overveje en linjeføring af Letbane/BRT som går under det farlige kryds ved Åby Ringvej i overgangen mellem Ryhavevej og Edwin Rahrs Vej. Dette befærdede vejkryds er også overgang for Brabrand Nord cykelruten, som kunne føres under Ringvejen sammen med letbanen og plads til fodgængere. Hermed lettes trafikafvikling for såvel biltrafik på Åby Ringvej som den kollektive trafik samtidig med at en farlig overgang gøres mere tryk for cyklister og fodgængere. Denne sænkning af baneføring kan forlænges på Edwin Rahrs Vej, så venstresvingslommen kan bevares (se figur 4).

**Figur 4:** Baneføring ved Åby Ringvej

