

REFERAT Magistraten d. 23-10-2023

Mødedato Mandag d. 23. oktober 2023 kl. 08:30

Mødested Virtuelt via Teams

Indholdsfortegnelse

Referat fra Magistratens møde den 9.oktober 2023.....	3
Svar på forslag fra Danmarksdemokraterne om visionsplan for oplandsbyerne.....	4
Svar på forslag fra SF, Thure Hastrup og Katrine Vinther Nielsen om lavere hastighedsgrænser i by	6
Eventuelt.....	9

Punkt 1: Referat fra Magistratens møde den 9.oktober 2023

EMN-2023-000326

Beslutninger

Godkendt.

.

Bilag

Referat fra Magistratens møde den 9. oktober 2023

Punkt 2: Svar på forslag fra Danmarksdemokraterne om visionsplan for oplandsbyerne

EMN-2023-006284

Beslutninger

Fremsendes til Aarhus byråd med bemærkning, at Magistraten i mødet den 23. oktober 2023 anbefaler, at byrådet tiltræder Magistratsafdelingen for Teknik og Miljø indstilling af 2.oktober 2023.

Beslutningsforslag fra DD

Aarhus Kommunes geografi er stor og rig sammensat. Der er den centrale Midtby og boligområderne heromkring. Der er de store oplandsbyer, de små landsbyer og gårdene på landet. Imellem og rundt om er der skovene, de vilde naturområder, landbrugsarealerne, søerne og Aarhusbugten. På trods af, at vi er landets andenstørste kommune, så er vi langt fra en bykommune.

I mange år har der været et stort fokus på Midtbyen, og senest vedtog byrådet i august 2022 en visionsplan for Midtbyen. Med Midtbyvisionen besluttede byrådet en overordnet vision til inspiration for den fremtidige udvikling af Aarhus Midtby. Med inspiration fra visionsplanen for Midtbyen foreslås der med dette beslutningsforslag, at der laves en tilsvarende visionsplan for oplandsbyerne.

Konkret foreslås det,

- 1) At der udarbejdes en visionsplan for oplandsbyerne i Aarhus Kommune på baggrund af en omfattende inddragelses- og samarbejdsproces
- 2) At der som en del af udarbejdelsen igangsættes prøvehandlinger, hvor oplandsbyer sættes fri og får mulighed for selv at sætte retningen

Motivering

Kommunens oplandsbyer er grundlæggende kendetegnet ved, at de ligger som selvstændige byer uden for den centrale del af Aarhus. De deler mange lighedstræk, men hver især er de forskellige i størrelse, indhold, faciliteter, infrastruktur, beboersammensætning og meget mere.

Kommunens oplandsbyer er imidlertid også kendetegnet ved, at der ofte er stor borgerengagement. De frivillige foreninger trives og mange oplandsbyer har gode og stærke fællesråd. Fra politisk hånd oplever vi, at oplandsbyerne skriger på at få lov til at understøtte og videreudvikle deres lokalsamfund. Det ønsker Danmarksdemokraterne at lytte til. Tidligere byråd har nedsat et Oplandsudvalg, som er kommet med 8 konkrete anbefalinger til at styrke oplandet. Hertil er der med Investeringsplan 2024-2034 afsat en Oplandspulje på i alt 100 millioner kroner.

Med visionsplanen for oplandsbyerne tager vi næste skridt og samler op på, videreudvikler og skaber bedre mulighed for at implementere Oplandsudvalgets anbefalinger.

Med forslag til planstrategi er der lagt op til et fokus på udvikling i oplandet frem for yderligere fortætning af Midtbyen. Det er rigtig godt, men kræver, at vi ved, hvad vi vil med oplandsbyerne, og at vi har blik for deres individuelle styrker, svagheder, muligheder og behov.

Visionsplanen skal således trække tråde til Planstrategien og den kommende kommuneplanrevision. Visionsplanen skal herudover kobles til eksisterende politikker og strategier for udviklingen af Aarhus Kommune såsom Politik for Bykvalitet og Arkitektur samt Sports- og Fritidspolitikken.

Der er mange emner at tage fat på for de enkelte oplandsbyer, og ønskerne og behovene vil være vidt forskellige:

- Levende lokalmiljø med plads til fællesskab og gode muligheder for idræts- og fritidsaktiviteter
- Sammenhæng til Midtbyen - og sammenhæng på tværs af oplandsbyer
- Infrastruktur - både offentlig transport, cykelstier, veje, delemobilitet og gang- og vandrestier internt og på tværs
- Flere kulturtilbud
- Oplandsbyernes behov over for kommunens behov
- Byfornyelse, sikring af bykernen, butikkernes vilkår og grønne arealer
- Understøttelse af flyttekæder
- Klimatilpasning, CO2-udledning og bekæmpelse af støj
- Mere lokalt erhvervsliv
- Revision af Aarhusmålenes fokus på Aarhus som én by
- Og en række andre emner herudover

Visionsplanen skal kort sagt bidrage med en klar retning for de planer, strategier, initiativer og muligheder, der omhandler oplandsbyerne.

Til udarbejdelse af visionsplanen igangsættes en omfattende inddragelses- og samarbejdsproces af Teknik og Miljø, hvor de enkelte lokalområder, borgere, fællesråd og lokale erhvervsliv inddrages med fokus på oplandet som helhed og for de forskellige kvaliteter og forskelle de enkelte oplandsbyer har herunder ønsker, behov og muligheder.

Som en del af visionsplanen skal der desuden afholdes prøvehandlinger, hvor der tænkes nyt, og hvor udviklingen af Aarhus' oplandsbyer lægges ud til netop oplandsbyerne.

Konkret foreslås det, at to oplandsbyer udvælges til en visionsproces for, hvordan de vil kunne håndtere deres andel af den forventede vækst inden for deres eget lokalområde. Hvor kan der ske fortætning? Hvor skal naturen øges? Hvor kan nye arbejdspladser etableres? Hvor skal der ske byforbedring? Hvad med infrastrukturen og den offentlige transport? Med prøvehandlingerne slipper kommunen tøjlerne og sætter to oplandsbyer fri af planstrategi og kommuneplan. Prøvehandlingerne skal bane vejen for, at det er oplandsbyerne, som sætter retningen for deres eget lokalområde.

Jakob Søgaard Clausen

Byrådsmedlem, Danmarksdemokraterne

INDSTILLING FRA MAGISTRATSAFDELINGEN FOR TEKNIK OGG MILJØ

Svar på indstilling fra Danmarksdemokraterne om visionsplan for oplandsbyerne

Resume

Den 7. juni 2023 behandlede byrådet et forslag fra Danmarksdemokraterne om visionsplan for oplandsbyerne. Forslaget blev sendt til behandling i Teknik og Miljø.

Forslaget går på at udarbejde en visionsplan for oplands-byerne tilsvarende visionsplanen for Midtbyen. Intentionen er, at en visionsplan for oplandsbyerne skal kunne bidrage med en klar retning for de planer, strategier, initiativer og muligheder, der omhandler oplandsbyerne. Derudover skal visionsplanen sikre mulighed for at implementere Oplandsudvalgets otte anbefalinger.

Teknik og Miljø har undersøgt forslagens indhold og vurderet, at disse allerede imødekommes i igangværende og kommende initiativer, der har samme sigte.

Svar på beslutningsforslag er forsinket grundet generel travlhed i forbindelse med budgetforhandlinger.

Beslutningspunkter

Det indstilles:

At 1) forslaget om at udarbejde en visionsplan for oplandsbyerne i Aarhus Kommune afvises, da intentionerne i forslaget imødekommes af allerede igangværende og kommende initiativer, herunder planstrategiens byskitser og strategisk byrumplan.

Borgmesterens Afdelings påtegning

Fremsendes til Magistraten. Det bemærkes, at indstillingen ikke er fremsendt rettidigt til Borgmesterens Afdeling i forhold til at kunne nå byrådsbehandling indenfor den fastsatte frist på 3 måneder efter byrådsbehandlingen af beslutningsforslaget. Indstillingen skulle rettidigt have været behandlet i byrådet d. 11. okt. 2023.

Borgmesterens Afdeling har derudover ingen bemærkninger til indstillingen.

Sagsforløb

Udvalg: Aarhus Byråd

Dato: 24-05-2023

Punktnummer: 26

Sagens behandling blev udsat i byrådets møde den 24. maj 2023.

Udvalg: Aarhus Byråd

Dato: 07-06-2023

Punktnummer:

Fremsendes til Magistratsafdelingen for Teknik og Miljø med henblik på udarbejdelse af en indstilling, jf. byrådets vedtagelse i mødet den 7. juni 2023 om magistratsbehandling af forslaget.

Sagen bedes tilbagesendt byrådet via Magistraten.

Bilag

Indstilling

Bilag 1: Beslutningsforslag

Bilag 2: 8 anbefalinger til at styrke oplandet – Oplandsudvalgets anbefalinger til Aarhus Byråd

Byrådsdebat 07.06.2023

Punkt 3: Svar på forslag fra SF, Thure Hastrup og Katrine Vinther Nielsen om lavere hastighedsgrænser i byzoner

EMN-2023-004998

Beslutninger

Fremsendes til Aarhus byråd med bemærkning, at Magistraten i mødet den 23. oktober 2023 anbefaler, at byrådet tiltræder Magistratsafdelingen for Teknik og Miljø indstilling af 4. oktober 2023.
Rådmand Thomas Medom og Thure Hastrup henholder sig til det oprindelige forslag.

Beslutningsforslag fra SF, Thure Hastrup og Katrine Vinther Nielsen

Det foreslås at:

1. Den skilte hastighed på veje må ikke overstige 50 km/t i byzoner.
2. Den skilte hastighed på veje i og omkring midtbyen i Aarhus og oplandsbyernes må ikke overstige 40 km/t.
3. Den skilte hastighed på motorveje i Aarhus Kommune ikke må overstige 110 km/t (der rettes henvendelse til Vejdirektoratet med ønske herom og der rettes)
4. Den skilte hastighed på motorveje i Aarhus Kommune, der ligger tæt på bymæssig bebyggelse, ikke må overstige 80 km/t (der rettes henvendelse til Vejdirektoratet med ønske herom).
5. MTM går i dialog med Østjyllands politi om hastighedsnedsættelserne og sikrer i dialog med politiet, at den generelle trafikafvikling ikke udfordres ved nedsættelse af hastigheden.

Begrundelse:

Trafikale gener og især trafikstøj er i stigende grad et problem i danske byer. Samtidig er en effektiv afvikling af trafikken essentielt for at sikre en god mobilitet. Med dette forslag ønsker forslagsstillerne at sikre en bedre balance mellem god mobilitet og de geneeffekter, som trafikken påfører resten af samfundet.

Generne fra høj hastighed, især støjgenerne, er noget, der optager de fleste borgere. Af samme grund deltager Aarhus Kommune pt. i et forsøgsprojekt om at sænke hastigheden til 40 km/t på en række veje i bymidterne. I budgetforliget for B2023 er det aftalt:

”Vejdirektoratet åbnede derudover i januar 2022 for ansøgninger fra kommuner om at deltage i en 3-årig forsøgsordning med lokale hastighedsgrænser. Forligskredsen ønsker at udnytte denne mulighed for herigennem at højne trafiksikkerhed og tryghed i både midtbyen og i oplandsbyernes bymidter.

Indenfor rammerne af, at den generelle trafikafvikling ikke udfordres, ønsker forligskredsen at Teknik og Miljø udnytter de nye rammer til forsøgsvis at nedsætte hastigheden til 40 km/t på relevante strækninger i Aarhus indenfor Ringgaden samt på udvalgte strækninger i oplandsbyernes bymidter.

Teknik og Miljø bedes forud for det præcise valg af vejstrækninger gå i dialog med relevante fællesråd for herigennem at sikre god borgerinddragelse omkring forandringerne.” (Budgetaftale B2023 s. 28) – (udmøntning se PM fra MTM v/ Anders Lai 24.01.2023 med kort vedhæftet over de 15 strækninger).

Dette arbejde bakker vi op om fra forslagsstillerne – samtidigt retter vi med dette forslag fokus på de trafikale gener fra høj hastighed på det overordnede vejnet også. Her er hastigheden højere end på de lokale veje i forsøgsprojektet og generne derfor ligeså.

Med dette forslag ønsker forslagsstillerne at følge op på et initiativ fra 12 af hovedstadens omegnskommuner og Regionsrådets formand fra april 2023. Initiativet består i en henvendelse til en række ministre i SVM-regeringen om at få sænket fartgrænsen til 80 km i timen på motorvejene omkring København. På de øvrige veje ønsker de fartgrænsen sænket til 50 km i timen. Initiativet bygger på en analyse af ”Hastighedsnedsættelser og trafikstøj” foretaget af ingeniørvirksomheden MOE / Artelia Group, Marts 2023 (bilag 1 til forslaget).

Samlet set viser analysen, at hastigheden har en stor betydning for både trafikbilledet og støjforholdene og i et vist omfang også for CO₂-udslippet og luftforureningen fra trafikken. I forhold til at reducere støjbelastningen har hastighedsnedsættelser i en skala som afprøvet i denne analyse et stort potentiale, som er særlig stort når både motorveje og de større kommuneveje inddrages.

Høj hastighed er en af de primære årsager til alvorlige trafikulykker i Danmark. Det ser vi også i Aarhus, hvor langt størstedelen af trafikdrab sker på de overordnede trafikveje. Hertil kommer, at langt de fleste personskader i trafikken sker i byzoner. De fleste er bekendt med det berygtede kryds ved Ringvejen og Edwin Rahrs Vej, men på trods af to tragiske dødsulykker på denne lokalitet, så er der desværre mange andre steder, hvor det er tilsvarende farligt at færdes.

Høje hastighedsgrænser i byzoner er også medvirkende til en højere partikeludledning, da der grundet trængsel eller signalanlæg ofte vil være mange nedbremsninger og accelerationer. Jo højere den skilte hastighed er, des mere markant er disse nedbremsninger og accelerationer. Flere studier har vist, at trafikken i byzoner afvikles mere glidende ved lavere hastighedsgrænser, og at den lokale partikeludledning derfor også reduceres.

Trafik resulterer også i markante støjgener i byzoner, og disse støjgener øges i takt med hastigheden på trafikens afvikling. Lavere hastighedsgrænser på vejnettet er således med til at reducere støjgenerne for borgere, der bor tæt ved en overordnet trafikvej, ligesom det vil muliggøre byudvikling i områder, der ellers vil være for støjbelastet grundet trafikstøj.

Lavere hastigheder på vejnettet har også en klimagevinst, da det udligner en del af konkurrenceforholdet på rejsetid mellem transportformer i byzoner. Sænkes den skilte hastighed, så vil flere således tilvælge de kollektive og aktive transportformer, der i langt mindre grad end privatbilismen er påvirket af den skilte hastighed. Samme konklusion er man nået til i København, Odense og Aalborg, der alle arbejder på at sænke hastighedsgrænser af hensyn til klimaet. Alt i alt mener forslagsstillerne, at miljø- og sundhedsgevinsterne fra lavere hastigheder på vejnettet markant opvejer den begrænsede konsekvens for fremkommelighed, som forslaget vil medføre. Fremkommeligheden på de overordnede trafikveje er stadig prioriteret, men nu blot i bedre balance med den type by, som vi ønsker at tilbyde vores borgere, erhvervsliv og gæster.

Forslaget stilles af:

SF (ordfører Liv Gro Jensen), Thure Hastrup (UFP) og Katrine Vinther Nielsen (Enhedslisten de rød-grønne).

INDSTILLING FRA MAGISTRATSAFDELINGEN FOR TEKNIK OG MILJØ

Svar på forslag fra SF, Thure Hastrup og Katrine Vinther Nielsen om lavere hastighedsgrænser i byzoner

Resume

Den 10. maj 2023 behandlede byrådet et forslag fra SF, Thure Hastrup og Katrine Vinther Nielsen om lavere hastighedsgrænser. Socialdemokratiet stillede i forbindelse med behandlingen et ændringsforslag. Forslaget blev sendt til behandling i Teknik og Miljø med ønske om at arbejde videre med ændringsforslaget fremfor det oprindelige forslag. Aarhus Kommune har kun mandat til at ændre hastighedsgrænserne på det kommunale vejnet, og kun i samarbejde med Østjyllands Politi. Samtidig er der en række lovmæssige begrænsninger, hvis hastigheden skal sænkes til under 50 km/t i byzone.

Derfor anbefaler Teknik og Miljø, at en analyse fokuserer på mulighederne for at sænke hastigheden på det overordnede, kommunale vejnet, hvor den skilte hastighed typisk er 60 eller 70 km/t, og at indsatser på lokalvejnettet afventer afslutning af igangværende hastighedsfor-søg.

Besvarelsen er forsinket grundet generel travlhed.

Beslutningspunkter

Det indstilles:

At 1) Teknik og Miljø igangsætter en analyse af egnede hastighedsreduktioner på de overordnede trafikveje, herunder af de forventede konsekvenser.

At 2) Teknik og Miljø på baggrund af analysen fra "At 1" fremsender en indstilling til byrådet med forslag til eventuelle justeringer af hastighedsgrænserne på det overordnede vejnet.

At 3) Forslag om hastighedsgrænser under 50 km/t fortsat behandles enkeltvis som særskilte projekter og afventer den igangværende forsøgsordning.

At 4) Teknik og Miljø fortsætter den igangværende dialog med Transportministeriet om lavere hastighedsgrænser på statsvejene i Aarhus Kommune.

Borgmesterens Afdelings påtegning

Fremsendes til Magistraten. Det bemærkes, at indstillingen ikke er fremsendt rettidigt til Borgmesterens Afdeling i forhold til at kunne nå byrådsbehandling indenfor den fastsatte frist på 3 måneder efter byrådsbehandlingen af beslutningsforslaget.

Borgmesterens Afdeling har derudover ingen bemærkninger til indstillingen.

Sagsforløb

Udvalg: Aarhus Byråd

Dato: 26-04-2023

Punktnummer:

Sagens behandling blev udsat i byrådets møde den 26. april 2023.

Udvalg: Aarhus Byråd

Dato: 10-05-2023

Punktnummer: 13

Fremsendes til Magistratsafdelingen for Teknik og Miljø med henblik på udarbejdelse af en indstilling, jf. byrådets vedtagelse i mødet den 10. maj 2023 om magistratsbehandling af forslaget.

Sagen bedes tilbagesendt byrådet via Magistraten.

Bilag

Indstilling

Bilag 1: Beslutningsforslag

Bilag 2: Bilag til beslutningsforslag

Bilag 3: Ændringsforslag fra S af 26.04.2023

Bilag 4: Vejklassifikation 2023

Byrådsdebat 10.05.2023

Punkt 4: Eventuelt

Beslutninger

Ingen bemærkninger.