Mobilitetsstrategi Hornslet

Vejen til en mere sammenhængende by



Mobilitetsstrategi Hornslet –
Vejen til en mere sammenhængende by

Rådgiver: NIRAS A/S

Udgivelsesår: 2025

Mobilitetsstrategien er udarbejdet
af Syddjurs Kommune og Hornslet i
Udvikling i samarbejde med NIRAS.

Indhold

3 Indholdsfortegnelse

4 Forord fra Borgmesteren

6 Kapitel 1: Vision for mobilitet i Hornslet

8 Kapitel 2: Baggrund for mobilitetsstrategien

12 Proces og inddragelse

14 Kapitel 3: Analyserne udfoldes

18 Sammenfatning af analyserne

Analyse af mobilitetstemaer:

20 Strategisk opkobling

21 Fremkommelighed

22 Trafikale barrierer

23 Rekreative forbindelser og ruter

24 Letbanebyen Hornslet

25 Cykelbyen Hornslet

26 Trafiksikkerhed og skoleveje

27 Hornslet bymidte

Hornslet skal være en cykelby



Luftfoto af Hornslet – Juni 2022

Forord fra Borgmesteren

Hornslet vokser – og med god grund. Flere og flere får i disse år øjnene op for, hvorfor Hornslet er et godt sted at slå rødder. Byens positive udvikling stiller nye krav til, hvordan vi i fremtiden skal transportere og bevæge os rundt i Hornslet. Når vi udvikler Hornslet, er det naturligt samtidig at overveje, hvordan byen kan skabe rammerne for det gode liv.

Med denne mobilitetsstrategi skaber vi sammen en bæredygtig og visionær retning for trafik og mobilitet i Hornslet. Hornslet skal i fremtiden blive et endnu bedre sted at bo og leve, og sådan skal det være for alle. Både de borgere, som har boet i området i mange år, og de mange nye tilflyttere, som er faldet pladask for Hornslet.

Overskrifterne i strategien er:

- Cykelby
- Tryghed
- Letbaneby
- Bymidte
- Natur
- Sammenhæng

Alle kredser de om at skabe sammenhæng, øge kvaliteten af de mange forbindelser rundt i byen og favne de forskellige målgrupper, som hver eneste dag transporterer sig til, fra og rundt i Hornslet.

Mobilitet handler om mere end at rejse fra A til B. Vi skal bruge mobilitets- og trafikprojekter til at løfte og forbedre bykvaliteten i hele Hornslet, så det bliver en endnu bedre oplevelse at bevæge sig i byen og bruge dens mange tilbud. Derfor skal naturen for eksempel gøres endnu mere tilgængelig, så det bliver nemt og hurtigt at bevæge sig fra byen og ud i Hornslets smukke og mangfoldige grønne områder. Og derfor skal kulturen have mere plads i bymidten – byens hjerte – for det gavner fællesskaberne og det gode liv i Hornslet.

Mobilitet handler også om tryghed, når man transporterer sig og bevæger sig rundt. Her har vi i strategien et særligt fokus på de yngste Hornslet-borgere. Det skal være trygt at cykle og gå til skole og fritidsaktiviteter og forældre skal være trygge ved, at deres børn selv transporterer sig i skole.

Det skal også være med til at understøtte den udvikling, Hornslet i øvrigt oplever i disse år. Vi bygger en ny udskoling og ungemiljø og skaber bedre kobling til idrætshallen, ligesom vi renoverer og udvider den eksisterende del af skolen. Vi har også bygget en ny børnehave, og et nyt kulturhus er på vej i tæt samspil med stærke lokale kræfter.

Alle disse målsætninger forsøger vi at favne og sætte retning på med mobilitetsstrategien. Med den som værktøj skal vi – sammen med borgere, erhvervsliv, foreninger og lokale kræfter – udvikle Hornslet og gøre den endnu bedre i fremtiden.

Det glæder vi os til.
Tak fordi du vil læse med.

Venlig hilsen

Michael Stegger Jensen
Borgmester i Syddjurs Kommune



Vision for mobilitet
Hornslet er en cykelby

Hornslets borgere skal nemt kunne komme ud, hjem og rundt i hele byen. Det skal være attraktivt at tage cyklen i Hornslet og man skal føle sig tryg som blød trafikant, lige meget om man cykler til skole, går til supermarkedet eller besøger bymidten i weekenden. Syddjurs Kommune vil med fremtidige projekter skabe rammerne for at cyklen bliver det mest oplagte valg, når man er "hjemme i Hornslet" og bevæger sig indenfor bygrænsen. På 15 minutter skal man trygt kunne komme hele byen rundt på cykel.

Hornslet skal i fremtiden være en endnu bedre forbundet og levende by, hvor byens borgere i højere grad går til byens lokale destinationer og mødesteder. Det skal være attraktivt at tage letbanen til Aarhus og Grenaa, frem for at tage bilen og fremtidig byudvikling skal skabe bedre muligheder for at bruge den kollektive trafik, så letbanestationen og busholdepladsen opgraderes med forbedrede cykelparkeringsforhold, muligheder for samkørsel og delemobilitet.

Bymidten skal være det mest foretrukne mødested i Hornslet. Der skal fokuseres på at fredeliggøre bymidtens veje, så der skabes et sammenhængende og endnu mere koncentreret centrum for byens liv, hvor kultur, handel og oplevelser kan udfolde sig og få plads. Bilerne skal have mindre plads, så fodgængere og cyklister er øverst i mobilitetshierarkiet og kan bevæge sig frit og trygt.

Vision for mobilitet i Hornslet – med afsæt i seks tematikker

Cykelby
Hornslet skal være en levende cykelby, hvor byens borgere vælger cyklen frem for bilen. På 15 minutter kan du på cykel komme hele byen rundt og god cykelinfrastruktur skal understøtte sunde og bæredygtige transportvaner.

Tryghed
Det skal være trygt for børn at gå og cykle til skole og fritidsaktiviteter. Det skal være trygt at færdes til fods, på cykel og alle andre steder i trafikken uden at være bekymret for sikkerheden. Hastighedsnedsættende tiltag skal være et værktøj til at opnå et mere trygt Hornslet.

Letbaneby
Der skal være sammenhæng mellem de forskellige transporttyper, så det bliver nemt at tilvælge letbane, samkørsel og bussen, når du skal længere væk.

Bymidte
Hornslet bymidte skal prioriteres som byens hjerte og der skal fokuseres på at fredeliggøre byens centrum. Bymidtens mobilitetshierarki skal ændres, så der bliver mere plads til byens liv og hvor kultur, handel og oplevelser kan udfolde sig og få plads.

Natur
Der skal skabes bedre forbindelser til naturen, så det bliver nemmere at leve et aktivt liv og tæt på de lokale fællesskaber.

Sammenhæng
Hornslet skal være en sammenhængende by på tværs af transporttyper, så alle får lige mulighed for at bruge byen og komme trygt omkring. Mobiliteten skal understøtte byens identitet og den sociale og kulturelle sammenhængskraft, så der skabes stærke tilhørsforhold og lokale mødesteder for alle byens borgere.



Skitse af vision for mobilitet i Hornslet
Illustration af Brian Dall Schyth (2024)



Der er behov for forandring

Baggrund for mobilitets strategien



Luftfoto af Hornslet – Juni 2022

Baggrund for mobilitetsstrategien
Fra analyse til langsigtet handling

Mobilitet er limen, der skal få Hornslet til at hænge sammen, men lige nu føles det mere som om, at trafikken er ved at rive byen fra hinanden. Mobilitet og trafikafvikling er vigtig, især i en by som Hornslet, der oplever en befolkningsvækst drevet af indbyggere, der primært er bilpendlere til Aarhus og Randers.

Velfungerende mobilitet opfylder helt basale behov, samtidig med at det gør det nemt, sikkert og trygt at færdes i byen. Med sig følger en lang række af positive sidegevinster, hvor mobilitet kan være en generator for mere byliv. ”Mobilitetsstrategi Hornslet” sætter en ambitiøs retning for hvilken ”mobilitetsby” Hornslet skal være i fremtiden og hvilke visioner, der skal sætte retningen for den fremtidige udvikling indenfor trafik og mobilitet i byen.

Hornslet er noget særligt
Hornslet ligger tæt ved Aarhus som en unik, naturskøn handelsby. Byen er forbundet med letbanebåndet, og det større trafikale netværk gør, at byen er godt opkoblet til det omkringliggende land. At bo nær Aarhus og samtidig tæt på naturen, er noget, som gør Hornslet til et helt særligt sted og en by, hvor særligt mange børnefamilier vælger at bosætte sig.

Hornslet har sin egen bymidte med torve, pladser og et bredt udvalg af butikker, som favner dagligdagens behov og ønsker. Og med det nye kulturhus på Tingvej kan bymidtens tilbud række endnu bredere ud i fremtiden. Men bymidten er også omdrejningspunkt for byens skoler, som ligger på hver sin side af Rosenholmvej. I morgentimerne er skyldes størstedelen af trafikken på Tingvej at byens skolebørn afleveres i bil. Og i dagtimerne bliver bymidten en udvidet skolegård, hvor skolens ældste elever går på opdagelse. Bymidten er derfor også en af Hornslets vigtigste mødesteder, som samtidig gør, at den adskiller sig fra de omkringliggende oplandsbyer nord for Aarhus.

En by med vokseværk
På få år er Hornslet vokset fra at have 5.000 indbyggere til nu at runde 7.000 indbyggere og prognoserne viser, at tallene vil fortsætte med at stige. I 2035 forventes der at være 9.000 indbyggere i Hornslet – det er en stigning på cirka 35 % fra 2024. Det store tilflytterboom resulterer imidlertid i, at byens planlægning og infrastruktur er ved at blive overhalet indenom, hvilket har skabt et behov for at imødegå byens trafikale udfordringer.

Til trods for at Hornslet ikke er meget mere end 2 km i diameter, oplever byen en indgroet bilkultur og effekterne, som følger hermed. Den store bilafhængighed giver et pres på de centrale parkeringspladser, og indbyggerne påpeger udfordringer med sikre skoleveje, gode stiforbindelser og manglende sikre trafikale overgange, som blandt andet kan muliggøre at byens børn selv kan transportere sig til skole og fritidsaktiviteter.

Der er således opstået et behov for at undersøge de udfordringer og potentialer, som Hornslet står overfor nu og i den nærmeste fremtid, i lyset af de prognoser og udviklingsplaner, som ligger for byen. For at kunne sikre en god udvikling af Hornslet er der derfor behov for at se de aktuelle trafikale problemstillinger og fremtidige udviklingsplaner i en større sammenhæng.

Denne mobilitetsstrategi skal være et vigtigt input til byens samlede udvikling, og skal fungere som et grundlag for fremtidige politiske beslutninger om tilvalg og fravalg relateret til trafik og mobilitet i og omkring Hornslet.

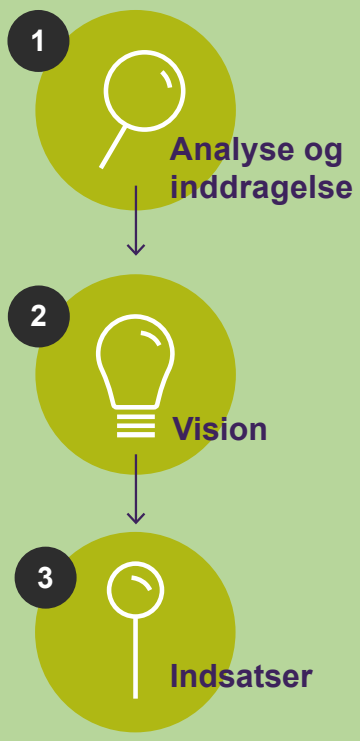
Hvad er mobilitet?
Trafik og mobilitet er langt mere end de veje, togbaner og cykelstier, der gør at vi kan transportere os fra A til B. Mobilitet er fundamentet for det hverdagsliv, der udfolder sig blandt borgere, erhvervsdrivende og besøgende i Hornslet. Det er de fysiske rammer i byen, som muliggør at vi kan bevæge os frit og trygt rundt i byen og leve et sundt liv tæt på naturen og fritidsaktiviteter.

Mobilitet er et af de vigtigste redskaber i byplanlægningen, fordi det skaber rammerne for en velfungerende by, hvor man har lyst til at bevæge og opholde sig. Gode cykelforbindelser inviterer til at cykle. Hyggelige og grønne stier inviterer til at gå. Trygge og sikrer skoleveje gør det nemt for børn selv at transporterer sig i skole. På den måde er mobilitet det, som omslutter hele byen og får den til at hænge sammen.

Visionen med mobilitetsstrategien er derfor at skabe en velovervejet udvikling i Hornslet, der gør byen endnu mere forbundet og tryg for byens bløde trafikanter. Med mobilitetsstrategien har Syddjurs Kommune et ønske om at sætte en visionær og ambitiøs retning for mobiliteten i fremtiden. Vi tror på, at god og gennemtænkt mobilitet kan være løftestang for en visionær udvikling i Hornslet, så Hornslet i højere grad kan blive en tryg og rar by for skolebørn og cyklister, og komme til at blomstrer af byliv, velvære og fællesskaber, der skaber sammenhængskraft på tværs af hele byen.

Mobilitetsstrategien er en tretrinsraket
Mobilitetsstrategien handler grundlæggende om at forstå hverdagslivet og de nuværende forhold i byen og sætte en ambitiøs retning for mobilitet i det fremtidige Hornslet. I samarbejde med lokale borgere, virksomheder, foreninger og fagpersoner er der blevet udarbejdet en række analyser, som undersøger trafik og mobilitet i Hornslet på forskellige niveauer. Analyserne har været med til at udpege, hvor der ligger trafikmæssige udfordringer og potentialer gemt. Dette har efterfølgende dannet grundlag for at formulere en ny vision for mobilitet i Hornslet samt pege på en række anbefalinger til fremtidige indsatser, der kan forbedre mobiliteten i byen på sigt.

På den måde kan man sige, at mobilitetsstrategien er en tretrinsraket, der består af en analyse, en vision og en række indsatser.



Mobilitetsstrategien er opbygget af henholdsvis af en række mobilitetsanalyser, en vision for mobilitet i Hornslet og en række konkrete indsatser, som på sigt kan forbedre mobiliteten i byen.

Hornslet i Udvikling
"Hornslet i Udvikling" er en langsigtet og strategisk indsats, som samler igangværende og fremtidige projekter i Hornslet under en fælles "paraply". Initiativet er igangsat af Syddjurs Kommunes byråd i 2021 med en projektleder dedikeret til indsatsen. Målet med Hornslet i Udvikling er at danne et fælles fundament for den fremtidige udvikling af byen.

Hornslet i Udvikling omfatter blandt andet et nært samarbejde mellem Syddjurs Kommune, byens borgere og lokale interessenter, der er de nærmest berørte af udviklingen, samt naboer til kommende udviklingsområder, beboere og erhvervsdrivende i byen. Hornslet i Udvikling har stået for udviklingen af Mobilitetsstrategi Hornslet.

Proces og inddragelse
Lokale stemmer giver input

Mobilitetsstrategien kortlægger trafik og mobilitet i hele Hornslet med afsæt i lokale registreringer og offentlig tilgængelige data. Der er blevet anvendt GPS data, trafikuheldsdata, trafiktællinger og kvalitative data indhentet af Syddjurs Kommune og rådgivningsvirksomheden NIRAS. Arbejdet er endt ud i otte konkrete mobilitetsanalyser. På baggrund af analyserne er der herefter udarbejdet en fremtidig vision for mobilitet i Hornslet og en række konkrete forslag til indsatser, som på sigt kan igangsættes for at forbedre mobiliteten i byen.

Analyserne tager udgangspunkt i en indledende inddragelsesproces, hvor fagpersoner fra Syddjurs Kommune, Midttrafik, Aarhus Letbane samt lokale aktører og interesser fra Hornslet har bidraget med deres viden indenfor trafik og mobilitet i byen. I diagrammet på næste side ses den gennemførte proces i forbindelse med udarbejdelsen af mobilitetsstrategien. Konkret er der blevet afholdt følgende møder og arrangementer:

- **Intern workshop** med fagpersoner
- **Ekstern workshop** med lokale borgere og aktører
- **Offentlig pop-up arrangement** til markedsdagen i Hornslet
- **Dialogmøde** med Hornslet Distriktsråd og Hornslet skolebestyrelse
- **Dialogmøde** med Hornslet Handelsstandsforening
- **To temadrøftelser** med Syddjurs Kommunes Byråd

Dialog og inddragelse
Der er gennemført workshops og dialogmøder med et udvalg af professionelle aktører og lokale interessenter, der har bidraget med lokalt kendskab til udfordringer og udviklingspotentialer i Hornslet. Aktørerne har peget på både udfordringer, behov og ønsker fra mange forskellige perspektiver. Samlet set har dialogerne givet et bredt funderet fundament og vidensgrundlag for hvordan mobiliteten kan blive bedre i fremtiden.
Den 29. februar 2024 blev der afholdt en intern workshop for inviterede medarbejdere på tværs af Syddjurs Kommunes forvaltning og andre offentlige institutioner med berøring med Hornslet, herunder også Aarhus Letbane og Midttrafik. Den 4. marts 2024 blev der afholdt en ekstern workshop på Hornslet Skole, hvor inviterede aktører fra erhvervsliv, sports- og kulturforeninger, detailhandel, Hornslet Distriktsråd og Hornslet Skole deltog.

Den 4. maj blev der afholdt et åbent pop-up arrangement i forbindelse med markedsdagen på Tingvej i Hornslet, hvor alle interesserede borgere kunne give deres mening til kende. Der blev opstillet en pavillon foran kulturgrunden på Tingvej og på fire plancher blev borgerne spurgt om at dele deres erfaringer og adfærd om mobilitet og trafik i Hornslet, ligesom der var mulighed for at snakke med projektholdet.

Med afsæt i inddragelsesprocessen, er der efterfølgende blevet foretaget otte specifikke mobilitetsanalyser indenfor mobilitet og trafik i Hornslet (analyserne kan du læse på side 20-27). Analyserne har været med til at udpege, hvor der ligger trafikmæssige udfordringer og potentialer gemt.

Parallelt med dette forløb er politikerne i Syddjurs Kommune blevet inddraget og har bidraget med deres input til udviklingen af mobilitet og trafik i Hornslet. Den 20. marts 2024 blev der afholdt en temadrøftelse med Byrådet i Syddjurs Kommune. På dette møde fik Byrådet forelagt procesplan og foreløbige resultater fra mobilitetsanalysen i Hornslet, og blev efterfølgende bedt om at forholde sig til en række mobilitetsdilemmaer, som er fremkommet gennem inddragelsesprocessen og analyserne. I november 2024 blev Byrådet igen præsenteret for arbejdet, hvor de skulle drøfte en fremtidig vision for mobilitet i Hornslet og konkrete og fremtidige mobilitetsindsatser.

Udarbejdelse af mobilitetsstrategi

Igangsætning januar 2024

Workshops
Intern workshop for fagpersoner i Syddjurs Kommune, Midttrafik og Aarhus Letbane samt en ekstern workshop for lokale aktører og interesser.

Temadrøftelse
Temadrøftelse i Byrådet i marts 2024 om "mobilitetsdilemmaer" i Hornslet.

Pop-up event
Alle borgere kan komme med input til mobilitetsstrategien til markedsdagen i Hornslet den 4. maj 2024.

1

Analyse og inddragelse
Kortlægning af nuværende trafikale udfordringer og potentialer i Hornslet.

Dialogmøde
Dialogmøde med Hornslet Distriktsråd, trafikgruppen og Hornslet skolebestyrelse om en ny vision for mobilitet i Hornslet.

2

Vision
Udvikling af en ny vision for mobilitet i Hornslet på baggrund af analyserne.

Dialogmøde
Dialogmøde med Hornslet Handelstandsforening.

Temadrøftelse
Temadrøftelse I Byrådet i oktober 2024 om en ny vision for mobilitet i Hornslet og fremtidige mobilitetsindsatser.

3

Indsatser
Forslag til en række konkrete indsatser, som kan forbedre de nuværende trafikale udfordringer i Hornslet

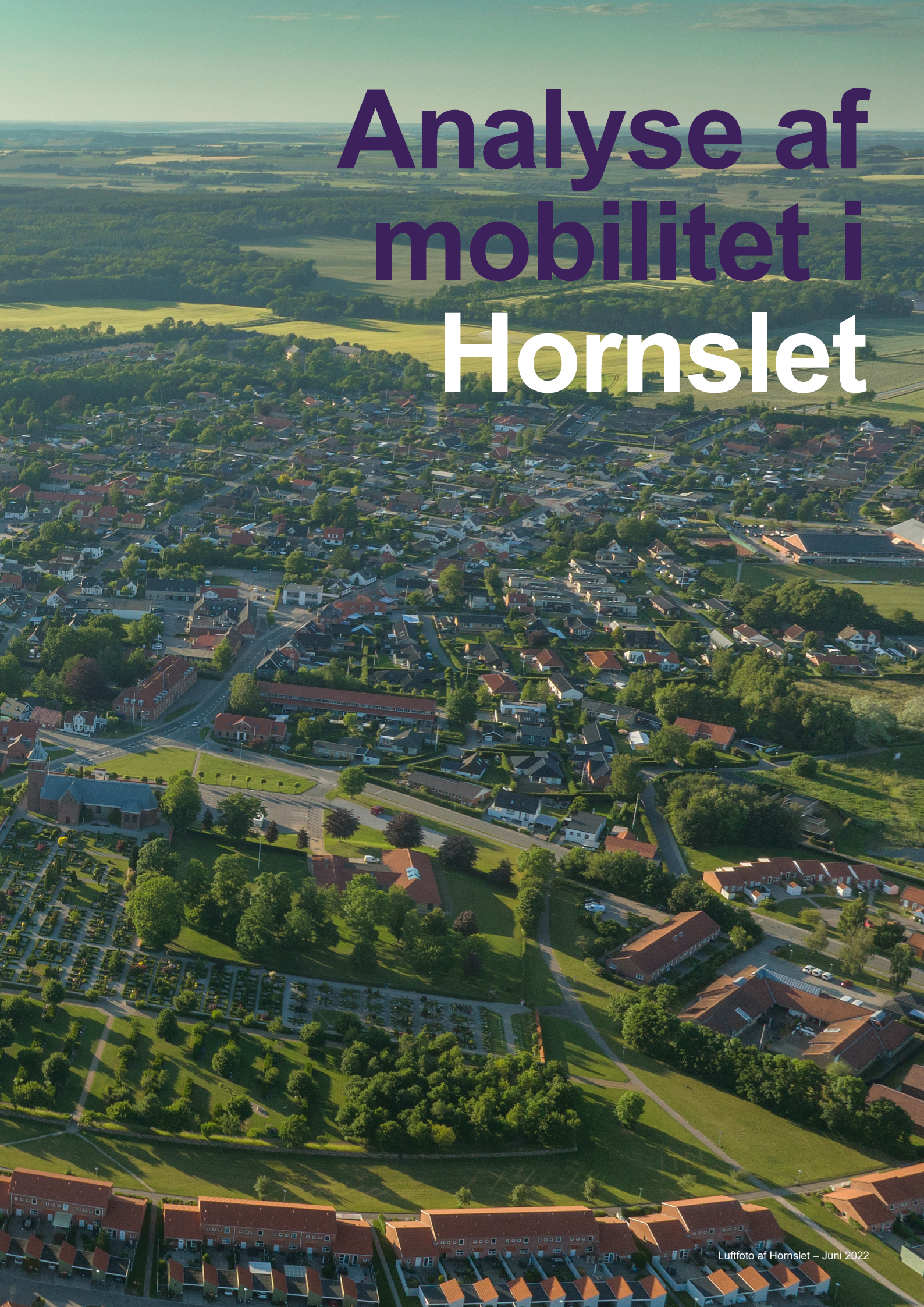
Mobilitetsstrategi Hornslet
Politisk godkendelse af den endelige mobilitetsstrategi for Hornslet primo 2025.

Politisk prioritering af indsatser



I den store skala og helt tæt på

Analyse af mobilitet i Hornslet



Luftfoto af Hornslet – Juni 2022

Mobilitetsanalyserne udfoldes

Viden til baggrund for fremtidige udvikling

Der er blevet gennemført otte mobilitetsanalyser i Hornslet som del af mobilitetsstrategien. Analyserne kortlægger den nuværende trafikale situation i byen og kommer med anbefalinger til hvordan udfordringerne kan løses i fremtiden.

Mobilitetsanalyserne har til formål at forstå, hvordan mobiliteten og hverdagslivet i Hornslet hænger sammen, herunder at kortlægge de faktiske mobilitetsforhold som findes i byen i dag. At forstå status quo i Hornslet er grundlæggende for at kunne pege på de eksisterende potentialer og udfordringer, og for at kunne kvalificere, hvordan vi i fremtiden kan løse trafikudfordringerne bedst muligt. Derfor spænder analyserne fra den helt store og bystrategiske skala ned til den bynære skala, hvor trafiksikkerhed, stiforbindelser, bymidten og forhold for de bløde trafikanter sættes i fokus.

Med mobilitetsanalysen sættes der fokus på en række særlige kendetegn for mobiliteten i byen. Blandt andet sættes der fokus på tilgængelighed, trafiksikkerhed og skoleveje og letbanen og dens betydning for Hornslet som en oplandsby til Aarhus. Særligt letbanen er en af de store drivkræfter i omstillingen af Hornslets mobilitet, hvor potentialet er, at letbanen i fremtiden skal være et endnu mere oplagt valg, når man skal til og fra Hornslet. På de følgende sider kan du læse de konkrete analyser og anbefalinger til mobilitet i Hornslet. Analyserne introduceres med en sammenfatning af alle analyserne på den næste side.

1. **Strategisk opkobling**
2. **Fremkommelighed**
3. **Trafikale barrierer**
4. **Rekreative forbindelser og ruter**
5. **Letbanebyen Hornslet**
6. **Cykelbyen Hornslet**
7. **Trafiksikkerhed og skoleveje**
8. **Hornslet bymidte**

Mobilitetsanalyser

1	**Strategisk opkobling** Side 20	Analysen fokuserer på Hornslets strategiske opkobling til det omkringliggende land og hvordan byen er forbundet via kollektiv transport, veje og cykelstier til Aarhus og de omkringliggende oplandsbyer.
2	**Fremkommelighed** Side 21	Analysen fokuserer på fremkommeligheden for biltrafikken i Hornslet. Analysen ser på hvor trafikken i dag er udfordret og hvordan trafikken vil udvikle sig i takt med udviklingen af Hornslet Vest.
3	**Trafikale barrierer** Side 22	Analysen fokuserer på den lokale tilgængelighed til lokale mødesteder og destinationer indenfor Hornslets bygrænse. Analysen ser på de fysiske og oplevede mobilitetsbarrierer, som i dag opdeler byen og gør det svært at komme på tværs af Hornslet – særligt for de bløde trafikanter.
4	**Rekreative forbindelser og ruter** Side 23	Analysen fokuserer på Hornslets omkringliggende natur og de rekreative værdier, som er en stor del af byens karakter. Analysen ser på hvordan forbindelserne ud i naturen kan styrkes i fremtiden.
5	**Letbanebyen Hornslet** Side 24	Analysen fokuserer på Hornslet som en letbaneby. Analysen ser på hvordan Hornslet kan styrkes som en mere attraktiv letbaneby, hvor det er nemt at bruge letbanen og tilgå den.
6	**Cykelbyen Hornslet** Side 25	Analysen fokuserer på Hornslet som en by for cyklister, hvor der ses på hvordan byen kan blive mere vedkommende for de bløde trafikanter, så det er sikkert, trygt og nemt at tage cyklen i Hornslet – både til indkøb, skole og fritidsaktiviteter.
7	**Trafiksikkerhed og skoleveje** Side 26	Analysen fokuserer på trafiksikkerheden i Hornslet og særligt byens skoleveje. Analysen ser på særlige steder, som i fremtiden skal forbedres for at skabe mere sikre og trygge veje for cyklister, skolebørn og gående.
8	**Hornslet bymidte** Side 27	Analysen fokuserer på Hornslet bymidte og hvordan den i fremtiden kan blive endnu mere levende. Analysen ser på hvilke tiltag, der skal til for at skabe en mere vedkommende og tryg bymidte for bløde trafikanter, hvor det er rart at opholde sig.

Sammenfatning af analyserne
Hornslet skal udvikles i sammenhæng

De følgende analyser af mobiliteten i Hornslet viser, hvor de væsentligste udfordringer og potentialer ligger. Helt tydeligt fremgår det, at når borgere i Hornslet har givet udtryk for, at der mangler sikre og trygge steder at færdes som gående eller cyklist, så er der noget om snakken. Mange af de vej- og byrum, som giver adgang til centrale dele af Hornslet, eller hvor vigtige hverdagsfunktioner er placeret, prioriterer i højest grad bilerne, og efterlader kun i begrænset omfang (og nogle gange slet ikke) plads til bløde trafikanter.

Derfor skal fremtidig udvikling af mobilitet i Hornslet i endnu højere grad fokusere på styrke de store sammenhænge i byen og trafiksikkerheden for de bløde trafikanter, så der skabes en by, der er vedkommende og tryg for byens mindste borgere, gående og cyklister. Nedenfor kan du læse en kort opsamling på anbefalingerne fra de otte mobilitetsanalyser.

Strategisk opkobling
Skab bedre muligheder for at bruge den kollektive trafik, så letbanestationen og busholdepladsen styrkes med bedre forhold for flextrafik, samkørsel og delemobilitet. Letbanestationen skal styrkes som et centralt knudepunkt i byen i forlængelse af bymidten.

Fremkommelighed
Benyt aktivt hastighedsnedsættelser til at skabe bedre forhold for bløde trafikanter. Ryd op i hastighedsgrænserne i Hornslet. Det vil gøre det mere gennemskueligt og trygt for trafikanter at færdes i trafikken. Det skal undersøges, om en fremtidig udbygning af krydset ved Løgtenvej/Kirkeholtvej/Segaltvej kan forbedre fremkommeligheden i takt med byens udvikling.

Trafikale barrierer
Nedbryd trafikale barrierer for bløde trafikanter med særligt fokus på Ågårdvej, Rosenholmvej/Løgtenvej og Amaliegårdvej samt på letbanebroen. Kritiske punkter på de fire strækningerne bør udpeges med henblik på at skabe mobilitetsdesign, som øger trafiksikkerheden og forbedrer de trafikale overgange for bløde trafikanter.

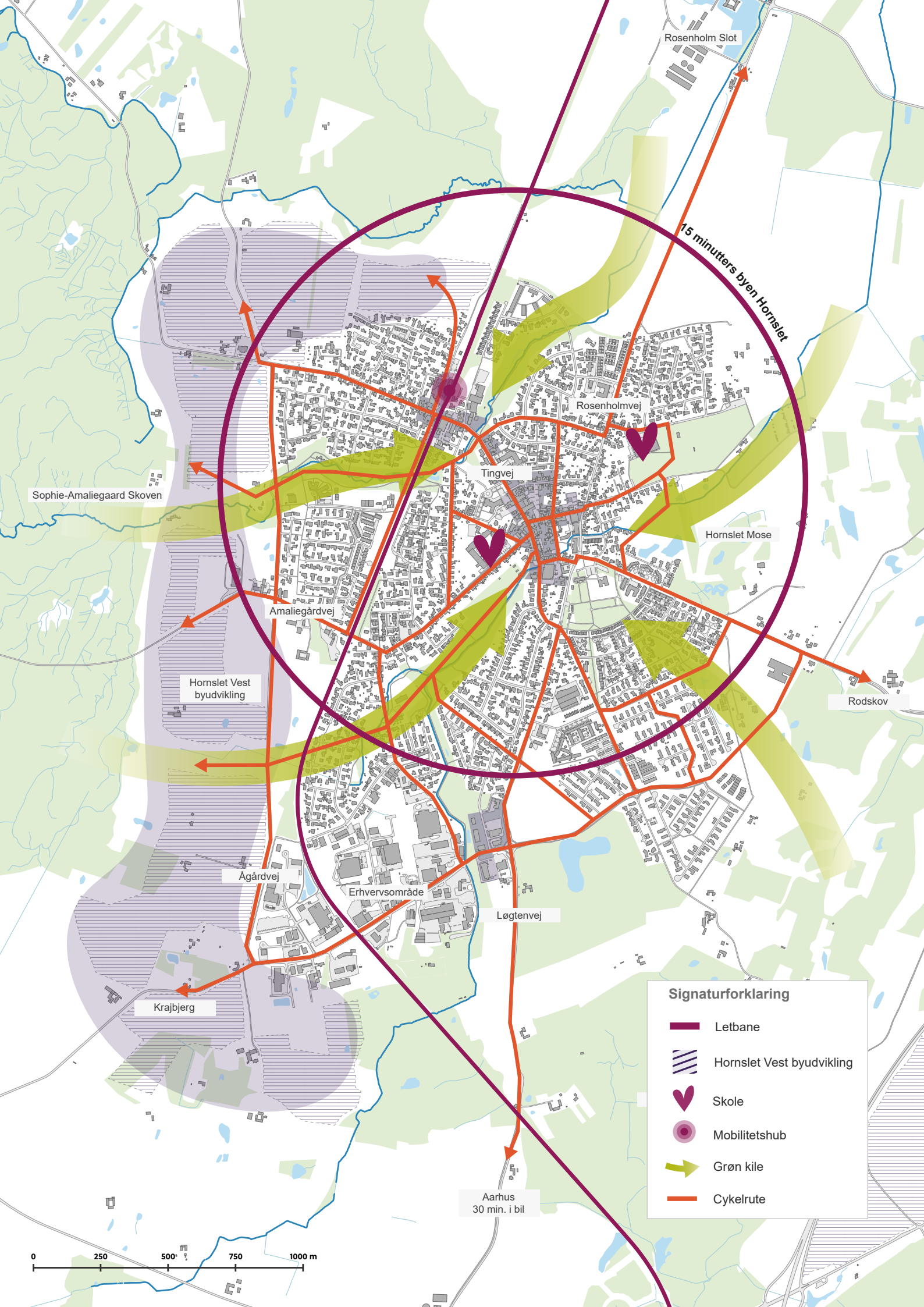
Rekreative forbindelser og ruter
Skab flere forbundne stisystemer i naturen, så man kan bevæge sig i cirkler og ende ved samme start- og slutsted. Naturen skal invitere til at være aktiv og sammen i det fri. Det grønne skal binde byen sammen og der skal være muligheder for ophold og aktiviteter ude i naturen.

Letbanebyen Hornslet
Styrk forbindelserne for bløde trafikanter til letbanestationen fra hele byen, så det bliver nemmere til at tilvælge letbane, samkørsel og bussen, når du skal længere væk. Letbanestationen skal styrkes som et lokalt mødested og mobilitetshub med attraktive byrum, der kan være med til at knytte stationsområdet og bymidten tættere sammen.

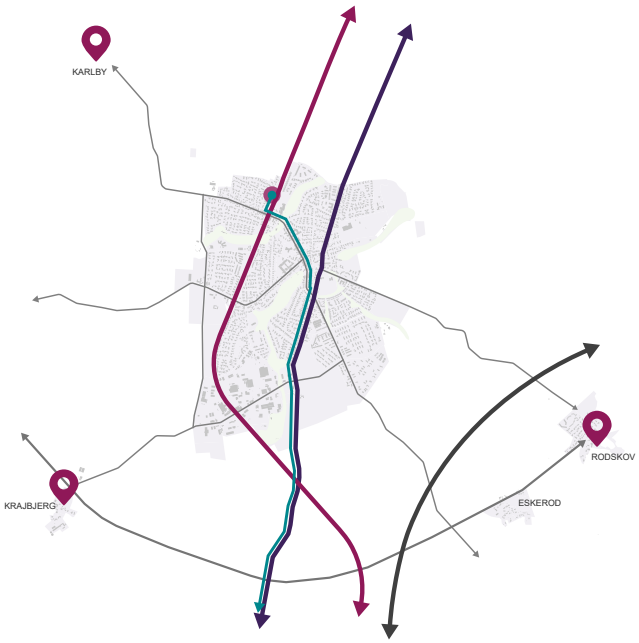
Cykelbyen Hornslet
Indfri potentialerne for Hornslet som en levende cykelby og ”15 minutters by”, hvor du på 15 minutter kan komme hele byen rundt på cykel. Den lokale sammenhængskraft skal være stærkest på cykel og til fods. Cyklen skal bringe byens borgere tættere på naturen, hinanden og fællesskaberne, så den lokale bilafhængighed samtidig kan reduceres.

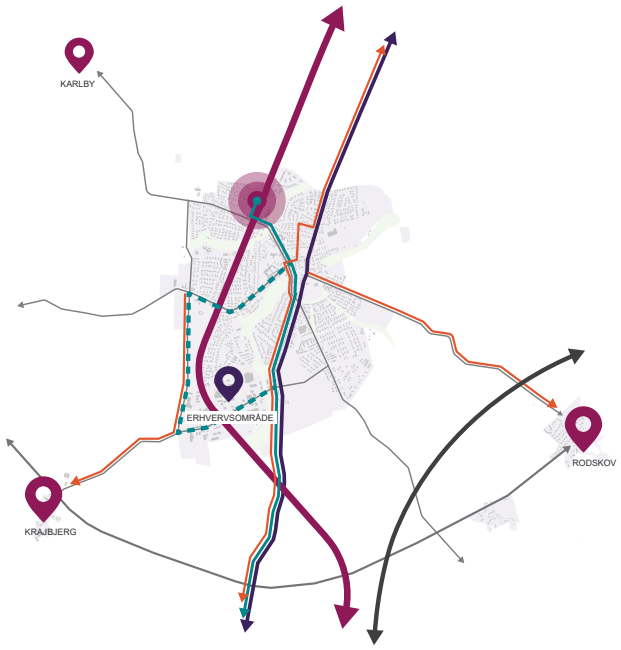
Trafiksikkerhed og skoleveje
Skab en by i øjenhøjde, der er tryg for skolebørn at færdes i – også uden en voksen. Det skal være trygt at færdes til fods, på cykel og alle andre steder i trafikken uden at være bekymret for sikkerheden. Derfor skal der sættes særlig fokus på forbedre forholdene for de bløde trafikanter på udvalgte veje, overgange og strækninger i Hornslet, blandt andet ved Tingvej, Byvej, Amaliegårdvej og Rosenholmvej/Løgtenvej.

Hornslet bymidte
Bymidten spiller en central rolle, hvis Hornslet skal lykkes med visionen om at blive en mere sammenhængende og vedkommende by for de bløde trafikanter. Fredeliggør Tingvej og Byvej, så der skabes mere plads til byens liv og hvor kultur, handel og oplevelser kan udfolde sig og få plads. Det kræver øget fokus på de bløde trafikanter og en ændring af mobilitetshierarkiet i bymidten, hvis bymidten skal være mere levende i fremtiden.


Rosenholm Slot
15 minutters byen Hornslet
Rosenholmvej
Tingvej
Sophie-Amaliegaard Skoven
Hornslet Mose
Amaliegårdvej
Hornslet Vest byudvikling
Rodskov
Ågårdvej
Erhvervsområde
Løgtenvej
Krajbjerg
Aarhus 30 min. i bil
Signaturforklaring
Letbane
Hornslet Vest byudvikling
Skole
Mobilitetshub
Grøn kile
Cykelrute
0
250
500
750
1000 m

1 Strategisk opkobling





Analyse af situationen i dag

Hornslet er godt forbundet til oplandet

- Hornslet er godt forbundet til oplandet. Med letbanen fra Hornslet st. kan du på 35 min. komme til Aarhus H og 45 min. til Grenaa. Det tager ligeledes i bil ca. 30 min. til Aarhus og 45 min. til Grenaa.
- Rosenholmvej/Løgtenvej er den primære trafikåre i Hornslet, som både håndtere meget intern trafik i byen, men også gennemkørende trafik fra oplandsbyer.
- Bus 100 kører mellem Hornslet, Aarhus og Odder og kører hver 20. min. Busruten kører ikke omkring erhvervsområdet i den sydlige del af Hornslet, hvilket kan gøre det mindre attraktivt for medarbejdere at bruge den kollektive transport til arbejde.
- Der er cykelsti fra Hornslet til Rodskov, men der mangler bedre cykelforbindelser til henholdsvis Mørke, Krajbjerg og Karlby. Cykelnetværket mellem Aarhus og Hornslet er veludbygget.

Anbefalinger

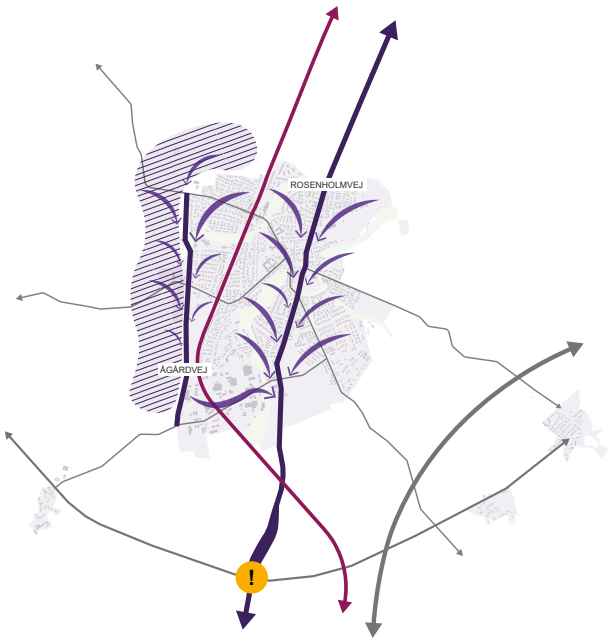
Styrk forbindelserne til erhvervsområdet

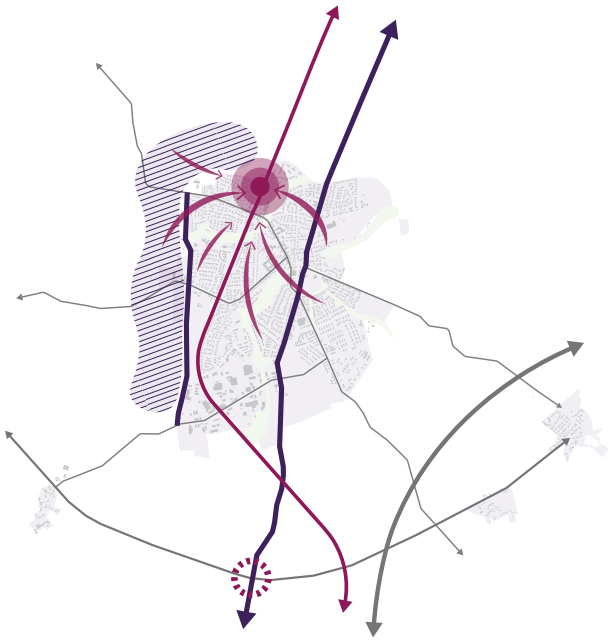
1. Undersøg muligheden for omkørsel af bus 100 tilpasset erhvervsområdets mødetider, for at gøre det mere attraktivt at tage bussen til og fra arbejde. Der skal indgås dialog med Region Midtjylland og Midttrafik.
2. Skab bedre muligheder for at bruge den kollektive trafik, så letbanestationen og busholdepladsen styrkes med bedre forhold for flextrafik, samkørsel og delemobilitet. Letbanestationen skal styrkes som et centralt knudepunkt i byen i forlængelse af bymidten.
3. Styrk de strategiske cykelruter mellem Hornslet og oplandsbyerne Mørke, Krajbjerg og Karlby, så det bliver nemmere og mere attraktivt at tage cyklen til Hornslet eller på cykeltur ud i landet.

Signaturforklaring

- Letbane
- Djurslandmotorvejen
- Busrute 100
- Mobilitetshub
- Rodskovvej/Løgtenvej
- Langdistance cykelrute
- Alternativ busrute 100

2 Fremkommelighed





Analyse af situationen i dag

Hornslet vokser og det belaster trafikken

- Deciderede problemer med fremkommeligheden er ikke et af de store problemer i Hornslet.
- Hornslet fungerer som pendlerby til blandt andet Aarhus og Randers, og med en køretid på kun ca. 30 minutter mellem Hornslet og Aarhus er der en stor del af trafikken til/fra Hornslet, der orienterer sig i sydlig retning mod Aarhus.
- Ruten mod Aarhus går mest oplagt via Rosenholmvej/Løgtenvej i sydlig retning og gennem krydset Kirkeholtvej/Løgtenvej i østlig retning mod motorvejen. Krydset er belastet i spidspunkterne. Med udviklingen i Hornslet Vest viser en analyse at krydset vil belastes yderligere.
- I takt med byudvikling i Hornslet Vest er det forventeligt at Ågårdvej vil blive mere belastet af biltrafik i fremtiden.
- Fartgrænserne i Hornslet er meget varierende. Det gør at mange bilister ikke overholder fartgrænserne, hvilket skaber utryghed for de bløde trafikanter.

Anbefaling

Ryd op i hastighedsgrænserne i byen

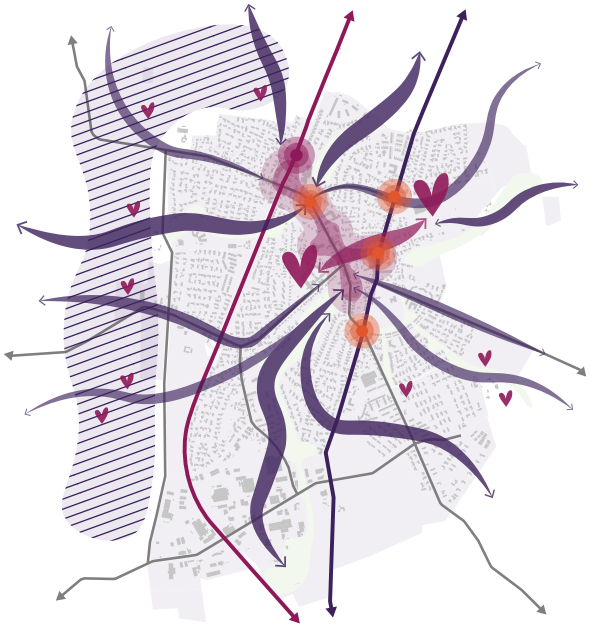
1. En del af løsningen med biltrafikken i Hornslet skal findes i at gøre forhold for kollektiv transport mere attraktiv og tilgængelig. Bæredygtig mobilitet skal være rygraden i den fremtidige byudvikling. I takt med udviklingen skal forbindelserne til letbanen styrkes for de bløde trafikanter.
2. Det skal undersøges, om en fremtidig udbygning af krydset ved Løgtenvej/ Kirkeholtvej/Segaltvej kan forbedre fremkommeligheden i takt med byens udvikling.
3. Ryd op i hastighedsgrænserne i Hornslet. Det vil gøre det mere gennemskueligt og trygt for trafikanter at færdes i trafikken. Der skal indgås samarbejde med Østjyllands Politi omkring dette.
4. Benyt aktivt hastighedsnedsættelser til at skabe bedre forhold for bløde trafikanter.

Signaturforklaring

Letbane
Primære trafikveje
Belastet kryds
Hornslet Vest byudvikling
Trafikflow
Flow til letbane
Mobilitetshub
Forbedring af kryds
Hastighedszoner

3 Trafikale barrierer





Analyse af situationen i dag

Rosenholmvej og letbanen opdeler byen

- Rosenholmvej/Løgtenvej og letbanen udgør fysiske barrierer i byen, der opdeler Hornslet i tre dele. I forbindelse med fremtidig byudvikling i Hornslet Vest skal der rettes særlig opmærksomhed på at forebygge, at Ågårdvej ikke bliver en lignende, ny trafikal barriere i byen.
- Mellem Rosenholmvej og letbanen ligger bymidten, som har et bredt udbud af detailbutikker. På hver sin side af Rosenholmvej ligger Hornslet skole og den nye skoleudbygning i sammenhæng med Hornslet Hallen. Der er dårlig forbindelse mellem skolerne for skolebørn.
- Forbindelserne mellem byens lokale destinationer er vage og bliver opbrudt af trafikale årer. Særligt mobilitetshierarkiet i bymidten, altså indretningen af vej- og gaderummene, synes mest organiseret omkring bilen. Fodgængere og især cyklister synes at ligge lavere i hierarkiet og er ikke prioriteret som vigtige brugere af gaderummet, og er ikke prioriteret som mobilister, der skal tages særligt hensyn til.

Anbefaling

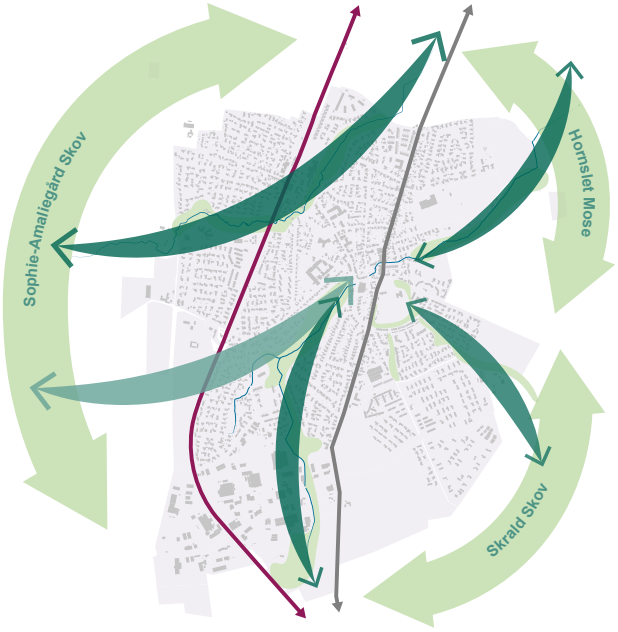
Nedbryd barrierer på tværs af Hornslet

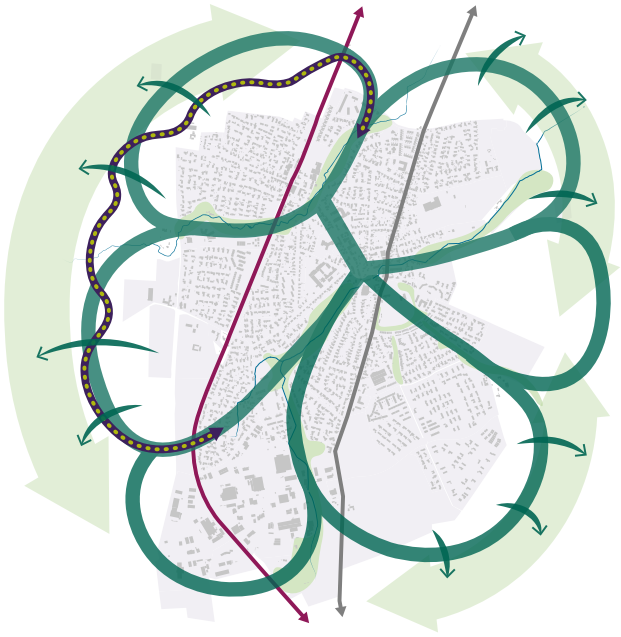
1. Nedbryd trafikale barrierer for bløde trafikanter på Ågårdvej, Rosenholmvej/Løgtenvej og Amaliegårdvej samt på letbanebroen. Kritiske punkter på de fire strækningerne bør udpeges med henblik på at skabe mobilitetsdesign, som øger trafiksikkerheden og forbedrer de trafikale overgange for bløde trafikanter, så det fysiske miljø understøtter mere bæredygtige mobilitetsformer til og fra bymidten.
2. Sammentænk forbedringen af mobiliteten for bløde trafikanter med ønsket om at skabe et mere levende by-, café-, og butiksliv i bymidten.
3. Sammentænk nedbrydelse af infrastrukturelle barrierer for bløde trafikanter med ønsket om at sikre højere bykvalitet i byens omkringliggende boligområder og i byens centrum, samt styrke byens sammenhængskraft og skabe en mere levende by.
4. Sæt fokus på at skabe et trygt og inkluderende mobilitetsdesign, der kobler de omkringliggende boligområder med bymidten.

Signaturforklaring

- Letbane
- Rodskovvej/Løgtenvej
- Hornslet Vest byudvikling
- Bymidte
- Skole
- Destinationer
- Forbindelser
- Forbindelser mellem skoler
- Ankomst
- Mobilitetshub

4 Rekreative forbindelser og ruter





Analyse af situationen i dag

Hornslet har en stærk grøn karakter

- Hornslet har en stærk grøn karakter, som er en kæmpe kvalitet for byen. Naturen omslutter hele Hornslet med Sophie-Amaliegård Skov i vest, Rosenholm Skov i nord, Hornslet Mose i øst og Skrald Skov i syd. Der er dog få stiforbindelser ud i den store natur fra den eksisterende by.
- Hornslet by er præget af grønne kiler, som binder byen sammen og trækker naturen helt ind i bykernen. I de grønne kiler er der gode sti- og cykelforbindelser, som er trygge færdselsåre for bløde trafikanter. De grønne kiler skaber også plads til leg og aktiviteter for byens borgere.

Anbefaling

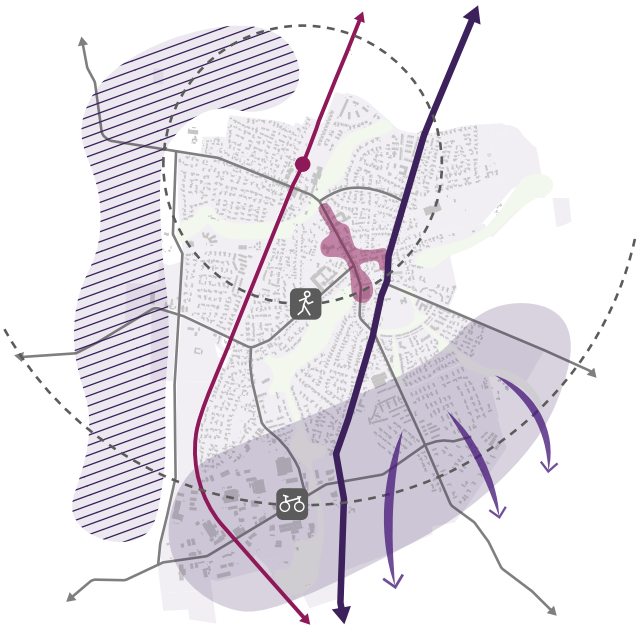
Skab grønne mobilitetscirkler

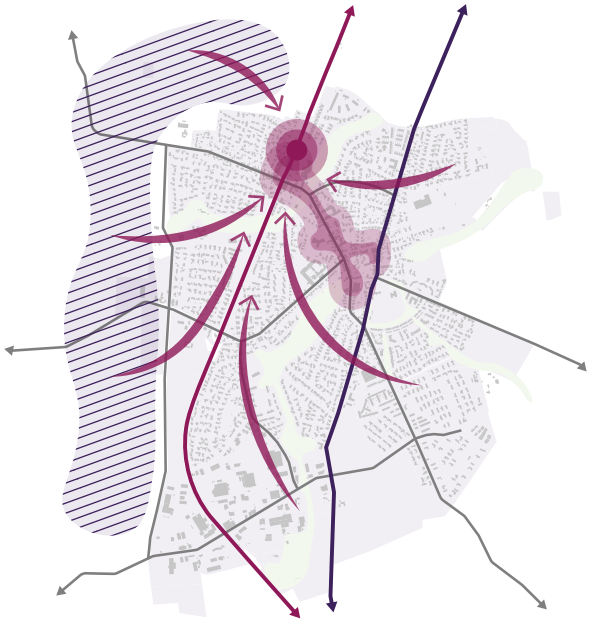
1. Skab flere forbundne stisystemer i naturen, så man kan bevæge sig i cirkler og ende ved samme start- og slutsted. Naturen skal invitere til at være aktiv, nyde naturen og være sammen i det fri. Det grønne skal binde byen sammen og der skal være muligheder for ophold og aktiviteter ude i naturen.
2. Styrk bymidtens grønne karakter, når bymidten udvikles og skab endnu bedre grønne forbindelser ind til byens centrum.
3. Styrk tilgængeligheden til naturen i ny byudvikling. I forbindelse med udviklingen i Hornslet Vest skal der skabes flere oplevelser og bedre stiforbindelserne ud i naturen.

Signaturforklaring

Letbane
Rekreativ forbindelse
Omkringliggende natur
Mobilitetsloops
Skovkantssti

5 Letbanebyen Hornslet





Analyse af situationen i dag

Letbanestationen er afkoblet fra bymidten

- Letbanen havde i efteråret 2023 ca. 370 daglige på- og afstigninger i Hornslet, hvilket gør stationen til det mest benyttede letbanestop i Syddjurs Kommune. Dette er imidlertid kun marginalt flere passagerer end på Ryomgård st., hvor der dagligt er ca. 345 rejsende – til trods for, at der er knap tre gange så mange indbyggere i Hornslet som i Ryomgård.
- Stationen synes afkoblet fra bymidten. Bymidtens tyngdepunkt er ikke ved letbanestationen, og afstanden mellem letbanen og bymidten synes større end den reelt er.
- Der er kort afstand til stationen lige meget om man er gående eller på cykel. På ca. 15 min. kan man cykle fra det sydøstligste hjørne af byen til stationen. Dog opleves afstanden til stationen som langt væk, hvilket kan skyldes, at mange både skal krydse Rosenholmvej og Tingvej for at nå dertil.
- Parkeringsanalyse for bymidten (2022) viser, at der er 81 p-pladser ved stationen. Belægningsgraden er på over 75% i dagtimerne, hvilket tyder på, at mange pendlere kører i bil til stationen for at rejse videre med letbanen.

Anbefaling

Styrk forbindelserne til letbanen

1. Styrk forbindelserne til letbanestationen fra hele byen og styrk området som lokalt mødested og mobilitetshub.
2. Det skal undersøges om parkeringsarealet skal udbygges, for skabe endnu bedre mulighed for at tage bilen til letbanen.
3. Styrk forbindelsen mellem bymidten og letbanen ved hjælp af principper for vejfinding og øget fokus på de bløde trafikanter.
4. Udvikl stationsområdets kvaliteter som et selvstændigt og attraktivt byrum med boliger og byfunktioner, der kan være med til at knytte stationsområdet og bymidten tættere sammen.
5. Stationen har potentiale til at fungere som knudepunkt for rejsende fra fx Søby og Auning, som ønsker at rejse videre med letbanen mod Aarhus.

Signaturforklaring

Letbane
Rodskovvej/Løgtenvej
Letbanestation
Mobilitetshub
Hornslet Vest byudvikling
Afkoblet bydel
Trafikflow
Flow til letbane
Bymidte
Afstand

6 Cykelbyen Hornslet





Analyse af situationen i dag

Cykl hele byen rundt på 15 minutter

- Hornslet er en by med korte afstande, hvor langt det meste, ud fra et lokalt afstandsperspektiv, er inden for kort rækkevidde til fods og især på cykel.
- Forudsætningerne for en særdeles god sammenhængskraft i Hornslet er derfor til stede – i tråd med planlægningskonceptet ”15 minutters byen”, hvor borgere kan nå byens vigtigste funktioner i en radius af 15 min. fra deres bopæl.
- Netværket af cykelforbindelser i Hornslet er opbrudt og der er mange ”missing links”. Der mangler flere sikre cykelforbindelser og -overgange, der kan styrke et mere finmasket netværk for bløde trafikanter.
- Særligt Rosenholmvej/Løgtenvej opleves som en trafiksikkerhedsmæssig barriere for bløde trafikanter, og der er brug for bedre overgange på tværs af vejene for at imødekomme mere trygge cykelruter – særligt mellem de to skoler.
- Udviklingen i Hornslet Vest vil kræve flere trygge cykelforbindelser til bymidten særligt via Amaliegårdvej.

Anbefaling

Hornslet skal være en cykelby!

1. Indfri potentialet for Hornslet som en cykelby og ”15 minutters by”, hvor sammenhængskraften er stærkest på cykel og til fods. Der skal sættes fokus på nærhed, fællesskaber og livskvalitet, og hvor den lokale bilafhængighed er reduceret.
2. Løs barriereudfordringer på tværs af letbanen og Rosenholmvej/Løgtenvej. Der skal sættes fokus på cykelgader og sikre skoleveje, så byens mindste er trygge på cykel.
3. Udbyg netværket af sti- og cykelforbindelser i hele Hornslet, så der skabes et sammenhængende og finmasket netværk af stier for bløde trafikanter.
4. Indfri potentialerne for Hornslet som en letbane- og cykelby, hvor man cykler til letbanen. Dette udvider samtidig potentialet for Hornslets ”40 minutters territorie”, hvor både Aarhus H og Grenaa kan nås i kombination af letbane og cykel.

Signaturforklaring

Letbane
Eksisterende cykelsti
Kritisk punkt
Ny cykelsti
Afstand
Hornslet Vest byudvikling
Skole
Mobilitetshub
Cyklist flow
Skoleruten

7 Trafiksikkerhed og skoleveje





Analyse af situationen i dag

Hornslet er ikke indrettet til skolebørn

- Med sine ca. 2 km på tværs af byen, er Hornslet ikke større, end at børn og unge burde kunne transportere sig selv til skole og fritidsaktiviteter, enten på cykel eller ved at gå. Dog er det ikke sådan situationen er i dag, hvor de fleste børn i Hornslet blive kørt i skole.
- Der er en del infrastrukturelle udfordringer, som gør at skole- og fritidsmobiliteten er udfordret. Særligt er det problematisk at børn og unge skal krydse Rosenholmvej/Løgtenvej for at bevæge sig mellem de to skoler og for at komme til hallen og idrætsområdet deromkring. Generelt er mange af de veje, som giver adgang til fritidsaktiviteter og til skolen ikke egnede for børn og unge til at cykle på i dag.
- Rodskovvej, Eskerodvej, Amaliegårdvej og Tingvej er også skoleveje, men er i dag utrygge for skolebørn at færdes på. Særligt krydsningerne på tværs af Løgtenvej/Rosenholmvej udgør trafiksikkerhedsmæssige farer.

Anbefaling

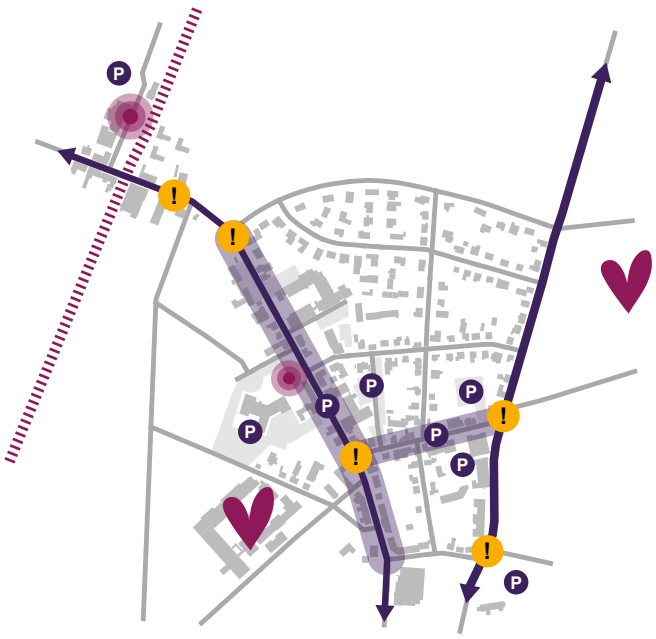
Sæt tryghed og trafiksikkerhed først

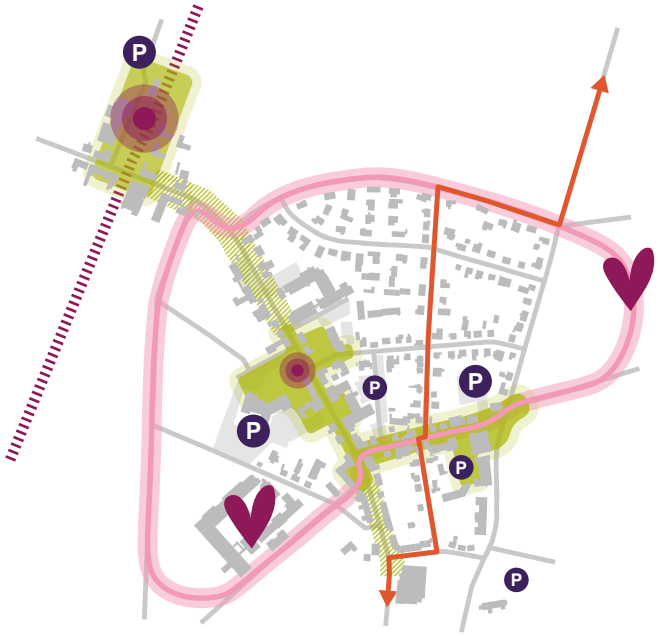
1. Skab en by i øjenhøjde, der er tryg for børn at færdes i – også uden en voksen. Forældre skal være trygge ved at lade deres børn gå og cykle selv i skole.
2. Styrk bymidten og særligt Byvej som en central skolevej i byen. Det skal undersøges, om gadeparkering langs Byvej kan minimeres, så Byvej udformes med hensyn til de bløde trafikanter som en cykelgade.
3. Krydset mellem Engvej/Rosenholmvej/Byvej skal forbedres. Der er oversigtsproblemer for de højresvingende på Rosenholmvej til Engvej og de ligeudkørende cyklister skal krydse sidevejene for at anvende fodgængerfeltet.
4. Styrk overgangen ved Møllestedet på tværs af Rodskovsvej evt. ved et støttehelle, så vejen kan krydses i to tempi.
5. Styrk Amaliegårdvej som cykelgade, så der skabes en tryg og direkte vej til skole via Ballesvej.
6. Gennemgående sanering af Rosenholmvej/Løgtenvej, så der skabes bedre krydsningsmuligheder for bløde trafikanter.

Signaturforklaring

- Letbane
- Rodskovvej/Løgtenvej
- Skoleveje
- Skoleruten
- Kritisk punkt
- Hornslet Vest byudvikling
- Skole
- Indsatser

8 Hornslet bymidte





Analyse af situationen i dag

Hornslet bymidte er trafikgader

- Hornslet bymidte er defineret af Tingvej og Byvej. I dag opleves bymidten mest som en trafikgade, hvor mobilitetshierarkiet synes mest organiseret omkring bil og bus. Fodgængere og især cyklister synes at ligge lavere i hierarkiet.
- Gadeparkering optager pladsen i byrummet og levner mindre plads og tryghed for de bløde trafikanter. Krydsninger på tværs af Tingvej er uhensigtsmæssige og utrygge.
- Rosenholmvej, Toftevej og Birkevej afgrænser bymidten. Hvis man ikke er stedkendt, kan bymidten opleves "gemt væk" og afkoblet. Særligt forbindelsen mellem letbanen og bymidten opleves også underprioriteret.
- Parkeringsanalyse for bymidten (2022) viser, at der er ca. 700 parkeringspladser i det centrale Hornslet, hvoraf 36 er gadeparkering langs Tingvej og Byvej. Om lørdagen er belægningen på p-pladserne i bymidten på 31 %, hvilket er markant lavere end i hverdagen (57 %). Det tegner sig derfor et billede af, at der er nok parkering i bymidten.

Anbefaling

Fredeliggør Tingvej og Byvej

1. Bymidten spiller en central rolle, hvis Hornslet skal lykkes med visionen om at blive en mere sammenhængende og vedkommende by for de bløde trafikanter.
2. Fredeliggør Tingvej og Byvej, så der skabes mere plads til byens liv og hvor kultur, handel og oplevelser kan udfolde sig og få plads. Bymidten er byens dagligstue, men også skolernes udvidet skolegård. Det kræver øget fokus på de bløde trafikanter og en ændring af mobilitetshierarkiet i bymidten, hvis bymidten skal være med levende i fremtiden.
3. Undersøg om en ensretning af biltrafikken i bymidten kan være med til at frigive mere plads til byens liv.
4. Styrk nærheden til bymidten, så den er nem og attraktiv at tilgå som gående og på cykel ved at skabe mere oplevelsesrige og direkte forbindelse fx en "cykelrygrad" mellem Tingvej og Rosenholmvej.
5. Skab bedre og tydligere parkeringshenvisninger, så bilerne ledes væk fra bymidten og ikke behøver at parkere på Tingvej og Byvej.

Signaturforklaring

Letbane
Belastede veje
Skole
Mobilitetshub
Kritisk punkt
Parkering
Cykelrute
Skoleruten
Fredeliggjort bymidte
Fredeliggjort zone
Ensretning

HORNSLET I UDVIKLING

Syddjurs KOMMUNE