



Færdsmøde, referat 1229

Mødedato: 19. juni 2020
Mødetid: Kl. 09.00
Mødested: Mødet blev afholdt online
Næste møde: 13. august 2020
Deltagere: Niels Erik Krarup Nielsen, Østjyllands Politi
Linda Rabenholt, Østjyllands Politi
Mette Sørensen Viskum, Byggemodning
Magnus Vilstrup Andersen, Anlæg
Lise Guldager Hoppe, Anlæg (mødeleder og referent)

19. juni 2020
Side 1 af 24

TEKNIK OG MILJØ

Mobilitet, Anlæg og Drift
Aarhus Kommune

Dagsorden: *bemærk ændret nummerering efter sag 5*

0. Godkendelse af referat
1. Rødbedevej (Byggemodning)
2. Arresøvej (Byggemodning)
3. Erik Bøgghs Vej & Carl Plougs Vej (Vejanlæg)
4. Bushøjvænget (Vejanlæg)
5. Marselisborg Allé (Vejanlæg)
6. Skt. Pauls Gade (Vejanlæg)
7. Skt. Pauls Gade/Marselisborg Allé (Vejanlæg)
8. Vikærsvej (Vejanlæg)
9. Svendborgvej (Vejanlæg)
10. Brendstrupgårdsvej (Vejanlæg)
11. Randersvej/Dusager (Vejanlæg)
12. Vestervej (Vejanlæg)
13. Egå Strandvej (Vejanlæg)
14. Sabrovej (Vejanlæg)
15. Grønvej (Vejanlæg)
16. Kirkepladsen (Vejanlæg)
17. Langenæs Allé m.fl. (Vejanlæg)
18. Jarlsmindevej m.fl. (Vejanlæg)
19. Solbjerg Hedevej m.fl. (Vejanlæg)
20. Bjødstrupvej (Vejanlæg)
21. Carl Blochs Gade m.fl. (Mobilitet)
22. Adolph Meyers Vej (Parkering)
23. Gustav Wieds Vej (Parkering)
24. Fuglesangs Allé (Parkering)
25. Tage-Hansens Gade (Parkering)
26. Åbenrågade (Parkering)
27. Montanagade (Parkering)
28. Bystævnet (Parkering)
29. Dirch Passers Gade (Parkering)

Anlæg

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 44 00

E-mail:
anlaeg@mtm.aarhus.dk
www.aarhus.dk



19. juni 2020
Side 2 af 24

0. Godkendelse af referat 1228

Vedrørende punkt 8: Politiet gør opmærksom på, at der mangler stopsigt enkelte steder på Kasted Byvej. Anlæg undersøger, hvad kan gøres.

1. Rødbedevej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Byggemodning (MESOV)

Emne: I forbindelse med byggemodning af Rødbedevej i Nye, LP 1016, forelægges vejprojekt til godkendelse.

Rødbedevej tilsluttes eksisterende Nye Høvej via portoverkørsel med 6 m vej og kantstenslysning på 10 cm mod 1,5 m fortov i sydvestlig vejside og 0,65 m rabat med belysning i modsatte side. Fra adgangsvejen anlægges portoverkørsel til p-plads med 90° parkering og længdeparkering for handicapbus, samt Transformatorstation. Veje anlægges i asfalt, p-arealer og vendepladser anlægges i græsarmeringssten, stier anlægges i grus mens fortove anlægges i SF-sten.

Vejen i bebyggelsen anlægges i 5,5 m bredde med 0,5 m vandrende i den ene vejside og 2 m længdeparkering (inkl. 3,5 m handicapparkering) i begge vejsider. Der anlægges 1,5 m fortov fra den sydvestlige p-plads til den østlige fællessti mod Nye Høvej. Bag parkeringsbane og fortov anlægges 0,5 m rabat med belysning. Der er vendemulighed for 12 m lastbil i hammerhoved inderst i "sneglen" samt på den sydvestlige p-plads, som indeholder både længdeparkering og 90° parkering. Der anlægges 2,5 m dobbeltrettet fællessti i grus vest for bebyggelsen fra nord til syd, som tilsluttes boligområdet midt på strækningen. Ved den sydlige p-plads tilsluttes fortov fra boligområdet og adgangsvejen. Fra Nye Høvej tilsluttes ligeledes 2,5 m dobbeltrettet fællessti ind i området. De øvrige stier i bebyggelsen anlægges under Byggesagen.

Den eksisterende Nye Høvej er 30 km/t zone og Rødbedevej skiltes E51 Opholds- og legeområde, som dog ophæves ved det nordlige hammerhoved samt før den sydvestlige p-plads. Stierne skiltes dobbeltrettede cykelsti ved tilslutning og ophør. Adgangsvejen skiltes med længdebegrænsning på 12 m og Blind vej. Der skiltes og afmærkes ubetinget vigepligt fra sydlige p-plads samt ved udkørsel fra adgangsvejen til Nye Høvej



Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed med følgende bemærkninger:

19. juni 2020
Side 3 af 24

- Der skal opsættes belyste bomme ved den dobbeltrettede cykelstis udmunding i Nye Høvej
- Der kan iht. færdselslovens §29, stk. 1 ikke tillades standsning eller parkering indenfor 5m fra en cykelstis udmunding i vej. Der skal fjernes parkeringspladser, så dette er overholdt ved begge cykelstier
- Skiltning med lege- og opholdsområde E51 kan ikke godkendes, da vejen ikke er en del af et sammenhængende opholdsområde, men alene præget af kørebane og parkeringspladser. Den eksisterende zone med 30km/t kan forlænges ind i området ved udeladelse af E53
- Der kan afmærkes med ubetinget vigepligt med S11 i T-krydset, så kørende ind i området får vigepligt
- Portoverkørslerne skal udføres uden tværgående kantsten gennem fællesti og fortov
- Hvis portoverkørslerne udformes iht. vejreglerne, kan S11 udelades. B11 ved udkørsel fra parkeringsarealet kan også udelades.

Aftale: Byggemodning svarer.

2. Arresøvej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Byggemodning (MESOV)

Emne: I forbindelse med byggemodning af Arresøvej, Vej E-F-J-K, Risskov, LP 1083, forelægges vejprojekt til godkendelse.

Vej E-F har en længde på ca. 800 m og tilsluttes eksisterende Arresøvej, mens Vej J-K er ca. 60 m og tilsluttes Vej E-F og slutter mod fremtidig parkeringsplads i andet byggefelt. Asfaltvejen udføres med en kørebanebredde på 6 m afgrænset af kantsten med 10 cm lysning samt 1,5 m flisefortov med vejbelysning i begge vejsider. På en stor del af strækningen etableres flexzone med 2 m længdeparkering og bede med træer eller 90° parkering. Vejbredden øges med 0,5 m manøvreareal ved parkeringsarealerne og mod det bagvedlæggende flisefortov med belysning er afgrænsningen kantsten med 10 cm niveauspring i begge sider. Parkeringsarealer udføres i græsarmeringssten.



19. juni 2020
Side 4 af 24

Øst for Vej J-K tilsluttes 4 m dobbeltrettet fællessti med 1 m rabat i begge sider, som skiltes i begge retninger. Stien tilkobles eksisterende vej mod Lystrupvej, som bliver blind vej, hvilket skiltes fra Lystrupvej. Ved tilslutningen til vejen sikres stien med belyste bomme isat O45 og de krydsene sidevej skiltes med ubetinget vigepligt.

Overkørsel fra Vej E-F mod Vej J-K og øvrige byggefelter etableres som traditionel portoverkørsel, dog med 5 cm rampe i forkant, hvor kantstenen sænkes tilsvarende. Området er skiltet med 30 km/t zone og fartdæmpes med trapezbump, pudebump, afvigende belægning samt 90° sving. Vej E-F skiltes og afmærkes med ubetinget vigepligt mod Arresøvej. Vej J-K skiltes med C23.1, da der ikke er vendemulighed for lastbiler på strækningen.

Affaldshåndtering vil foregå via molokker langs Vej E-F, som er dimensioneret til 12 m lastbiler. Antallet af affaldsøer og beholdere justeres i takt med udbygning af området.

Afgørelse: Projektet er ikke godkendt med følgende begrundelse:

- Der er adskillige steder placeret parkeringspladser nærmere sideveje end det er tilladt iht. Færdselslovens §29, stk. 2. Såfremt den mulighed for at placere parkeringspladser i lomme nærmere vejkryds end 10m, der beskrives i Anvendelsesbekendtgørelsens §192, stk. 2, ønskes anvendt, skal hele bekendtgørelsens tekst være overholdt, også hvad angår placering af vigelinjen.
- I henhold til Færdselslovens §29, stk. 1 kan der ikke tillades standsning eller parkering indenfor 5m fra en cykelstis udmunding i vej.
- Der skal ske tilpasning af parkeringspladserne, så love og regler er overholdt.

Aftale: Byggemodning svarer.



3. Erik Bøghs Vej & Carl Plougs Vej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg (TLALI/AVI)

19. juni 2020

Side 5 af 24

Emne: Formålet med projektet er, at ensarte Erik Bøghs Vej og Carl Plougs Vej da der på de omkringliggende boligveje er etableret hastighedszone og regnbede, sidstnævnte som klimatilpasning udført af Aarhus Vand.

Projektet udføres af Aarsleff og omfatter etablering af 4 bump og bede som udseendemæssigt minder bedene om de øvrige i Åbyhøj, men hvis funktion bliver æstetik. I forbindelse med etableringen renoveres også kantsten af driften v. Bjarke Lindgård. Østligt bed/bump på Carl Plougs Vej konflikter med belysning i den ene side og fjernvarmeledning i modsatte side. Efter aftale m. Janne Ørskov etableres bedet i samme side som fjernvarmen med solid rodbarriere mellem bed og fortov hvor fjernvarmen forventes at ligge iht. ledningsplan.

De øvrige bump/bede er tidligere blevet behandlet på et færdselsmøde - se evt. medsendte oversigtsplan.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed med følgende bemærkninger:

- Alle hastighedstavler skal være zonetavler E53/E54.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.

4. Bushøjvænget

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (KLBRA)

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for anlæggelse af fortov langs Bushøjvænget overfor Stenvej.

Borgerne har igennem længere tid efterspurgt et fortov, så der skabes forbindelse fra plejehjemmet til Oddervej.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.



5. Marselisborg Allé

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (KLBRA)

19. juni 2020

Side 6 af 24

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for etablering af ny affaldsø med fire containere, to portoverkørsler samt to muldbed med træer langs Marselisborg Allé.

Den nye affaldsø placeres mellem to eksisterende indkørsler, ud for Marselisborg Allé nr. 5, hvor de to indkørsler bliver lavet om til portoverkørsler med gennemgående fortov. Dette er med til at sikre vigepligtsforholdene ved ind- og udkørsel.

De to nye muldbed placeres til modsatte side af affaldsø, for de to overkørsler, som en afgrænsning mellem portoverkørsel og parkeringsbane. Der placeres C62 tavler før og efter det nyetablerede anlæg, for at sikre plads til renovationskøretøj samt sigt ved ind-/udkørsler.

Affald Varme Aarhus står for etablering af ny affaldsø og projektet koordineres med dem.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed med følgende bemærkninger:

- Den afvigende belægning (chaussesten) i portoverkørslerne indikerer sammen med udformningen, at der er tale om en parkeringslomme. Det vurderes derfor at være meget vanskeligt at håndhæve Færdselslovens parkeringsforbud, hvorfor der må påregnes problemer med parkering foran portene. Det anbefales i stedet at anvende gennemgående kantsten med asfaltrampe mod kørebanen eller på anden måde tydeliggøre forholdene.
- Udformningen af affaldsøen forringer trafiksikkerheden både på fortovet og ved indkastet. Beholderne bør vendes, så der er indkast fra fortovssiden og fortov inkl. ledelinje er gennemgående forbi affaldsøen. Alternativt omlægges fortov og ledelinje, så det føres bag om beholderne.
- C62 erstattes med C61.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.



6. Skt. Pauls Gade

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (KLBRA)

19. juni 2020
Side 7 af 24

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for etablering af nye portoverkørsler og udvidelse af eksisterende affaldsøer på Skt. Pauls Gade hhv. øst og vest for kirken.

På Skt. Pauls Gade, øst for kirken, etableres der én ny affaldscontainer i østlig side, som forlængelse af eksisterende affaldsø. Der etableres også nyt fortov langs parkeringsbane, for at tilpasse eksisterende forhold. På Skt. Pauls Gade, vest for kirken, etableres der to nye affaldscontainere i østlig side af eksisterende affaldsø, som en forlængelse til denne. Der etableres også nyt fortov på nordlige hjørne af krydset mellem Skt. Pauls Gade og Skt. Pauls Kirkeplads, der tilpasses eksisterende forhold.

Ved begge lokaliteter anlægges der portoverkørsler med gennemgående bordurbånd. Det vurderes, at de nye overkørsler vil være med til at sikre vigepligtsforholdene samt give de gående en sikrere krydsning. Affald Varme Aarhus står for etablering af nye affaldscontainere og projektet koordineres med dem.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed med følgende bemærkninger:

- Der skal opsættes B11 ved begge overkørsler
- Færdselslovens §29, stk. 2 forbyder både standsning og parkering indenfor 10m af vejkryds. C62 er derfor misvisende, og der skal i stedet anvendes C61 med undertavle
- Det bemærkes at udformningen af affaldsøerne er i strid med Aarhus Kommunes tilgængelighedsstrategi. Det anbefales at lade fortov inkl. ledelinje være gennemgående forbi affaldsøen.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.



7. Skt. Pauls Gade / Marselisborg Allé

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (KLBRA)

19. juni 2020
Side 8 af 24

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for indsnævring af kryds, mellem Skt. Pauls Gade og Marselisborg Allé, ved at udvide fortovsarealerne ved tilslutningskanter.

Det vurderes, at en indsnævring af krydset vil være med til at øge sikkerheden for gående, da det vil være en kortere krydsning mellem de to hjørner. Det vurderes også at være med til at sænke hastigheden ved krydset. Derudover vil denne udvidelse af fortovsarealet give plads til to nye bytræer. Affald Varme Aarhus udvider eksisterende affaldsø i sydlig side af Skt. Pauls Gade. Projektet koordineres med Affald Varme.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed med følgende bemærkninger:

- E23 skal suppleres med E33
- Den eksisterende E19.1 skal flyttes med frem til en placering nær kørebanen, hvor den kan læses fra begge retninger
- Færdselslovens §29, stk. 2 forbyder både standsning og parkering indenfor 10m af vejkryds. C62 er derfor misvisende, og der skal i stedet anvendes C61 med undertavle.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.

8. Vikærsvej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (KLBRA)

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for nyt vejprofil på Vikærsvej.

I forbindelse med boligbyggeri ved Vikærsvej etableres et 1,90 m bred fortov en 1,90 m bred cykelsti langs den østlige side af Vikærsvej. Samtidig udvides vejen således der kan laves en 1,90 m bred cykelbane i vejens vestlige side jf tværprofilet.

Den eksisterende forgænger overgang sløjfes og der etableres en krydsningshelle i stedet. Bredden på hellen er 2,50 jf. detailtegningen for hellen. Der sættes D15.3 tavler på begge sider af hellen



19. juni 2020
Side 9 af 24

I øvrigt ændres der ikke på skiltningen på vejstrækket.

Ny vejplan vedhæftet samt kørekurve for bus.

Projektet er tidligere behandlet på færdselsmøde nr. 1228

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed med følgende bemærkninger:

- C61 forsynes med undertavler, hvv. UC60.1, UC60.2 og UC60.3, svarende til de eksisterende
- Der anvendes kun to cykelsymboler ved Hvidkildevej, placeret midt for køresporet i svingbevægelsen for hver retning
- Cykelstien langs østsiden skal være gennemgående ved sideveje, hvor den afmærkes med bred punkteret kantlinje i både for- og bagkant og forsynes med cykelsymboler som ved Hvidkildevej.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.

9. Svendborgvej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (KLBRA)

Emne: AVA skal i gang med et større projekt med en transmissionsledning på tværs af Strandvejen, der giver mulighed for at imødekomme nogle af de ønsker, der kom frem på de seks workshops om fredeliggørelse på Frederiksbjerg.

Bedre oversigtsforhold, lavere hastighed, bedre krydsningsmuligheder. Længdeparkering på Svendborgvej ved hhv. Strandparken og Strandvejen ligger enkelte steder i kørebanen. Disse ønskes fjernet herfra ved at forlænge eksisterende p-lomme længere frem mod disse kryds.

Derudover ønskes hastigheden på Svendborgvej dæmpet via en hævet flade i T-krydset Svendborgvej/Strandparken.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed med følgende bemærkninger:

- Der skal også opsættes A36 på Strandparken.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.



19. juni 2020
Side 10 af 24

10. Brendstrupgårdsvej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (PETK)

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for etablering af buslommer på Brendstrupgårdsvej mellem Dusager og Hedeager (på begge sider af Brendstrupgårdsvej).

Buslommerne placeres hvor der er eksisterende stoppesteder. Cykelsti og fortov flyttes med ind og føres bag buslommerne. Buslommerne etableres for at forbedre fremkommeligheden for trafikanterne på Brendstrupgårdsvej. Buslommerne er som udgangspunkt lavet efter Aarhus Kommunes principtegninger, men justeret til efter ønske fra kollektiv trafik.

Der etableres endvidere en krydsningshelle på Brendstrupgårdsvej.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed med følgende bemærkninger:

- Der etableres en 10cm stribe eller lille spærreflade på cykelstien forbi busskurene for at markere sikkerhedsafstanden til faste genstande på 30cm for cyklister.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.

11. Randersvej/Dusager

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (PETK)

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for etablering af højresvingsbane fra Randersvej til Dusager.

I forbindelse med at forbedre trafikafviklingen til og fra Skejby erhvervspark, ønskes der etableret en højresvingsbane fra Randersvej til Dusager. Højresvingsbanen vil blive ensrettet fra Randersvej mod Dusager. Højresvingsbanen vil komme til at aflaste krydset Randersvej/Brendstrupgårdsvej for de trafikanter der skal til Skejby erhvervspark.

I forbindelse med etableringen bliver den eksisterende buslomme på Randersvej flyttet lidt længere mod signalanlægget. Der etableres lys ved buslommen. Stien



19. juni 2020
Side 11 af 24

mellem Randersvej og Dusager sideflyttes på den del af strækningen hvor vejen kommer til at ligge på dennes nuværende placering. Indkørslen til NRGi sideflyttes endvidere og tilpasses projektet.

Ved tilslutningen ved Dusager etableres der en portoverkørsel for at sikre lav hastighed i tilslutningen.

- Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed med følgende bemærkninger:
- Der etableres en ekstra pil på kørebanen ud for D11.2
 - Forkant af læskuret skal placeres mindst 30cm fra kanten af cykelstien.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.

12. Vestervej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (HLIG)

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for ombygning af heller ved eksisterende indsnævring på Vestervej i Harlev.

Den eksisterende indsnævring er en del af en samlet hastighedsdæmpning, som omfatter den østlige del af Vestervej og en længere strækning på Gammel Stillingvej.

Mens de øvrige indsnævringer er udformet, så cyklister kan passere sikkert uden om hellerne, så giver hellerne på Vestervej grundet en mindre vejbredde ikke denne mulighed. Det medfører, at cyklister presses gennem indsnævringen sammen med bilerne, og der opleves farlige situationer og utryghed. Hellerne søges derfor ombygget, så der i stedet for indsnævringen etableres en chikane med forskudte heller, som cyklisterne kan passere udenom.

Den eksisterende zonetavle flyttes, så den står ca. 25m før den første nye helle.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.



13. Egå Strandvej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (HLIG)

19. juni 2020
Side 12 af 24

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for etablering af cykelsti omkring to eksisterende krydsningsheller på Egå Strandvej.

I forbindelse med etablering af hellerne blev den eksisterende cykelbane fjernet på deltrækningerne omkring hellerne, og biler og cyklister skal nu deles om pladsen, når de skal passere hellerne. Det har vist sig ikke at fungere, og cyklisterne føler sig utrygge og presset af bilisterne.

Der ønskes derfor etableret kantstensafgrænset cykelsti omkring hellerne, så der opnås et sammenhængende cykelstiforløb på strækningen. I forbindelse med ændringen afkortes de meget lange spærreflader, så hellerne i højere grad opnår en hastighedsdæmpende virkning. Der tages højde for de tilstødende adgange til private ejendomme.

Der kører busser på trækningen, og da der bliver begrænset plads mellem heller og kantsten er der foretaget prøvekørsel. I den forbindelse har busserne godkendt løsningen. Der anvendes affasede betonkantsten.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.

14. Sabrovej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (HLIG)

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for forlængelse af eksisterende dobbeltrettede cykelsti langs Sabrovej til strækningen mellem Rønnevangelen og Langfredparken.

Cykelstien udføres i en bredde på 2,5m med 1,25m grøn rabat mod kørebanen og skiltes som dobbeltrettet sti. I forbindelse med projektet udvides Grønvej en smule i krydset, så det er muligt for to biler at passere hinanden.

Der etableres belysning langs stien. Der er cykelbaner i de to rundkørsler, projektet støder op til.



- Afgørelse:** Projektet er ikke godkendt med følgende begrundelse:
- Der er stor sandsynlighed for, at cyklister i retning mod syd vil køre mod færdselsretningen i rundkørslen ved Rønnevungen, som forbinder de to stier. Cykelstien skal i stedet trækkes mod øst, så den krydser Rønnevungen udenfor rundkørslen og får et sammenhængende forløb med den eksisterende sti.
 - Da strækningen ligger udenfor byzone, skal den grønne rabat være 1,5m bred. Alternativt skal der opsættes N41 kantpæle i rabatten.

19. juni 2020
Side 13 af 24

Aftale: Anlæg arbejder videre med projektet.

15. Grønvej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (HLIG)

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for nedskiltning af hastighed og etablering af bump og indsnævring på Grønvej i Sabro.

Grønvej ligger i dag udenfor byzone. Der er ikke sideveje på strækningen, hvorfor man ikke tidligere har skiltet den som byzone, men der er bymæssig bebyggelse og der færdes mange fodgængere langs vejen. Samtidig ligger der en stikrydsning, som er præget af dårlig afmærkning og meget ringe oversigt, både for stitrafikanterne og for bilisternes erkendelse af dem.

Sabrovej, som Grønvej støder op til, er ikke skiltet som byzone, men er nedskiltet til 50 km/t med C55. Grundet vejens særlige udformning og omgivelser, har løsningen været drøftet med politiet forud for projekteringen, og det blev i den forbindelse vurderet, at strækningen bør omdannes til byzone ved opsætning af E55/E56. Samtidig nedskiltes strækningen op mod byzonen til 60 km/t med C55.

Der etableres et enkelt bump for at sikre, at hastigheden sænkes ved byzonens start.

For at sikre stikrydsningen indsnævres vejen lokalt til ét spor ved etablering af heller, som samtidig gør det muligt for stitrafikanterne at få oversigt, inden de krydser vejen.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed med følgende bemærkninger:

- Der skal også etableres S11 på den sydlige sti



- B18 og B19 skal placeres umiddelbart ved indsnævringen.

19. juni 2020
Side 14 af 24

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.

16. Kirkepladsen

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (HLIG)

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for omdannelse af Kirkepladsen i Skødstrup.

Kirkepladsen har i dag to adgange ind, mens der kun er udkørsel fra den nordlige tilslutning. Begge vejtilslutninger er præget af meget ringe oversigt grundet bygninger lige op ad vejen. Samtidig er der et ønske om at forbedre forholdene for de bløde trafikanter, hvoraf mange krydser vejen og fortsætter ad Stationsstien.

Pladsen ombygges, så der kun bliver én tilslutning til Grenåvej placeret midt på strækningen, hvorved der opnås den nødvendige oversigt. For ikke at have bakkende biler ud på kørebanen, nedlægges en række parkeringspladser, der så vidt muligt erstattes ved ombygning af pladsens sydlige del.

Cyklister får fortsat adgang via den nordlige tilslutning, hvorved cyklister og biler flyttes væk fra hinanden og sikkerheden ved cyklisternes krydsningspunkt forbedres.

Bussen holder i dag et stykke ude på Grenåvej, så buslommen ombygges, så hele bussen kan holde inde i lommen.

Lastbiler skal benytte køremåde B for at kunne komme ind og ud ad den nye vejtilslutning. Dette er vurderet acceptabelt, da det er et lukket område udlagt til boliger, og størstedelen af bebyggelserne i området har adgang fra andre veje. Andelen af lastbiltrafik forventes derfor at være lille.

Afgørelse: Projektet er ikke godkendt med følgende begrundelse:

- Der skal sikres bedre adgang for lastbiler, herunder skal det undersøges om det kan undgås at anvende køremåde B ved udkørsel til Grenåvej. Evt. kan der etableres højresvingsforbud for lastbiler.

Aftale: Anlæg arbejder videre med projektet.



17. Langenæs Allé m.fl.

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (AMAV)

19. juni 2020
Side 15 af 24

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for etablering af en 40 km/t hastighedszone i Langenæs.

Der opsættes E68,4 tavler "Zone med lokal hastighedsbegrænsning 40 km/t", med E69,4 "Ophør af Zone med lokal hastighedsbegrænsning 40 km/t" på bagsiden på følgende veje: Sønderborggade v. tilslutningen til Skanderborgvej, Gråstensgade v. tilslutningen til Skanderborgvej, Langenæs Allés tilslutning til Søndre Ringgade og Nordborggade v. Augustenborggade.

Der opsættes E68,4 tavler "Zone med lokal hastighedsbegrænsning 40 km/t" på Tøndergade v. tilslutningen af Marselis Boulevard. Der er udkørsel forbudt, hvorfor tavlen ikke har E69,4 på bagsiden.

Fra Haderslevgade er der udkørsel til Sønderringgade, hvorfor hastighedszonen ophæves her, med en E69,4 "Ophør af Zone med lokal hastighedsbegrænsning 40 km/t" med blank bagside.

På veje med bustrafik ønskes etableret pukkelbump. Pukkelbumpene anlægges som to sæt af to pukler, med en smal midterhelle imellem, som vist på detailtegningen E10169-T1301 (og ikke som på vejplanerne, hvor der er angivet to sæt af tre pukler, som er i tråd med vejreglernes anbefalinger (til 50 km/t eller højere) Denne type bump, med to pukler i hver retning, har ikke nogen dokumenteret hastighedsdæmpende effekt, men Aarhus Kommune har tidligere etableret denne type, med god erfaring)

Der kører busser på Sønderborggade, Langenæs Allé og på Nordborggade.

På Langenæs Allé etableres hævede flader i tilslutningerne med Kirkedammen, Sønderborggade og Gråstensgade. Mellem de hævede flader ved Sønderborggade og Gråstensgade er der ca. 390 m. På disse 390 meter placeres to sæt pukkelbump, så afstanden mellem hastighedsdæmpere bliver på 100 – 145 m.



19. juni 2020
Side 16 af 24

På Nordborggade placeres tre sæt pukkelbump, hvoraf de to udføres som angivet på detailtegningen, mens det midterste sæt, placeret umiddelbart omkring tilslutningen af Haderslevgade, etableres omkring den eksisterende helle.

Ved Gråstens tilslutning til Skanderborgvej etableres en portoverkørsel langs Skanderborgvej og en på tværs af den ensrettede vej, som forløber parallelt med Skanderborgvej (langs Gråstenvej).

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed med følgende bemærkninger:

- Der skal fremsendes evalueringsplan mv. til politiet iht. §139 i Anvendelsesbekendtgørelsen.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.

18. Jarlsmindevej m.fl

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (AMAV)

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for etablering af en 40 km/t hastighedszone i Stavtrup.

En del af Stavtrup har status som "område med fartdæmpning 40 km/t" (blå zone) markeret med E53 og E54 tavler ved henholdsvis ind- og udkørsel fra zonen.

Der opsættes E68,4 tavler "Zone med lokal hastighedsbegrænsning 40 km/t", med E69,4 "Ophør af Zone med lokal hastighedsbegrænsning 40 km/t" på bagsiden på følgende veje: Søholmvej i nord, ved Søholm Haveforening, Nordlig ende af Bispevej. Samt følgende veje tilsluttet Ormslevvej, adgangen til Ormslevvej nr. 227-231, Jarlsmindevej, Stautrupvej, Byvænget, Klokkeskovvej, Vestermarken, Vestergårdsvangen Salamanderparken samt Råhøjvej. De steder, hvor der er opsat E53/E54 tages disse ned.

Der opsættes E68,4 tavler "Zone med lokal hastighedsbegrænsning 30 km/t", med E68,4 tavler "Zone med lokal hastighedsbegrænsning 40 km/t", på Vestergårdsvangen ind mod nr. 2-76, og til nr. 78-116 og til numrene 103-149 +



19. juni 2020
Side 17 af 24

118-148, på Blåhøjtoften og Blåhøjvængets tilslutninger til Råhøjvej, og ved Søskræntens tilslutning til Jarlsmindevej. De eksisterende E53/E54 30 km/t tages ned.

Ved Råhøjparken og Fredensborgparken erstattes de eksisterende E53/E54 30km/t med E68,4 "Zone med lokal hastighedsbegrænsning 30 km/t", med E69,4 "Ophør af Zone med lokal hastighedsbegrænsning 30 km/t" på bagsiden.

Ved krydset Klokkeskovvej og Jarlsmindevej fjernes de eksisterende E53/E54 40km/t tavler på Klokkeskovvej samt Jarlsmindevej Ø.

I Stavtrup ønskes etableret tre typer af hastighedsdæmpere; trapezbump, portoverkørsler samt pukkelbump.

På veje med bustrafik ønskes etableret pukkelbump. Pukkelbumpene anlægges som to sæt af pukler, med en smal midterhelle imellem, som vist på detailtegningen E10169-T1301 (og ikke som på vejplanerne, hvor der er angivet to sæt af tre pukler, som er i tråd med vejreglernes anbefalinger (til 50 km/t eller højere) Denne type bump, med to pukler i hver retning, har ikke nogen dokumenteret hastighedsdæmpende effekt, men Aarhus Kommune har tidligere etableret denne type, med god erfaring)

På Jarlsmindevej etableres 8 sæt pukkelbump på den 1,1 km lange strækning. Derudover er der 4 krydsningsheller på strækningen. Med etablering af pukkelbumpene, bliver der maksimalt 145 meter mellem hastighedsdæmpere på Jarlsmindevej. Tilslutningerne af Højvangsvej og vejen ind til Jarlsmindevej 6-164 forsynes med portoverkørsler, med gennemgående fortov.

På fordelingsvejen til Jarlsmindevej, etableres udover en portoverkørsel ved tilslutningen, ligeledes tre trapezbump, fordelt med ét bump som deler det første stykke, på ca. 270 m frem mod det 90° sving, i to. Og to bump på det ca. 300 meter lange stykke efter svinget.

Højvangsvej som forbinder Jarlsmindevej og Klokkeskovvej, etableres med pukkelbump ved begge tilslutninger. Derudover fordeles fire trapezbump henover den ca. 580 m strækning.



19. juni 2020
Side 18 af 24

Klokkerskovvej tilsluttes Ormslevvej i rundkørslen mod syd, og i et vigepligtsreguleret kryds ved Jarlsmindevej i nord. Strækningen er ca. 860 meter lang. Der er bustrafik på strækningen. På strækningen etableres 6 sæt pukkelbump. Derudover etableres tilslutningerne af Højvangsvej og Råhøjvej som nævnt som Portoverkørsler.

Råhøjvej forbinder Klokkerskovvej og Ormslevvej via en ca. 1,3 km lang vej, med en 90° sving ca. 350 meter fra tilslutningen af Ormslevvej. På strækningen er placeret i alt 10 trapezbump, fordelt med tre bump på de første 350 meter inden svinget, og syv bump fordelt frem mod Portoverkørslen som tilslutter til Jarlsmindevej.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed med følgende bemærkninger:

- Zonen skal afbrydes lokalt, så dens udstrækning ikke overstiger 1500m
- Der skal fremsendes evalueringsplan mv. til politiet iht. §139 i Anvendelsesbekendtgørelsen.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.

19. Solbjerg Hedevej m.fl.

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (AMAV)

Emne: Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for etablering af en 40 km/t hastighedszone i Solbjerg.

Der opsættes E68,4 tavler "Zone med lokal hastighedsbegrænsning 40 km/t", med E69,4 "Ophør af Zone med lokal hastighedsbegrænsning 40 km/t" på bagsiden på følgende veje: Solbjerg Hedevejs vestlige tilslutning til rundkørslen på Solbjerg Hovedgade, Kærgårdsvej ved tilslutningen til Solbjerg Hovedgade, på Solbjerg Hovedgade, på begge sider af tilslutningen af Østergårdsvej, Østergårdsvej umiddelbart øst for Parkvängen, Østergårdsvej vest for tilslutningen af Kærgårdsvej, Østergårdsvej vest for krydsningen med Drammelstrup vej/ Mustrupvej. Hvor der i forvejen er opsat E53/E54 tages disse ned, og erstattes af E69,4/E69,4.



19. juni 2020
Side 19 af 24

Derudover fjernes eksisterende "E53/E54 40 km/t" placeret på Bøgevangen vest, Solbjerg Hedevej/ Møddebro Parkvej, Møddebro Parkvejs sydlige ende, mellem Kærgårdsvej og Møddebro Parkvej og Elmevangsvejs tilslutning til Kærgårdsvej.

På birkevangen erstattes de eksisterende "E53/E54 40 km/t" af E68,4 tavler "Zone med lokal hastighedsbegrænsning 30 km/t", med E69,4 "Ophør af Zone med lokal hastighedsbegrænsning 30 km/t"

I Solbjerg ønskes etableret fire forskellige typer af hastighedsdæmpere. Hævede flader, portoverkørsler, trapezbump og pukkelbump.

På veje med bustrafik ønskes etableret pukkelbump. Pukkelbumpene anlægges som to sæt af pukler, med en smal midterhelle imellem, som vist på detailtegningen E10169-T1301 (og ikke som på vejplanerne, hvor der er angivet to sæt af tre pukler, som er i tråd med vejreglernes anbefalinger (til 50 km/t eller højere) Denne type bump, med to pukler i hver retning, har ikke nogen dokumenteret hastighedsdæmpende effekt, men Aarhus Kommune har tidligere etableret denne type, med god erfaring)

Der kører busser på Solbjerg Hedevej, Kærgårdsparken og Møddebro Parkvej. På sidstnævnte er der allerede etableret hastighedsdæmper, de denne er eksisterende "blå-hastighedszone", som ændres til "rød hastighedszone"

På Solbjerg Hedevej, mellem tilslutningen til Solbjerg Hovedgade og af Egevangen etableres fire sæt pukkelbump, hvoraf de to østligste etableres omkring eksisterende heller. Ved tilslutningen af boligområdet Solbjerg Hedevej 61 – 99 og Hasselvangens tilslutning etableres hævede flader. Mellem de hævede flader, samt ved afslutningen af Solbjerg Hedevej etableres Trapezbump.

På Kærgårdsparken mellem busslusen i øst, og tilslutningen af Egevangens busvej etableres to sæt pukkelbump, ét på hver side af det 90° sving, ca. midt imellem. Midt på den del af Kærgårdsparken, som forbinder Egevangens Busvej og Kærgårdsvej etableres et enkelt trapezbump.



19. juni 2020
Side 20 af 24

Kærgårdsvej er ca. 1.260 m lang. Kærgårdsvej hastighedsdæmpes af seks nye trapezbump samt et eksisterende trapezbump ud for skolen. Parkvängen og boligvejen Kærgårdsvej 36 – 78 tilsluttes Kærgårdsvej som hævede flader. Tilslutningen til Østergårdsvej udformes som en portoverkørsel. Således bliver gennemsnitslængden på liniestykkerne mellem hastighedsdæmpere på Kærgårdsvej under 130 m.

På Østergårdsvej mellem Parkvängen og Solbjerg Hovedgade etableres to trapezbump, mens der er eksisterende pudebump på Solbjerg Hovedgade, på begge sider af krydset med Østergårdsvej.

På Parkvängen, som går fra Østergårdsvej og Kærgårdsvej etableres to trapezbump, og en tilslutning som hævet flade til Kærgårdsvej. Afstanden mellem hastighedsdæmpere her, bliver 100 m.

- Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed med følgende bemærkninger:
- Zonen skal afbrydes lokalt, så dens udstrækning ikke overstiger 1500m
 - Der skal fremsendes evalueringsplan mv. til politiet iht. §139 i Anvendelsesbekendtgørelsen.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.

20. Bjødstrupvej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign (AMAV)

Emne: Team Vejanlæg og Bydesign forelægger afmærkningsplan for opsætning af A26 Vildtadvarselstavler på Bjødstrupvej nord for Tranbjerg.

Vi har modtaget flere henvendelser fra borgere fra lokalområde vedr. mange observationer af krydsende kronvildt på en strækning på Bjødstrupvej nord for Tranbjerg, samt registrering af flere påkørte dyr.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

Aftale: Anlæg søger projektet gennemført.



21. Carl Blochs Gade m.fl.

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Mobilitet (SARN)

19. juni 2020
Side 21 af 24

Emne: Mobilitet fremlægger opsætning af lade standere inkl. pullerter + skilte på en række steder i Aarhus C.

Der ønskes opsat op til 4 lade standere hvert sted. Hver lader har 2 udtag således at der kan lades op til 8 biler alt i alt. Ved hver lokation skiltes 4 parkeringspladser med U33,1 - U33,4 og U 33,1,1 ,som vist på bilag nr. 2. Af bilag 1 vises placeringer af ladestandere og vist med grøn markering er de p-pladser der ønskes skiltet til elbiler - jf. bilag 2.

Der opsættes et skilt pr. parkeringsplads med grøn markering.

Adresserne er: P-plads ved Carl Blochs Gade, Harald Jensens Plads og Navitas. I Navitas opsættes alene flere ladestandere og der ændres med dette projekt ikke på eksisterende skiltning.

Efter godkendelse fremsender ansøger en egentlig gravetilladelse m.m. Af gravetilladelsen fremgår det om det bliver 3 eller 4 ladestandere der opsættes i første omgang. Anlæg og Bydesign opsætter skilte når ansøger melder ind at ladestandere er opsat.

Til oplysning er Teknik og Miljø er i gang med et projekt om øget skiltning af parkeringspladser til elbiler. Dette vil blive forelagt på et færdselsmøde også.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

Aftale: Mobilitet søger projektet gennemført.

22. Adolph Meyers Vej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (PAEH)

Emne: Etablering af handicapplads i eksisterende p-bås.

Eksisterende spærreflade benyttes som udstigningsareal.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

Aftale: Parkering søger projektet gennemført.



19. juni 2020
Side 22 af 24

23. Gustav Wieds Vej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (PAEH)

- Emne:** Etablering af handicapplads i eksisterende p-bås.
Eksisterende spærreflade bruges som udstigningsareal.
- Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.
- Aftale:** Parkering søger projektet gennemført.

24. Fuglesangs Allé

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (PAEH)

- Emne:** Etablering af handicapplads i eksisterende p-bås.
Chausséstensareal bruges som udstigningsareal.
- Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.
- Aftale:** Parkering søger projektet gennemført.

25. Tage-Hansens Gade

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (PAEH)

- Emne:** Etablering af handicapplads i eksisterende p-bås.
Eksisterende spærreflade bruges som udstigningsareal.
- Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.
- Aftale:** Parkering søger projektet gennemført.



19. juni 2020
Side 23 af 24

26. Åbenrågade

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (PAEH)

Emne: Etablering af handicapplads i eksisterende bås.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

Aftale: Parkering søger projektet gennemført.

27. Montanagade

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (PAEH)

Emne: Eksisterende handicapplads fjernes, da den faste bruger er afdøet med døden.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

Aftale: Parkering søger projektet gennemført.

28. Bystævnet

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (JK)

Emne: Projekt for afhjælpning af indberettede problemer om fremkommelighed og trafikikkerheden fra borgere i området.

Der holder ofte mange køretøjer på dette vejstykke (gl. buslomme/endestation), hvorved fremkommeligheden på vejen bliver begrænset, og vi har fået en del henvendelser fra borgere, der ønsker parkeringskontrol i området.

Vi vil lave optegninger af to spærreflader (5 meter) og dermed lave en parkeringsbane jf. § 192 , stk.1, nr. 4 , dermed kan vi tillade parkering 5 meter fra vejkrydset. Vi vil desuden opsætte standsningsforbudsskilte (C61) ved og før vejen (se vedhæftet tegning). Dermed skulle parkeringsforholdene gerne bliver klare og tydelige på vejen.

Der er i forvejen opsat et enkelt "forkert" parkeringsforbudsskilte (C62) på vejen, men dette tager ikke højde for vejkrydset, og dermed "ophæver" det faktisk standsningsforbuddet, da. giver bilisterne forventning om, at



standsning vil være tilladt. så dette skilt fjernes og erstattes med standsningsforbud før og ved denne gamle buslomme/endestation.

19. juni 2020
Side 24 af 24

Dermed burde parkering på vejen blive mere reguleret med en deraf følgende forbedring i fremkommeligheden og trafiksikkerheden.

Vejstykket er ejet af Grønne områder, og det er ikke rent juridisk en vej.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

Aftale: Parkering søger projektet gennemført.

29. Dirch Passers Gade

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (JDHE)

Emne: Oprindeligt har grundejerne ansøgt om p-zone (med undertavle kun parkering i afmærkede båse) omfattende Dirch Passers Gade og Otto Brandenburgs Gade.

Denne ønskes ændre til en p-forbudszone ved E68 samt udvides, så også H.C. Tvenges vej er inkluderet i zonen fordi afspærring er fjernet mellem Dirch Passers Gade og H.C. Tvenges Vej som ellers fremgik af oprindelig ansøgning.

Høring er gennemført.

Afgørelse: Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

Aftale: Parkering søger projektet gennemført.