



## Til

Jakob Søgaard Clausen (Uden for parti), Solveig Munk (EL) og Steffen Wich (S)

3. februar 2023  
Side 1 af 7

## Besvarelse af 10-dages forespørgsel om lyskryds ved Viborgvej/Holmstruphøjvej

TEKNIK OG MILJØ  
Aarhus Kommune

Teknik og Miljø har modtaget en 10 dages forespørgsel om lyskrydset ved Viborgvej og Holmstruphøjvej fra Jakob Søgaard Clausen (Uden for parti), Solveig Munk (EL) og Steffen Wich (S).

Rådhuset, Rådhuspladsen 2  
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Nedenfor følger Teknik og Miljø's svar på forespørgslen.

Direkte e-mail:  
post@mtm.aarhus.dk

### Spørgsmål 1

*Hvorfor orienterede Teknik og Miljø ikke Teknisk Udvalg om beslutningen om ikke at etablere gennembruddet til Jernaldervej?*

www.aarhus.dk

### Svar:

Teknik og Miljø beklager, at der ikke tidligere er sket orientering om de ændrede omstændigheder for etableringen af gennembrud til Jernaldervej.

Sag: EMN-2023-000883

Det er fortsat Teknik og Miljø's vurdering, at et gennembrud til Jernaldervej vil være den samlet set bedste trafikale løsning, som det oprindeligt har været planlagt og beskrevet på aarhus.dk (se evt. kort nedenfor).

Når Teknik og Miljø alligevel har været nødt til for nu at opgive etableringen af gennembruddet, skyldes det, at de berørte borgere repræsenteret ved grundejerforeningen Holmstrup-Bakke, ikke frivilligt har været indstillet på at medvirke til gennemførelse af gennembruddet, og i foråret påklagede Aarhus Kommunes beslutning om ekspropriation af arealerne til gennembruddet til Vejdirektoratet.

For at kunne gennemtvinge anlæggelsen af vejgennembruddet imod grundejernes vilje skal Teknik og Miljø kunne løfte det ekspropriationsretlige nødvendighedsbevis. Teknik og Miljø har måtte konkludere, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt.

I forbindelse med håndteringen af klagesagen måtte Teknik og Miljø nemlig for det første konkludere, at der på nuværende tidspunkt ikke er belæg for at sige, at løsningen vil udløse så mange U-vendinger eller omveje, at det er en væsentlig forringelse af trafiksikkerheden. For det andet måtte det konkluderes, at afgørelsen om ekspropriationen af arealerne til gennembruddet



var truffet, uden at den nødvendige dispensation fra lokalplanen var meddelt.

3. februar 2023  
Side 2 af 7

Teknik og Miljø har derfor på baggrund af klagesagen konkluderet, at ekspropriationen af arealerne til gennembruddet var ugyldig, og at gennembruddet ikke på nuværende tidspunkt kan gennemføres imod grundejernes vilje.

Teknik og Miljø så sig derfor nødsaget til at meddele Vejdirektoratet, at ekspropriationen af arealerne til gennembruddet tilbagekaldtes.

### **Spørgsmål 2**

*Er dette en fejl eller regner Teknik og Miljø alligevel med, at gennembruddet bliver til noget?*

#### **Svar:**

Det var en fejl, at gennembruddet fortsat fremgik af aarhus.dk. Det er nu blevet rettet.

### **Spørgsmål 3**

*Vurderer Teknik og Miljø dermed, at den løsning som nu står tilbage, vil øge risikoen for ulovlige og u hensigtsmæssige U-vendinger, som derved kan øge risikoen for ulykker?*

#### **Svar:**

Teknik og Miljø vurderer forsat, at der er en øget risiko for, at løsningen vil kunne føre til u hensigtsmæssige U-vendinger eller omveje, som derved kan øge risikoen for ulykker.

På nuværende tidspunkt er der dog ikke belæg for at konkludere, at løsningen med sikkerhed vil udløse så mange U-vendinger eller omveje, at det er en væsentlig forringelse af trafiksikkerheden.

Teknik og Miljø vil med en højre ind/højre ud løsning have øget fokus på netop U-vendinger. Det er i dag ikke ulovligt at foretage U-vendinger i de nærliggende kryds på Viborgvej, men det vil i første omgang kunne indføres, hvis det vurderes nødvendigt.

Hvis "højre ind/højre ud" løsningen dokumenterbart viser sig at medføre en væsentlig forringelse af trafiksikkerheden, vil Teknik og Miljø genoverveje, om det er nødvendigt at etablere gennembruddet - om nødvendigt ved ekspropriation.



#### **Spørgsmål 4**

*Hvilke perspektiver ser Teknik og Miljø i denne løsning herunder konsekvenser for trafikflow på Viborgvej?*

3. februar 2023

Side 3 af 7

#### **Svar:**

De vurderinger, der tidligere er lavet, tager udgangspunkt i et intelligent signalreguleret T-kryds. Etableringen af et signalanlæg vil i alle tilfælde give en gennemsnitlig forsinkelse på Viborgvej. I almindelig daglig trafik vil der ikke kunne rammes huller i trafikken på Viborgvej, der er så store, at trafik fra Holmstruphøjvej kan lukkes ud, uden at der sker stop på Viborgvej.

Med etablering af et almindeligt signalreguleret T-kryds vil forsinkelsen i østgående retning være uændret, mens forsinkelsen i vestgående retning vil stige til et niveau på ca. 80 % af forsinkelsen i østgående retning. Alternativt kan en såkaldt fransk løsning for T-krydset udformes (svarende til løsningen der er anvendt ved f.eks. Eskelundvej/Åhavevej, se evt. kort nedenfor).

Med udgangspunkt i Cowis resultater vil den franske løsning betyde sumerede daglige forsinkelse for trafikken på Viborgvej på 50 timer modsat 77 timer i den traditionelle løsning. Det svarer til en stigning fra 16.000 timer om året til knap 25.000 timer om året. Foruden dette vil den traditionelle løsning gøre betingelserne for en god samordning på Viborgvej ringere.

For begge løsninger gælder generelt, at:

- De ellers forventede rejsetidsgevinster (i myldretiderne) ved at udvide Viborgvej til 4 spor, reduceres med i størrelsesordenen 15-25 % for strækningen totalt set – mindst ved den franske løsning.
- Der introduceres uundgåeligt stop for rødt lys for en vis procentdel af trafikken på Viborgvej. Skønsmæssigt anslås i størrelsesordenen 3-5.000 daglige stop ved Holmstruphøjvej – mindst ved den franske løsning. Da krydset ligger i bunden af en lavning, vil al standset trafik efterfølgende skulle accelerere op ad bakke.

#### **Spørgsmål 5**

*Hvordan kommer Teknik og Miljø frem til denne beregning, når man tidligere har vurderet, at det ville koste det samme som gennembruddet (3,5 mio.)?*

#### **Svar:**

Vurdering på de 3,5 mio. kr. var en meget tidlig vurdering af projektet. Cowi har lavet en udregning i november 2017, hvor overslaget på en signalreguleret fransk løsning lyder på 5,7 mio. kr. indeksreguleret med 30 % bliver anlægsomkostningen ca. 7.5 mio. kr. i 2023.

Dertil kommer ekspropriation på 1200 m<sup>2</sup> x 2000,- ca. 2,4 mio. kr. (3 boliger ved Eldalen skal afgive ca. 6 meter af deres forhaver). Omprojektering samt



byggeledelse ca. 1.0 mio. kr. Projektet fordyres med ca. 10.4 mio. kr. – ca. 3.5 mio. kr. (forbindelsesvej til Jernaldervej) = 6.9 mio. kr.

3. februar 2023  
Side 4 af 7

### **Spørgsmål 6**

*Hvad koster det normalt at etablere et ganske almindeligt lysreguleret T-kryds?*

#### **Svar:**

Da der er mange faktorer, der kan have indflydelse på etableringen af et almindeligt lysreguleret T-kryds, er det vanskeligt at oplyse en normal pris. En vurdering med den forudsætning, at der ikke skal eksproprieres til signalanlægget, kan være signalteknik ca. 1.0 mio. kr., belysning ca. 0,5 mio. kr., udarbejdelse af planer, tegninger og administration ca. 1.0 mio. kr. og anlægsomkostninger ca. 2.5 mio. kr. I alt ca. 5.0 mio. kr. Prisen er meget afhængig af størrelsen på krydset.

Seneste anlægsoverslag fra november 2021 på et 4-benet signalanlæg Randersvej/Pannerupvej lyder på 11.7 mio. kr.

### **Spørgsmål 7**

*Er det korrekt, at et lysreguleret T-kryds kan etableres inden for det nuværende areal, som der er afsat til at lave højre ind/højre ud?*

#### **Svar:**

En signalreguleret løsning vurderes at ville kræve ekspropriation af yderligere ca. 1.000-1.500 m<sup>2</sup> fra tre boliger ved Eldalen. Det er vigtigt at understrege, at det vil kræve et skitseprojekt for at kunne give et mere uddybende svar på spørgsmålet.

### **Spørgsmål 8**

*Hvad er udgiften til disse planlagte ændringer af Eldalen og Dalbovej?*

#### **Svar:**

Ændringerne af Eldalen og Dalbovej indgår i det samlede tilbud fra entreprenøren og der kan derfor ikke gives en præcis pris på udgiften til anlægget.

Eldalen opgraderes til en ensrettet asfalteret vej fra Holmstruphøjvej til Dalbovej. Adgang til Eldalen sker fremover, som i dag via Holmstruphøjvej. Der anlægges ikke et helleanlæg midt på Holmstruphøjvej foran indkørslen til Eldalen, så skraldebiler og fragtbiler kan fremover stadig køre ind på Eldalen, hvis de kommer fra vest, og køre højre ud ved Dalbovej.



3. februar 2023  
Side 5 af 7

### **Spørgsmål 9**

*Hvad vil besparelsen være, hvis man laver dette projekt i stedet?*

#### **Svar:**

Der kan regnes på, hvad det vil koste at lave Eldalen dobbeltrettet, men det vil ikke give en besparelse, da Eldalen i det nuværende projekt er projekteret som ensrettet mod Dalbovej. Skal Eldalen indrettes til dobbeltrettet trafik, vil det formentlig kræve totalekspropriering af et eller måske to huse, da vejen kommer til at ligge lige op ad facaden på husene.

### **Spørgsmål 10**

*Hvad er mest sikkert for cyklister på cykelstien: Den foreslåede højre ind/højre ud løsning eller et lysreguleret T-kryds?*

#### **Svar:**

Ved højre ind/højre ud løsningen etableres der kanalisering på Viborgvej. Det betyder, at de højresvingende bilister til boligområdet "kun" skal orientere sig i forhold til netop cyklister på cykelstien og det uden mulige gener fra bagvedliggende bilister. Bilister der skal fra området skal "kun" orientere sig mod vest ift. biler og kan dermed have øget fokus på cyklisterne.

Med signalanlæg er det muligt at regulere alle svingninger og færdselstyper adskilt alt efter ønske. Det kræver dog kapacitet hver gang man vil have noget adskilt. Ved trafikanters fulde respekt for signalerne, vil et signalanlæg formodentlig være det mest sikre, men idet fx en cyklist ikke overholder signalet, vil risikoen for uheld være større. Med højre ind/højre ud er det bilisterne, der har fuld vigepligt mod cyklisterne, som ikke skal holde tilbage på noget tidspunkt. Det er ikke til at sige hvilken løsning, der vil være den mest trafiksikre, da der er fordele og ulemper ved dem begge.

### **Spørgsmål 11**

*Er det korrekt, at busstoppestedet på Viborgvej ud for Holmstruphøj-området er fjernet? Hvis ja, hvad er begrundelsen herfor?*

#### **Svar:**

Det er korrekt, at dette busstoppested fjernes med projektet for udvidelsen af Viborgvej. I dag krydser fodgængere til busstoppestedet Viborgvej med en krydsningshelle. Det vil ikke være forsvarligt med en udvidelse til 4 spor. For at kunne opretholde et busstoppested, skulle der dermed enten etableres en stitunnel under Viborgvej eller der skulle laves signalanlæg og med tilhørende fodgængerovergang. Der blev lavet en passagerundersøgelse, som viste, at busstoppestedet blev benyttet i meget begrænset omfang. Dertil skulle nogle buslinjer på Viborgvej nedlægges eller omlægges, hvorfor det måtte forventes, at der ville ske en yderligere nedgang i antal passagerer.



For at benytte bussen, skal passagerer benytte busstoppestedet ved Havkærvej, som ligger små 500 meter længere væk. En stitunnel ville koste over 10 mio. kr. Et signalanlæg, hvor fodgængere kunne stoppe trafikken for at passere Viborgvej ville skabe væsentlig forringet fremkommelighed på Viborgvej, da trafikken hver gang skulle stoppes i begge retninger. Det blev besluttet med byrådsbeslutningen for udvidelsen af Viborgvej, at de henholdsvis økonomiske og de trafikale konsekvenser var for omfattende ved at opretholde busstoppestedet.

3. februar 2023  
Side 6 af 7

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang  
Rådmand

/

Henrik Seiding  
Direktør

**Kort over området, med markering af den oprindeligt planlagte løsning**





### Fransk løsning ved Eskelundvej/Ahavevej



3. februar 2023  
Side 7 af 7