



Metin Lindved Aydin (RV)
Solveig Munk (EL)

2. april 2024
Side 1 af 9

Svar på 10-dages forespørgsel vedr. trafikfredeliggørelse af Rymarken o.a. veje omkring Bispehaven i Århus V

Medlemmer af Teknisk Udvalg Metin Lindved Aydin (RV) og Solveig Munk (EL) har sendt en 10- dages forespørgsel til magistratsafdelingen for Teknik og Miljø vedrørende trafikfredeliggørelse af Rymarken o.a. veje omkring Bispehaven i Århus V.

Nedenfor følger Teknik og Miljø's svar på de stillede spørgsmål.

Spørgsmål 1

Hvad er forvaltningens faglige vurdering af afdelingsbestyrelsens forslag til løsninger, helleanlæg, bredere fortove, indsnævring ved overgange for cyklende og gående m.v. på Rymarken til at erstatte de gangbroer som Århus Kommune har revet ned? Hvordan vurderes effekten for sikkerhed for gående og cyklende?

Svar

Rymarken er blevet ombygget og fodgængerbroen nedrevet i 2020 som del af tryghedsrenoveringen. Tryghedsrenoveringen blev planlagt og gennemført i samråd med boligforeningen, afdelingsbestyrelsen og med borgerinddragelse.



Figur 1 Rymarken med fodgængerbro i 2016

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

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

Sag: EMN-2024-024766



2. april 2024
Side 2 af 9



Figur 2 Rymarken trafiksaneret og uden fodgængerbro i 2022

Som en del af tryghedsrenoveringen er:

- Den skiltede hastighed på Rymarken er nedsat til 40km/t
- Rymarken er blevet indsnævret fra en 4-sporet vej til en 2-sporet vej med en smal vognbanebredde som kun er lige over den vejledende minimumsbredde for vognbaner med bustrafik uden cykler. Dette for at sikre lav hastighed.
- Der er yderligere etableret en hævet flade på Rymarken.

Spørgsmål 2

Vurdering af yderlige tiltag som foreslået af afdelingsbestyrelsen

Svar

Vejbanen kan ikke indsnævres yderligere så længe der kører busser på Rymarken. Derfor er det ikke muligt at etablere bredere fortove, krydsningsheller eller indsnævringer.

Muligheden for etablering af en smal midterhelle i forlængelse af midterhellen ved krydset med Ryhavevej kan dog undersøges. Midterhellen ville kunne forbygge overhaling af busser der stopper ved stoppestedet.



2. april 2024
Side 3 af 9

Spørgsmål 3

Har forvaltningen andre forslag til løsninger til at sikre fodgængere og cyklister på Rymarken så de to Bispehaveområder på hver side af Rymarken kan bindes sammen?

Svar

I kvartersplanen for Bispehaven arbejdes der med etablering af en lysreguleret overgang ved det kommende kryds mellem Rymarken, Hasle Centervej og den planlagte nye boliggade. Det forventes også, at mængden af gående og cykler der vil krydse Rymarken mellem Ryhavevej og Hasle Centervej vil falde, og det derefter vil være mere naturligt at krydse vejen ved en af de to lysregulerede kryds.



Figur 3 Eksisterende og mulige nye signalanlæg samt krydsningsanlæg fra Planer for mobiliteten i Bispehaven, Ellekær og Hasle Torv Området

Spørgsmål 4

Kunne etablering af en bussluse på Rymarken være en del af løsningen, så der lukkes for gennemkørende biler gennem Rymarken?
Hvad er den faglige vurdering af effekten?

Svar

En bussluse på Rymarken vurderes at være teknisk muligt og vil reducere antallet af gennemkørende køretøjer på Rymarken markant.

Selvom der stadig vil være forbindelse for gående, cyklister og den offentlige transport vil lukning for biltrafikken dog gå imod princippet om at åbne området til den omkringliggende by, som man hidtil har fulgt i planlægningen for Bispehaven.

Busslusen ville medføre mere belastning på de omkringliggende veje, herunder især Viborgvej og Ringvejen mellem Jernaldervej og Viborgvej,



hvilket vil betyde, at fremkommeligheden på disse veje påvirkes. Hvor stor denne effekt ville være kræver nærmere undersøgelse.

2. april 2024
Side 4 af 9

Etableres der en gennemgående forbindelse fra Bispehavevej til Rymarken som planlagt i kvartersplanen for Bispehaven vil en stor del af trafikken også flyttes hertil hvis ikke der gennemføres yderligere foranstaltninger som vejlukninger.

Endelig ville en bussluse sænke rejsetiden med bussen og øge bussens pålidelighed.

Spørgsmål 5

Hvad er rådmandens ambitioner for at skabe løsninger i området?

Svar

Rådmanden henholder sig til de eksisterende besluttede planer, jf. ovenstående.

Spørgsmål 6

Hvad er omkostningerne til anlæg af helle, indsnævring af vejbane og udvidelse af fortove på Rymarken?

Svar

Helleanlæg vurderes at kunne anlægges for ca. 300.000 kr.

Indsnævring af vejbane og udvidelse af fortov vurderes til ca. 20.000 kr. pr. meter vej.

Spørgsmål 7

Hvordan kan det finansieres?

Svar

Projekter vil skulle prioriteres som en del af anlægsprogrammet eller i budgetforhandlingerne.

Spørgsmål 8

Hvad er omkostninger til anlæg af bussluse på Rymarken?

Svar

Omkostninger til anlæg af en fysisk bussluse vurderes til ca. 450.000 kr.

Spørgsmål 9

Hvordan kan det finansieres?

Svar

Se svar på spørgsmål 7



2. april 2024
Side 5 af 9

Spørgsmål 10

Hvad er omkostningerne til andre fagligt begrundede anlæg?

Svar

Teknik og Miljø har undersøgt muligheden for at forlænge midterhellen fra lyskrydset ved Ryhavevej mod nord, for at undgå at biler overhaler holdende busser, hvilket kan føre til fare for krydsende fodgængere.

Det er dog ikke afklaret om denne løsning dels kan godkendes og det er også usikkert om den vil have den ønskede effekt. Anlægsomkostninger til denne løsning vurderes til ca. 200.000 kr.

Spørgsmål 11

Hvordan kan disse finansieres?

Svar

Se svar på spørgsmål 7

Spørgsmål 12

Hvad er forvaltningens faglige vurdering af værdien af rødkørselskameraer og politipatroljering som redskab til at fredeliggøre Rymarken?

Svar

På Rymarken er der alene signalanlæg ved Ringvejen og Ryhavevej, så krydsningen af Rymarken udenfor signalanlæg vil ikke blive påvirket af rødkørselskameraer. I krydset sker der ulykker, (36 i en 5-årig periode, heraf 4 med personskade, ingen dræbte) men det er primært bagendekollisioner eller venstrestrengsulykker, og altså ikke rødkørsel. Rødkørselskameraer vil derfor ikke umiddelbart ændre uheldsbilledet på Rymarken. Der gøres i øvrigt opmærksom på at opsætning og drift af rødkørselskameraer hidrører under Politiets myndighedsområde.

Spørgsmål 13

Hvilke lyskryds vil der skulle opsættes kameraer i og hvad koster det?

Svar

Det er ikke en mulighed pt. at opsætte rødkørselskameraer, da Rigspolitiet har meddelt, at de som følge af deres omorganisering ikke har mulighed for, inden for den pågældende tidsramme, at bidrage til de tekniske forudsætninger, der er forbundet med forsøget, herunder udarbejdelse af kravspecifikationer mv.

Det er Rigspolitiet, der vil være data-ejer og den eneste myndighed, der har adgang til de data, der opsamles fra rødkørselskameraerne. Dette skyldes,



at politiet alene har hjemmel til at retsforfølge og udstede bøder for overtrædelser ifm. rødkørsler samt hastighedsoverskridelser på vejene

2. april 2024
Side 6 af 9

Spørgsmål 14

Mener rådmanden at øget politipatruljering og rødlyskameraer, som foreslås af flere byrådsmedlemmer kan sikre de gående og cyklende på og over Rymarken?

Svar

Der er mange midler der kan tages i brug for at øge trafiksikkerheden, heriblandt øget politipatruljering og rødkørselskameraer.

Spørgsmål 15

Er det sagligt begrundet at trafikfredeliggørelsen af Rymarken i Århus V anderledes end trafikfredeliggørelsen af den sammenlignelige Knudrisgade i Århus C?

Svar

Tiltagene på Knudrisgade er i høj grad med baggrund i målsætningen om at øge busfremkommeligheden og tilvejebringe en bedre busbetjening af Aarhus Ø

Derudover er der brugt lignende tiltag til fredeliggørelse i Bispehaven som i resten af byen, såsom smallere vejbaner, hævede flader og indsnævringer.

Under planlægning for Bispehaven var der et ønske om at åbne området op til den omkringliggende by, hvilket er svært at forene med at lukke Rymarken for gennemkørende trafik. For Nørrestenbro har der ikke været det samme ønske.

Spørgsmål 16

Er rådmanden af den opfattelse at ingen trafikdæmpende foranstaltninger på Rymarken vil afhjælpe udfordringerne i området?

Svar

Der er allerede etableret trafikdæmpende foranstaltninger på Rymarken i form af relativt snævre vognbaner og en hævet flade. Der vil fortsat være fokus på trafiksikkerhed ved Rymarken og resten af området i den igangværende planlægning. Forventningen er at allerede etablerede og fremtidige tiltag har en positiv effekt på trafiksikkerheden i området. Det skal dog også bemærkes, at ikke alle udfordringer med trafiksikkerhed kan løses med infrastrukturelle tiltag.

Spørgsmål 17

Hvilke planer er der for trafikfredeliggørelse af Rymarken og vejene omkring og i Bispehaven? Herunder sikring af børnenes skolevej til en kommende



Gellerup skole og erstatning for den gangbro, kommunen har nedrevet over Rymarken?

2. april 2024
Side 7 af 9

Svar

Skolevejsanalyserne for Gammelgårdsskolen og den kommende skole i Gellerup peger overordnet på, at der er sikker skolevej for de fleste lokalområder.

Fra Bispehaven til Gammelgårdsskolen er der peget på to mulige ruter, igennem Klokkeparken eller ad St. Blichers vej.

Til den kommende skole i Gellerup er ruten over Ellekær og Toveshøj udpeget til officiel skolevej.

Ved de større trafikveje er der mulighed for dels at benytte niveaufrie krydsninger via tunnel under Ringvejen og bro over Edwin Rahrs Vej. Dette vil for mange betyde en stor omvej, hvorfor nogle formentlig vil vælge en mere direkte rute. Her er der signalregulerede kryds på Ringvejen – eksempelvis ved Edwin Rahrs Vej og Dr. Holst Vej. Signalregulerede kryds er i princippet sikre løsninger for krydsende børn, men der er kendte problemer med høj hastighed, rødkørsel og hasarderet kørsel i området.

Den udpegede skolevej via Hasle Bakker til den kommende skole i Gellerup er relativ lang for en del børn. Fra Bispehaven vil det tage ca. 30 min alt efter hastighed at gå i skole (ca. 2,4 km).

Det kan betyde at børn/forældre vælger alternative muligheder, hvor børnene enten skal krydse meget trafikerede veje eller blive kørt til skole.

Da få må forventes at gå til skolen grundet længden, bør der derfor være et særligt fokus på at udvikle skolestien som cykelrute. Derudover kan der være behov for understøttende tiltag for at sikre at børnene vælger en tryk skolevej også for de mindre børn.

Spørgsmål 18

Hvad vil en tunnel under Ringvejen ved Edwin Rahrsvej, som foreslået af afdelingsbestyrelsen koste?

Svar

En tunnel under Ringvejen vil formentlig koste 10-15 mio. kr. Prisoverlaget er givet uden at der foreligger et skitseprojekt og reelle omkostninger kan derfor fravige.

Spørgsmål 19

Hvordan kan den finansieres?



Svar

Et projekt af denne størrelsesorden vil formentligt skulle indgå i budgetforhandlingerne.

2. april 2024
Side 8 af 9

Spørgsmål 20

Hvordan arbejdes der i forvaltningen sammen med afdelingsbestyrelsen i Bispehaven om løsningerne? Hvem er ellers inddraget i løsninger?

Svar

I forbindelse med udarbejdelse af kvartersplanen for bispehaven bliver der løbende afholdt møder med en følgegruppe med deltagelse fra fællesråd og afdelingsbestyrelsen. Seneste møde var den 30. november 2023. På mødet blev udfordringerne med trafiksikkerheden i området også drøftet.

I forhold til skolevejen skal organiseringen overvejes og aftales nærmere. Der er nedsat en tværmagistratslig arbejdsgruppe med medlemmer fra MTM, MBU og BA, som sammen har til opgave at vurdere om der er behov for at genbesøge skolevejsanalysen, samt skabe overblik over behov for evt. forbedringer af skoleveje inden for skoledistriktet.

Borgerne og lokalområdet samt øvrige aktører (skolerne mv.) skal involveres i det videre udviklingsarbejde.

Borgmesterens Afdeling vil være tovholder på det samlede projekt for skolestien mellem Bispehaven, Toveshøj og Gellerup i den indledende og afklarende fase i tæt samarbejde med Teknik og Miljø.

Teknik og Miljø vil være bygherre på realiseringen af projekterne.

Spørgsmål 21

Vil rådmanden bakke op om afdelingsbestyrelsens forslag til løsninger til også andre veje end Rymarken i og omkring Bispehaven og om tunnel under Ringvejen? Forudsat de er fagligt velbegrundede.

Svar

Det er altid hensigtsmæssigt med en god dialog mellem forvaltning og borgere/erhvervsliv, så vi sikrer, at forskellige projektforslag kan blive vendt og de gode løsninger valgt. Det er et arbejde der løbende foregår og forvaltningen skal altid være åben for nye løsninger.

Spørgsmål 22

Baggrunden for forespørgslen er det åbenlyse udækkede behov for sikring af de gående og cyklende i og omkring Bispehaven;

- som er opstået i kraft af Århus Kommunes beslutninger og handlinger:



Udviklings- og Helhedsplan med nedrivninger af boliger, veje igennem området og nedrivning af gangbroer over Rymarken og flytning af skoledistrikt for Bispehaven til Gellerup Skole.

- *som ses af nylig påkørsel og kvæstelse af fodgænger på Rymarken*
- *som ses i henvendelser og høringssvar fra afdelingsbestyrelsen i 2022*
- *som kan læses i debatindlæg fra afdelingsformand Alex Young Pedersen, Bispehaven Østjysk Bolig. Se bilag herunder.*

2. april 2024
Side 9 af 9

Svar

Der er registeret få ulykker på Rymarken efter ombygningen i 2021. Før var der i gennemsnit 4 om året, hvor der nu er gennemsnitlig 2 om året.

Uheldet med fodgængereren fra januar 2024 er det eneste politi- og skadestueredte personskadeuheld på Rymarken de seneste 5 år.

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang
Rådmand

/

Henrik Seiding
Direktør