



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 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).

Nedenfor følger Teknik og Miljø's svar på forespørgslen.

Spørgsmål 1

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

Svar:

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

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.

Dette forhold blev ganske tydeligt præciseret allerede på åstedsforsretningen den 26. august 2021 af grundejerforeningens advokat.

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 kon-



stateres, at afgørelsen om ekspropriationen af arealerne til gennembruddet var truffet, uden at den nødvendige dispensation fra lokalplanen var meddelt.

U-vendinger har aldrig indgået i klagesagen til [Planklagenævnet](#). Sagen blev alene afgjort på grundlag "væsentlige juridiske mangler".

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~~ [Planklagenævnet](#), at ekspropriationen af arealerne til gennembruddet tilbagekaldtes.

Det kan således konstateres at, hverken borgerne eller de ansvarlige politikere på rette vis blev orienteret omkring denne grundlæggende og væsentlige ændring af til- og frakørselsforholdene for hele bebyggelsen.

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.

En fritstående løsning med alene "højre ind/højre ud" blev i VVM redegørelsen – som blev lagt til grund for høringsrunden - frarådet af trafikikkerhedsmæssige hensyn. Beslutningen er således på trods af omfattende indsigelser suverænt embedsværkets afgørelse.

Spørgsmål 3

Vurderer Teknik og Miljø dermed, at den løsning som nu står tilbage, vil øge risikoen for ulovlige og uhensigtsmæssige 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 uhensigtsmæssige 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 trafikikkerheden.

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 nødvendig.

Hvis "højre ind/højre ud" løsningen dokumenterbart viser sig at medføre en væsentlig forringelse af trafikikkerheden, vil Teknik og Miljø genoverveje, om det er nødvendigt at etablere gennembruddet - om nødvendigt ved ekspropriation, [hvilket jfr. Planklagenævnets afgørelse kun kan ske ved etablering af ny lokalplan](#).

Besvarelsen forholder sig ikke til det forespurte. Der forholdes alene til U-vendinger, hvor det i denne forbindelse tilsidesættes, at der i begge de pågældende vejkryds forekommer tværgående højresvingpile, som kolliderer med U-vendinger i krydsene.



Spørgsmål 4

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

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.**

Denne påstand er direkte usand!

Baseret på aktuelle fysiske observationer udgør de respektive huller "i almindelig daglig trafik", som er foranlediget af begge lyskryds et "hul" af ca. 25-30. sek.'s varighed. Der kan i dette tidsrum teoretisk ske udkørsel af 3-4 biler pr. skift (ca. hvert 3. minut), men udenfor morgen- og hjemkørseltrafikken udgør behovet som oftest blot en enkelt eller 2 biler. De samlede antal passager udgør max. 600 – 1.200 udkørsler pr/døgn fordelt over 1440 minutter.

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).

Konklusion: "forsinkelsen i østgående retning er uændret. Forsinkelse i vestgående retning er 80% af forsinkelsen i østgående retning".....(????).

Formentlig har forvaltningen forvekslet hhv. østgående og vestgående retninger, idet besvarelsen i modsat fald slet ikke giver nogen mening.

En ubetydelig forsinkelse i østgående retning er dog næppe uundgåeligt i selve myldretrafikken, idet trafikken her vil udsættes for et ekstra kortvarigt stop. Myldretidstrafikken – som typisk afvikles indenfor 1- 2 timer - er dog modsat rettet de passager, som vil kunne motivere lysstop i forbindelse med tilslutningen til og fra Holmstruphøjvej.

Med udgangspunkt i Cowis resultater vil den franske løsning betyde summerede 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 anlås 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.

Der er ikke forespurgt til hverken etablering eller konsekvensberegning af "fransk kryds". Alle anførte talmæssige værdier beror på et subjektivt skøn, som ikke har relationer til de faktiske aktuelle værdier.

Uden dog at kende grundlaget for forvaltningens beregninger tages ikke hensyn til de efterfølgende kødannelser, som fortsat ville opstå forud for Viborgvejs tilslutning til Ringvejen. Den imaginære forsinkelseeffekt ved Holmstruphøjvej vil således være uden betydning i forhold til den samlede trafikafvikling på Viborgvej.

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 m² 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.

Iflg. herboende ingeniør med erfaring på området skønner at et intelligentstyret lyssignal i værste fald være omkostningsneutral (3,5 mio.) Et realistisk bud er dog ca. 1,0 mio. kr. til signalanlæg samt ca. 0,5 mio. kr. til projektering og opførelse.

Tilvælges et intelligentstyret signalanlæg har Grundejerforeningen samtidigt tilbudt en alternativ trafikadgang under anlægsfasen, som overflødiggør etablering og retablering af interimsvej, hvorved de samlede anlægsomkostninger yderligere reduceres med min. 1,0 mio. kr.

Forvaltningens opgørelse savner i øvrigt enhver dokumenteret baggrund, og forholder sig ikke til en række af de millionbesparelser, som Grundejerforeningen allerede tilført det samlede projekt.

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.

Der er tale om et ukompliceret T-kryds, hvor man med fordel kan drage erfaringer fra tidligere tilsvarende anlæg.

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



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 m² 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.

Endnu engang forkvaklet sludder!! Kendsgerningen vil være, at der ved etablering af et signalanlæg vil kunne inddrages det jordtilliggende, som i dag er afsat til en højresvingbås på Viborgvej. I stedet for yderligere ekspropriation vil der kunne realiseres anlægs**besparelser** i forhold til det aktuelle projekt.

Spørgsmål 8

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

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.

Her skifter forvaltningen princip fra tidligere skønnede og grove overslag til ved besparelsesforslag at anvende præcise estimater!

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.

Hvad med skraldebiler og fragtbiler samt beredskabskøretøjer, som ankommer fra øst.....???

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.

Der er ikke behov for dobbelt rettet trafik på Eldalen. Ved udkørsel til Holmstruphøjvej i stedet for Dalbovej vil der kunne opnås besparelse på etableringen af denne udkørsel (ca. 2,5 mio. kr.)

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.



Her går besvarelsen da helt galt!!!

Allerede i dag skal bilister være særdeles opmærksomme på såvel bagved kørende biler, som parallelt kørende og hurtige cyklister, som køre nedad "den store bakke"

Dette ændres ikke ved en firesporet vej med endnu højere hastigheder og for cyklister vedkommende anvendelsen af elcykler.

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.

Et rent hypotetisk og grundlæggende uforståelig besvarelse.

En løsning, hvor bilisterne klar må forventes at udvise endnu mere agtpågivenhed vil selvsagt også bidrage til **mindre** fremkommelighed.

Det må være absolut indiskutabelt, hvilken løsning der er den mest trafiksikre.

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.

Med en i forvejen afstand til den eksisterende holdeplads på ca. 500 m vil den samlede afstand til nærmeste busstoppested således udgøre ca. 1000 - 1500 m, såfremt svage trafikanter ønsker at benytte busforbindelsen ud af byen.

Med udsigt til en ventetid på max. 2-4 minutter er der intet til hinder for at deaktivere den påvirkning af lyssignalet, som påkalder sig et hurtigere skifte end strengt nødvendigt.



Med venlig hilsen

Nicolaj Bang
Rådmand

/

Henrik Seiding
Direktør

Kort over området, med markering af den oprindeligt planlagte løsning

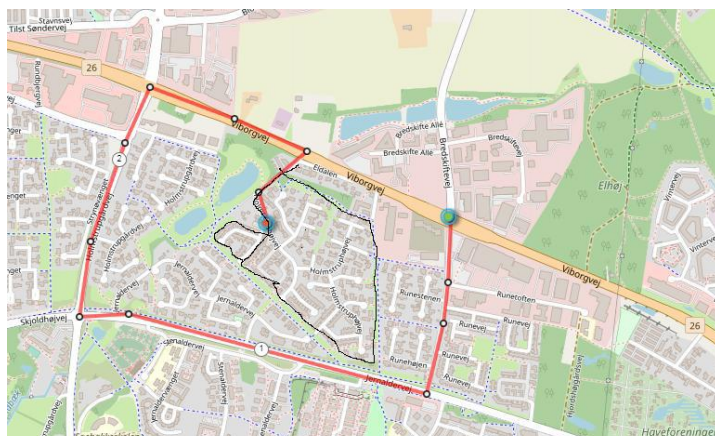




Fransk løsning ved Eskelundvej/Åhavevej



Vejudsnit over omvej ved Holmstruphøjvej:



Km
2,99

Navn på rute

Navn på rute

Aktivitet (løb, cykling, gang e

Løb

Underlag

Asfalt

Del ruten med andre på løbe



Jeg er færdig med at opmål

