



### Færdsmøde, referat 1232

Mødedato: 10. september 2020  
Mødetid: Kl. 09.00  
Mødested: Mødet blev afholdt online  
Næste møde: 24. september 2020  
Deltagere: Niels Erik Krarup Nielsen, Østjyllands Politi  
Linda Rabenholt, Østjyllands Politi  
Magnus Vilstrup Andersen, Anlæg  
Vibe Rix, Anlæg  
Lise Guldager Hoppe, Anlæg (mødeleder og referent)

10. september 2020  
Side 1 af 26

### TEKNIK OG MILJØ

Mobilitet, Anlæg og Drift  
Aarhus Kommune

### Dagsorden:

0. Godkendelse af referat
1. Carl Krebs' Vej (Byggemodning)
2. Hjarnøgade (Vejanlæg)
3. Ryesgade (Vejanlæg)
4. Katrinebjergvej (Vejanlæg)
5. Marselis Boulevard (Vejanlæg)
6. Ladestandere – etape I (Vejanlæg)
7. Dalgas Avenue (Vejanlæg)
8. Vidtskuevej (Vejanlæg)
9. Fuglekærvej (Vejanlæg)
10. Byagervej (Vejanlæg)
11. Kattrupvej (Vejanlæg)
12. Balskildevej (Vejanlæg)
13. Brabrand – hastighedszone pulje II (Vejanlæg)
14. Egå – hastighedszone pulje II (Vejanlæg)
15. Sabro – hastighedszone pulje II (Vejanlæg)
16. Spørring – hastighedszone pulje II (Vejanlæg)
17. True – hastighedszone pulje II (Vejanlæg)
18. Tranbjerg – hastighedszone pulje II (Vejanlæg)
19. Vesterbro Torv (Parkering)
20. Kalkværksvej (Parkering)
21. Skæring Parkvej (Parkering)
22. Hovmarken (Parkering)
23. Skelagervej (Parkering)
24. Slet Parkvej (Parkering)
25. Agerbæksvej (Parkering)
26. Bredkærvej (Parkering)
27. Hendrik Pontoppidans Gade (AffaldVarme)
28. Tilst Skolevej, Havkærvej og Haurumsvej (Mobilitet)

### Anlæg

Karen Blixens Boulevard 7  
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 44 00

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



## 0. Godkendelse af referat 1231

Referatet blev godkendt uden bemærkninger.

10. september 2020

Side 2 af 26

## 1. Carl Krebs' Vej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Byggemodning (MESOV)

**Emne:** I forbindelse med byggemodning af nyt Kræftrådgivningscenter på Carl Krebs Vej i Skejby, forelægges vejprojekt til godkendelse.

Adgangsvejen i 6 m bredde tilsluttes Palle Juul-Jensens Boulevard og fortsætter mod sydvest til parkeringsareal, hvor der i tilslutningen er skabt vendemulighed for 12 m LV. Adgangsvejen fortsætter herfra i rekreativ sti/servicevej til regnvandsbassiner og afgrænses her med hegn.

Asfaltvejen afgrænses med kantsten og rabat i begge sider. Der skiltes og afmærkes med ubetinget vigepligt før rabatten med græsarmeringssten, der fungerer som ambulancevej/nødspor, på den ensrettede Palle Juul-Jensens Vej.

Affaldshåndtering vil foregå ved Kræftrådgivningscentret.

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

- E19 erstattes med D11.3
- Godkendelsen forudsætter, at den viste vending med lastbil kan lade sig gøre.

**Aftale:** Byggemodning svarer.

## 2. Hjarnøgade

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

**Emne:** Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for ændring af ensretning i Hjarnøgade.

Projektet følger af et ønske om bedre afsætningsmuligheder for de to nærliggende skoler, der som følge af vending af ensretning i Thunøgade (tidligere på året) skal køre en omvej for at komme frem til afsætningspladserne i Hjarnøgade.



Det gør mange ikke, så der er opstået en del uhensigtsmæssig afsætning i Ny Munkegade i stedet.

10. september 2020  
Side 3 af 26

Projektet ønskes udført snarest, da vejen netop har fået nyt slidlag og derfor pt. står uden afmærkning.

Pt. afventes beslutning om hvorvidt invalidepladsen benyttes eller ej og dermed kan/skal fjernes.

Projektet omfatter tavler og afmærkning.

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

- Handicapparkeringen kan fjernes, hvis den ikke benyttes.

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.

### 3. Ryesgade

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

**Emne:** På anmodning fra PET skal der laves en permanent sikringsløsning af Ryesgade.

Der etableres sænkbare steler ved alle indkørsler til Ryesgade (Banegårdspladsen, Sønder Alle og Rosenkrantzgade)

Stelerne vil være nede i formiddagstimerne med henblik på varelevering, som det også kendes fra resten af Strøget. Det er desuden besluttet at ensrette Ryesgade fra Banegårdspladsen mod Sønder Allé.

Ved indkørsel til Rosenkrantzgade vil der blive skiltet med åbningstiderne for stelerne og opsættes en begrænsning for at større køretøjer ikke kan køre ind, da vendemulighederne for enden af Rosenkrantzgade er meget begrænsede.

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

- Undertavler til C61 i Rosenkrantzgade må ikke vise to forskellige forbud i samme tidsrum



- Undertavler til E49 skal oplyse om, at der i perioder er lukket for gennemkørsel, medmindre man har stelerkort. Teksten kan være "Kørsel tilladt med særlig tilladelse, Varekørsel tilladt 06-11".

10. september 2020  
Side 4 af 26

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.

#### 4. Katrinebjergvej

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

**Emne:** Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger og krydsningsheller langs Katrinebjergvej, samt indsnævring af kryds mellem Katrinebjergvej og Langelandsgade.

I projektet udvides eksisterende 40 km/t zone, på dele af Katrinebjergvej, til at være gældende på hele stækningen. Langs Katrinebjergvej indsnævres kørebanearealet, til en vejbredde på 6 m, før og efter tilstødende sideveje, hvor indsnævringen sker ved etablering af langsgående heller.

Der etableres trapezbump imellem hellerne, for at sikre hastighedsreduceringen. Derudover etableres der to nye krydsningsheller på Katrinebjergvej mellem kryds ved Finlandsgade/Reykjavikvej og Jens Baggesens Vej/Kløvermarksvej. Det vurderes at dette er med til at øge trafikikkerheden for de lette trafikanter.

Eksisterende kryds mellem Katrinebjergvej og Langelandsgade indsnævres, ved en udvidelse af fortovshjørner. Denne indsnævring af krydset er med til at undgå at to biler kan holde ved siden af hinanden i udkørsel fra Katrinebjergvej. Dette suppleret med trapezbump på Katrinebjergvej, vurderes at være med til at øge trafikikkerheden samt sikre de lette trafikanter på cykelstien langs Langelandsgade.

Der etableres to nye træer, henholdsvis i ny helle og skillerabat på Katrinebjergvej. Derudover etableres der en ny krydsningshelle på Langelandsgade, nord for krydset, for at sikre krydsning af lette trafikanter.



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

- E17 skal være særskilt belyst
- Højresvingsforbud for lastbiler skal skiltes med hovedtavle C11.1 og undertavle U4.1
- Der skal også opsættes B11 i højre side af vejen ved Langelandsgade
- Der skal også afmærkes vigepligt med S11 på cykelstien ved udmundingen i Langelandsgade
- Det bør overvejes at sænke kantstenen på hjørnerne ved Langelandsgade, så cyklister fra nord ikke har vigepligt og skal forcere to ramper.

10. september 2020  
Side 5 af 26

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.

## 5. Marselis Boulevard

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

**Emne:** På baggrund af borgerhenvendelse og efter aftale med Paul-Erwin samt Linda fra Østjyllands politi "ryddes op" således, at tegning stemmer overens med som udført.

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

- Højresvingsforbuddet skal opsættes på signalmasten i højre vejside for maksimal synlighed. Hvis tavlen står på egen stander, vil den spærre for udsynet til signalet.

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.

## 6. Ladestandere – etape I

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

**Emne:** Ladestandere – skiltningsprojekt etape 1, vedr. følgende gadenavne:

Emanuel Sejrs Gade  
Telefonsmøgen  
Kalkværksvej  
Sønderport  
Sankt Johannes Allé



10. september 2020  
Side 6 af 26

Tage-Hansens Gade  
Eugen Warmings Vej  
Klostergade  
Tordenskjoldsgade  
Vennelyst Plads  
Kaløgade  
Navitas' parkeringskælder  
Møllegade  
Viby Torv  
Vejlby Centervej v/Vejlby-Risskov Hallen (anden  
tidsbegrænsning)  
Jens Baggesens Vej  
Helge Rodes Vej

Formålet med projektet er, at optimere lade mulighederne for elbiler i Aarhus og at tydeliggøre, hvilke p-pladser der er reserveret til ladning.

Derfor opføres flere skilte, således at antallet af p-pladser reserveret til elbiler øges, men tidsbegrænses også, så flere kan få ladet deres elbiler.

Tre steder, hhv. Tietgens Plads, Ingerslev Boulevard og Nordborggade er allerede godkendt og udført i aug. 2020. Resterende del af projektet udføres i løbet af efteråret 2020 i koordinering m. Helle Juuls Langenæs/Frederiksberg skilteprojekt.

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

- Navitas' parkeringskælder: Der skal opsættes UE33.4 ved hver enkelt parkeringsplads sammen med tidsbegrænsningen
- Møllegade: Den nye elbils-parkeringsplads skal afmærkes på kørebanen som den eksisterende
- Vejlby Centervej: Der reserveres 5 pladser til elbiler som vist på tegningen og ikke 4 som angivet i teksten
- Jens Baggesens Vej: Der reserveres 5 pladser til elbiler som vist på tegningen og ikke 4 som angivet i teksten

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.



## 7. Dalgas Avenue

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

10. september 2020  
Side 7 af 26

**Emne:** Vejanlæg og Bydesign forelægger et projekt for "Kys og Kør"-bane ved Aarhus International School, AIS, (tidligere Aarhus Academy for Global Education, AAGE) på Dalgas Avenue 12. "Kys og Kør" er en del af anbefalingerne i undersøgelsen af skoleveje ved private skoler, og AIS har anmodet om, at skiltningen etableres hurtigst muligt, da flere skolebørn end sædvanligt køres i skole pga. Covid19.

Projektet er afstribet i forbindelse med helhedsplanen for parkering på Frederiksbjerg, så det er kun skiltningen, der søges godkendt. Det tidsbegrænsede parkeringsforbud er afstemt med helhedsplanen.

**Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.

## 8. Vidtskuevej

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

**Emne:** Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for etablering af en 40 km/t hastighedszone med 4 cirkelbump på Vidtskuevej. Cirkelbumpene etableres som smalle 40 km/t cirkelbump med cykelbaner på begge sider adskilt med en pullert. Vi har modtaget flere henvendelser om gener grundet meget gennemkørende trafik og til tider med høj hastighed, hvilket har gjort at Mobilitet (LAC) har vurderet at projektet er nødvendigt for at minimere den gennemkørende trafik.

Der er udført en trafiktælling på Vidtskuevej i 2019 som viste følgende resultat. (gns./85%) = 50/41 km/t.

Der er flere institutioner på strækningen og AGF har netop lavet en ekstra træningsbane ved Vidtskuevej, hvilket argumenterer for at Mobilitet fremadrettet ønsker, at hastigheden skal være lav på strækningen.

**Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.



## 9. Fuglekærvej

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

10. september 2020

Side 8 af 26

**Emne:** Team Vejanlæg og Bydesign forelægger på vegne af Birch Ejendomme A/S projekt for etablering af 3 boligenklaver med hver sin vejadgang til Fuglekærvej.

Fuglekærvej udvides til 5,5 m som aftalt med Aarhus Kommune i en udbygningsaftale. Fuglekærvej ønskes hastighedsdæmpet til 30 km/t på strækningen forbi de 3 boligenklaver som vist i tegningsmaterialet. Baggrunden for dette er, at oversigtsforholdene ved udkørslen ikke kan overholdes ved 50 km/t.

Der er desuden et ønske om høj trafiksikkerhed i området, da den nye bebyggelse primært er tiltænkt børnefamilier. Området omkring den nye bebyggelse anvendes også til rekreative formål og i den vestlige ende skal de gående krydse vejen for at komme til stisystemet syd for Fuglekærvej.

Her vil en hastighedsbegrænsning på 30 km/t øge sikkerheden for de gående mellem boligområdet, stisystem og boldbanen på modsatte side af vejen.

Sænkes hastigheden til 30 km/t skal der etableres hastighedsdæpende foranstaltninger med cirkelbump. Der etableres fortov langs Fuglekærvejs nordlige vejside ind mod boligenklaverne hen til den eksisterende sti langs boldbanerne syd for Fuglekærvej.

**Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.





10. september 2020  
Side 9 af 26

## 10. Byagervej

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

**Emne:** Team Vejanlæg og Bydesign forelægger afmærkningsplan for opsætning af A41,1 og A41,2 tavler med UA41 tavle (30 km/t) i den skarpe kurve på Byagervej i Beder.

Vi har fra Fællesrådet og borgerne derude fået meldinger om at hastigheden er alt for høj i svinget og dermed også ind mod Beder by. Vi håber at skiltningen med en lokal hastighedsnedsættelse rundt i kurven, svarende til den hastighed kurven sikkert kan gennemkøres med, kan være med at hastigheden ind mod byen kommer ned. Er dette ikke tilstrækkeligt vil vi til foråret foretage en hastigheds-/klassifikationstælling for at vurdere om det er nødvendigt med yderligere tiltag.

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

- Det godkendes desuden, at den eksisterende E55/E56 flyttes mod nord til beplantning/boliger og der suppleres med en E55/E56 i venstre vejside for at opnå portvirkning.

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.

## 11. Kattrupvej

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

**Emne:** Team Vejanlæg og Bydesign forelægger afmærkningsplan for flytning af byzonetavlen på Kattrupvej i Hasselager.

Byzonetavlen står i dag placeret ude i ingenting, således at den bymæssige bebyggelse længere mod syd ikke er omfattet af byzonen. Strækningen der ønskes omfattet af byzonen er med 2 meget skarpe kurver og med meget begrænset oversigt.

**Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.



10. september 2020  
Side 10 af 26

## 12. Balskildevej

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

**Emne:** Team Vejanlæg og Bydesign forelægger afmærkningsplan for flytning af byzonetavlen på Balskildevej i Ballen.

Byzonetavlen står i dag placeret således at de sidste 5 ejendomme i den nordøstlige del af byen ikke er omfattet af byzonen. Strækningen forbi de 5 ejendomme der ønskes omfattet af byzonen er meget smal og med meget begrænset oversigt.

**Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.

## 13. Brabrand – hastighedszone pulje II

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

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

Den østlige del af Brabrand har status som "område med fartdæmpning 40 km/t" (blå zone) markeret med E53 og E54 tavler ved henholdsvis ind- og udkørsel fra zonen. Det drejer sig om strækninger på Ørvadsvej, Byledet, Hougårdsvej og Engdalsvej frem til Engbakken.

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 lokaliteter: Byledet 1, Søskovvej umiddelbart nord for åen, Ørvadsvej vest for Hansen-Aarslevs Vej, Hovedgadens tilslutning til Silkeborgvej i vest, Truevej ved tilslutning til Hovedgaden, Engbakken ved tilslutning til Silkeborgvej, hvor Risbøgevej tilsluttes Engbakken og på Engdalsvej øst for Engbakken. De steder, hvor der er opsat E53/E53 eller E53/E54 tages disse ned.

I Brabrand ønskes etableret tre typer af hastighedsdæmpere; trapezbump, hævet flade samt pukkelbump.



10. september 2020  
Side 11 af 26

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 anbefalet i vejreglerne, i sæt af tre (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 Engbakken etableres et sæt pukkelbump i hver ende af vejen, med en afstand på 95 meter.

På Hovedgaden etableres 6 sæt pukkelbump, samt en hævet flade på den 920m lange strækning. Den hævede flade etableres i det firbenede kryds med Truevej og Brabrand Kirkevej. Med etablering af pukkelbumpene, bliver der maksimalt 214 meter mellem hastighedsdæmpere, ud for Engdalskolen, hvor afsætningsplads mm. Har umuliggjort at placere dem tættere.

På Voldbækvej etableres fire trapezbump, med en maksimal indbyrdes afstand på 130. To på hver side af krydsningen med Donsvej. Donsvejs nordlige tilslutning, er etableret med en bump tværs over tilslutningen.

På Ørvadsvej, Byledet, Hougårdsvej og Engdalsvej frem til Engbakken er der eksisterende bump til 40 km/t, disse bevares.

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

- Hastighedszonens virkning evalueres ved gennemførelse af hastighedsmålinger og spørgeskemaundersøgelser indenfor 1½ år efter udførelsen.

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.



#### 14. Egå – hastighedszone pulje II

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

10. september 2020

Side 12 af 26

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

Dele af Egå har status som "område med fartdæmpning 30 km/t" (blå zone) markeret med E53 og E54 tavler ved henholdsvis ind- og udkørsel fra zonen. Der er bl.a. eksisterende blå 30'er zone ved nybyggeriet på Egå Mosevej fra nr. 39 og på Egå Engvej

Der opsættes E68,4 tavler "Zone med lokal hastighedsbegrænsning 30 km/t", med E68,4 tavler "Zone med lokal hastighedsbegrænsning 40 km/t". De eksisterende E53/E54 30 km/t tages ned.

På Mejlbyvej er der allerede etableret 6 hastighedsdæmpere, i form af 3 gange pudebump samt 3 heller.

Disse eksisterende hastighedsdæmpere er placeret med en indbyrdes afstand, så de lever op til kravet i forhold til 40 km/t. Derfor bevares disse som eksisterende.

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: Mejlbyvej i syd, ved E55 byzonetavlen, Kringelvejs sydligste tilslutning til Mejlbyvej, vest for Egå Mosevej 41A samt Mejlbyvej ved den første helle mod nord.

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

- De eksisterende bump på Mejlbyvej skal omprofileres, så de passer til den skilte hastighed på 40 km/t
- De eksisterende variable hastighedstavler skal nedtages, da hastigheden nedsættes permanent
- Hastighedszonens virkning evalueres ved gennemførelse af hastighedsmålinger og spørgeskemaundersøgelser indenfor 1½ år efter udførelsen.

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.



## 15. Sabro – hastighedszone pulje II

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

10. september 2020

Side 13 af 26

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

I Sabro er der eksisterende hastighedszoner flere steder i byen. For boligområderne øst for Sabrovej, bevares de eksisterende hastighedszoner.

På Rødtjørnvej og Ranunkelvej opsættes E68,4 tavler "Zone med lokal hastighedsbegrænsning 30 km/t" med E69,4 "Ophør af Zone med lokal hastighedsbegrænsning 30 km/t" på bagsiden. Umiddelbart efter tilslutningen til rundkørslerne på Sabrovej.

I den nordlige ende af Sabrovej, hvor denne overgår til Astervej påbegyndes hastighedszonen, markeret med "Zone med lokal hastighedsbegrænsning 40 km/t" med E69,4 "Ophør af Zone med lokal hastighedsbegrænsning 40 km/t" på bagsiden. E55/E56 tavlen, som markerer starten/ afslutningen af byen og de C55 tavler, som markerer afslutningen/ påbegyndelse af strækningen med 50 km/t flyttes uden for zonen.

Hvor Ristrupvej møder Vistoftvej, Sabro Kirkevej ved tilslutningen til Stillingvej, Sabro Skolevejs tilslutning til Stillingvej, Damvej ved tilslutning til Viborgvej og ved Vistoftsvejs tilslutning til Viborgvej.

I Sabro ønskes etableret tre typer af hastighedsdæmpere; trapezbump, hævet flade samt pukkelbump.

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 anbefalet i vejreglerne, i sæt af tre (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 Sabro Skolevej anlægges fire sæt pukkelbump, på den ca. 500 m lange vej – maksimal afstand mellem hast. Dæmpere



ca. 140 m. Sabro Kirkevej er ca. 780 m lang, og har eksisterende chikane ud for den vestlige tilslutning af Agerbærvej.

10. september 2020  
Side 14 af 26

Derudover placeres fire sæt pukkelbump på vejen, med en maksimal afstand mellem hastighedsdæmpere på 180 m. Vistoftvej er ca. 930 m lang, og hastighedsdæmpes med fem sæt pukkelbump og to hævede flader. De hævede flader placeres ved tilslutningen af Sabro Skovvej og ved stikrydsningen ca. 100 meter syd for Brugsen, hvor der i forvejen er etableret en indsnævring.

Længste afstand mellem hast. Dæmpere bliver ca. 175 m. På Astervej (ca. 330 m lang) etableres tre trapezbump, med en maksimal afstand på ca. 130 m. Damvej er ca. 640 meter lang, med et 90o sving 120 meter fra tilslutningen til Viborgvej. Der etableres to trapezbump og to hævede flader, og den maksimale afstand mellem hastighedsdæmpere er fra svinget og den hævede flade ved Sabro Skovvej. Den anden hævede flade etableres ved tilslutning af Blåbærvej.

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

- Zonen afbrydes ved krydset Vistoftvej/Sabro Kirkevej
- Hastighedszonens virkning evalueres ved gennemførelse af hastighedsmålinger og spørgeskemaundersøgelser indenfor 1½ år efter udførelsen.

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.

## **16. Spørring – hastighedszone pulje II**

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

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

I Spørring etableres Hastighedszonen startende fra den nordlige tilslutning af Gammel Landevej til Randersvej, Ågade nord for Ladegårdsparken, Bogenhøjvej v. Randersvej. I syd afgrænses zonen ved Gammel Landevej nord for Mosevangen, og ved Højgårdsparkens sydlige tilslutning til Gammel Landevej. Mosegårdsparken og Hjulby Hegn indlemmes begge



10. september 2020  
Side 15 af 26

i zonen, umiddelbart efter tilslutningen til Mosegårdsvangen. På samtlige lokaliteter markeres zonen med "Zone med lokal hastighedsbegrænsning 40 km/t" med E69,4 "Ophør af Zone med lokal hastighedsbegrænsning 40 km/t" på bagsiden.

I Spørring ønskes etableret tre typer af hastighedsdæmpere; trapezbump, hævet flade samt pukkelbump.

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 anbefalet i vejreglerne, i sæt af tre (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)

Den del af Gammel Landevej, som er inden for zonen er ca. 915 meter lang, og forsynes med tre sæt pukkelbump og to hævede flader. De hævede flader er ved tilslutningen af Bogenhøjvej og Spørring Kirkevej. Længste afstand mellem hastighedsdæmpere er ca. 180 meter.

På Højgårdsparken etableres fem trapezbump. Vejen er ca. 630 meter lang, fordelt på to del strækninger på hhv. 520 og 110 meter, på hver side af et 90 graders sving. På den længste del, etableres fire bump, og den største afstand mellem bumpene bliver på maksimalt 165 meter.

På Ågade etableres et enkelt bump, umiddelbart nord for Ladegårdsbakken, således at denne bidrager til markering af zonen.

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

- Der opsættes også E68.4 og E69.4 i den nordlige ende af Doktorbakken, hvor den offentlige vej ophører
- Hastighedszonens virkning evalueres ved gennemførelse af hastighedsmålinger og spørgeskemaundersøgelser indenfor 1½ år efter udførelsen.

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.



## 17. True – hastighedszone pulje II

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

10. september 2020

Side 16 af 26

**Emne:** Vejanlæg og Bydesign forelægger projekt for etablering af 30 km/t hastighedszone i True.

Indfaldsvejene til True har allerede status af "område med fartdæmpning 30 km/t" (blå zone) markeret med E53 og E54 tavler ved henholdsvis ind- og udkørsel fra zonen.

Det drejer sig om Opskærsvvej, Espenhøjvej og Langhøjvej. I disse zoner er der etableret bump. Disse bibeholdes, og zonen udvides, og ændres.

Der opsættes E68,4 tavler "Zone med lokal hastighedsbegrænsning 30 km/t", med E69,4 "Ophør af Zone med lokal hastighedsbegrænsning 30 km/t" på bagsiden på følgende lokaliteter: Ud for Opkærsvvej 12, Syd for Trueholmvej 16, Ud for Langhøjvej 5 og mellem Espenhøjvej 12 og 10B.

Samtlige E53 og E54 fjernes, og hastighedszonen gælder således for hele True.

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

- Hastighedszonens virkning evalueres ved gennemførelse af hastighedsmålinger og spørgeskemaundersøgelser indenfor 1½ år efter udførelsen.

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.





## 18. Tranbjerg – hastighedszone pulje II

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

10. september 2020

Side 17 af 26

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

De større trafikveje i Tranbjerg opdeler hastighedszonen i mindre dele.

For at markere hastighedszonen 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 lokaliteter: Fra Grønløkke Allé opsættes tavlerne ved tilslutningen af Grønløkke Allé 20-88, Grønløkke Allé 90-192, Børup Tværvæg, Tranbjerg Hovedgade, Børupvejs sydlige ende. Derudover opstilles tavler ved Børupvej v. nr. 333, Torvevænget vest efter busslusen, Tranbjerg Hovedgades tilslutning til Landevejen, Skovgårdsvænget umiddelbart nord for stikrydsningen, Ingerslevvej vest for Østergårdsparken, Orholt allés tilslutning til Landevejen, Tranekær Mosevejs tilslutning til Tingskov Allé, Sønderbro vest for Tranekær Mosevej nr. 115, Kirkevængets tilslutning til Tingskov Allé, Tingskov Allé 3-5, Østerby Allés tilslutning til Tingskov Allé, Tingskov Allé 71-87, Horsevængets tilslutning til Tingskov Allé, Hyrdvængets tilslutning til Tingskov Allé, Torve allés tilslutning til Landevejen, Torvevænget v. nr. 256, Østerby Alle v. nr. 2, Nørrevænget v. nr. 2, Østerby Alle mod syd v. Nørrevænget og Ellemosevangs tilslutning til Nørrevænget henover banen.

I Tranbjerg ønskes etableret fem typer af hastighedsdæmpere; trapezbump, hævet flade, portoverkørsler, indsnævring samt pukkelbump.

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 anbefalet i vejreglerne, i sæt af tre (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).



10. september 2020  
Side 18 af 26

Børupvej indebærer en strækning på 1,4 km, hvor der etableres fem trapezbump og seks hævede flader. De hævede flader etableres ved indkørslerne til 15-103, 32-188, 196-428B, 145-197, 199-233 og 299-335. Længste afstand mellem hastighedsdæmpere bliver 160 m.

På Børup tværvæg anlægges én hævet flade ca. midt på strækningen, som er 200 meter lang.

På Tranbjergvej, som er ca. 330 meter lang etableres et bump ca. 80 meter fra indkørsel fra hovedgaden.

På Tranbjerg Hovedgade etableres tre sæt pukkelbump samt to hævede flader. Derudover er der på strækningen eksisterende heller, som bevares. Længste afstand mellem hastighedsdæmpere bliver maksimalt 130 m.

Skovgårdsvænget består af én hovedvej samt fire stikveje. På hovedvejen etableres fire hævede flader ved tilkørslerne til stikvejene. På stikvejene etableres følgende, på nr. 1 fra nord; to stk. trapezbump, nr. 2; to indsnævring, nr. 3; en indsnævring samt en hævet flade, og den sydligste stikvej nr. 4 etableres en indsnævring, en hævet flade samt ét trapezbump.

Orholt Allé er 500 meter lang, og der etableres fire sæt pukkelbump, med maks. 140 meter imellem.

På Ingerslevvej etableres to hævede flader, ved tilslutningerne af hhv. Østergårdsparken og Tingskovparken. Imellem disse hævede flader, etableres et trapezbump. Afstanden er maksimalt 105 m.

Jegstrupvænget består af en 775 meter lang fordelingsvej, med seks stikveje. På hovedvejen etableres hævede flader ved samtlige tilslutninger af stikvejene.

På de tre nordligste stikveje etableres hastighedsdæmpere. Fra nord, nr. 1; en hævet flade, som deler strækningen i to strækninger på ca. 150 m nr. 2; et trapezbump ca. 75 meter inde, og den 3. stikvej fra nord hastighedsdæmpes med en hævet flade ca. midt på.



10. september 2020  
Side 19 af 26

Trankær mosevej er ca. 475 meter lang. Her etableres to trapezbump, samt hævede flader ved de nordlige vejtilslutninger. Den maksimale afstand mellem hastighedsdæmpere bliver ca. 130 m.

Kirkevænget er 800 meter lang, med seks kryds, hvori der etableres hævede flader. Dette medfører en maks. afstand mellem hastighedsdæmpere på 175 meter.

På den ca. 500 meter lange Trankærgårdsvænget etableres to trapezbump samt en hævet flade ved stikrydsningen ca. midt på. Da der er skarpe sving på over 450 på strækningen, bliver der maks. 160 meter mellem hast. Dæmpere.

På Østerby Allé etableres hævede flader i fem kryds på den ca. 1,2 km lange strækning, derudover etableres tre stk. trapezbump. Længste afstand bliver omkring 170 meter.

Langs Torve Allé etableres fire sæt pukkelbump, med en indbyrdes afstand på omkring 150 meter, som dækker den ca. 550 meter lange vej.

Nørrevænget, mellem Østerby Allé og overkørslen på banen ved Ellemosevej er ca. 450 meter, og hastighedsdæmpes med tre hævede flader, med en afstand på under 150 meter.

I Obstrupparken syd for Tingskov Allé, bibeholdes eksisterende 30 km/t (blå) hastighedszone.

Endelig etableres der bussluse på Torrevænget, under Landevejen. Busslusen udføres i henhold til Aarhus Kommunes standarder.

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

- Zonen afbrydes på Østerby Allé syd for Torve Allé
- Hastighedszonens virkning evalueres ved gennemførelse af hastighedsmålinger og spørgeskemaundersøgelser indenfor 1½ år efter udførelsen.

**Aftale:** Anlæg søger projektet gennemført.



10. september 2020  
Side 20 af 26

## 19. Vesterbro Torv

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (JDHE)

**Emne:** Projekt for Vesterbro Torv.

Denne sag har været på FM før (1191), men projektet blev udsat efter aftale med forslagsstiller.

Der ønskes at etablere p-bane ved tidligere busholdeplads. Banen laves som korttidsparkering på 30 min, da Vesterbro Torv over tid skal total ombygges (se projekt 1351).

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

- Den gule kantsten kan bevares udenfor parkeringsbanen.

**Aftale:** Parkering søger projektet gennemført.

## 20. Kalkværksvej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (JDHE)

**Emne:** Projekt for Kalkværksvej, 8000 Aarhus C.

I området omkring Kalkværksvej er parkeringstiderne ændret til 8-23 (8-23) 8-18. Derfor forslår team parkering at ændre parkeringen på Kalkværksvej fra 8-19 (8-16) til at matche nabolaget 8-23 (8-23).

**Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

**Aftale:** Parkering søger projektet gennemført.



## 21. Skæring Parkvej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (JDHE)

10. september 2020

Side 21 af 26

**Emne:** Projekt for Skæring Parkvej, 8240 Egå.

Ejerne, BKÅ's afdeling 48, ønsker at etablere parkeringsforbud på Skæring Parkvej mellem to parkeringspladser, som hører til boligforeningen.

Ønsket kommer på baggrund af, at beboerne i rækkehusene ud til vejen af bekvemmelige årsager ofte holder langs med vejen i stedet for at bruge de to parkeringspladser på begge sider af bygningen. Dette skaber ofte trafikale udfordringer.

Derfor ønsker foreningen at etablere 4 x C62 tavler med tilhørende undertavler placeret 10 meter fra nærmeste kantsten fra begge parkeringspladser.

**Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

**Aftale:** Parkering svarer.

## 22. Hovmarken

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (JDHE)

**Emne:** Projektet for Hovmarken, hvor al parkering og især lastbilparkering ønskes fjernet langs med Hovmarken.

Grundet en tilsigtet benyttelse af området, ønskes vi at fjerne både kort- og langtidsparkering.

Problemet opstår i at, en af virksomhederne på vejen modtager materialer med langturschauffører. De ikke kan komme ind til virksomheden om natten. Derfor parkerer de langs med vejen og bruger vejsiden som rasteplass, toilet og smider affald.

Derfor foreslås det at gøre vejen til en parkeringsforbudszone. Dette ønske kom via Kim Gulvad fra en beboer i området.

**Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

**Aftale:** Parkering søger projektet gennemført.



10. september 2020  
Side 22 af 26

### 23. Skelagervej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (JDHE)

**Emne:** Projekt for Skelagervej, hvor der ofte er mange holdende bilister langs med Skelagervej.

Dette har konsekvensen af manglende oversigt ved ind- og udkørsel af sidevejene. Derudover er denne del af Skelagervej hovedåren for hele området.

Derfor forslår vi at gøre hele hovedåren til en standsningsforbudszone med E68,2 tavler og ophør med E69,2 tavler.

**Afgørelse:** Projektet er ikke godkendt med følgende begrundelse:

- Givet vejens længde og udformning vurderes parkerede biler ikke at udgøre så stort et problem for trafikken, at der er behov for standsningsforbud på hele strækningen. Det anbefales i stedet at arbejde med lokale forbud, hvor der er konkrete problemer.

**Aftale:** Parkering arbejder videre med projektet.

### 24. Slet Parkvej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (JDHE)

**Emne:** Projekt for Slet Parkvej, 8310 Tranbjerg. Sagen er godkendt af politiet, så blot til orientering til færdselsmødet.

På Slet Parkvej opleves der ofte meget store trafikale problemer, da bilister holder langs med Slet Parkvej, hvilket skaber meget store problemer for den dobbelttrettet trafik.

Problemet forekommer især, når virksomhederne på vejen skal have leveret varer. Derfor har grundejer foreslået at lave vejen til en standsningsforbudszone med E68,2 skilte i starte og slut af vejen.

**Aftale:** Færdselsmødet takker for orienteringen og påser, at tegningsmaterialet lægges på sagen.



## 25. Agerbæksvej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (JDHE)

10. september 2020

Side 23 af 26

**Emne:** Projekt for Agerbækvej.

Der er en stigende trafik på Agerbæksvej fra Vester Strandalle mod Asylvej, siden Asylvej og krydset ved Grenåvej er ombygget. Der er samtidig sket en kraftig forøgelse af parkering af person- og håndværkerbiler i Agerbæksvejs sydlige ende fordi der her ikke er nogen restriktioner her.

Alle beboere har p-plads på egen grund, derfor er der ingen behov for langsgående parkering. Pga. de mange parkeringer langs med vejen opstår der mange farlige situationer for cyklister og der er dårlige oversigtsforhold for ind- og udkørslerne fra boligerne.

Derfor forslår vi at forlænge p-forbud i begge sider af Agerbæksvejs i begge sider.

**Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

**Aftale:** Parkering søger projektet gennemført.



10. september 2020  
Side 24 af 26

## 26. Bredkærvej

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Parkering (JDHE)

**Emne:** Projektet for vendepladsen ved Bredkærvej, hvor al parkering og især lastbilparkering ønskes fjernes.

Grundet en tilsigtet benyttelse af området, ønsker vi at fjerne både kort- og langtidsparkering.

Problemet opstår i at, vendepladsen bliver benyttet som parkeringsplads af især langturschauffører. Langturschauffører benytter derfor også vendepladsen som rasteplads, toilet og smider affald.

Derfor foreslås det at gøre det tydeligt at det er en vendeplads og ikke en parkeringsplads med C61 med undertavlen "Vendeplads".

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

- Den viste afmærkning kan ikke godkendes, idet et standsningsforbud vurderes for restriktivt. Det kan i stedet godkendes, at der etableres parkeringsforbud som zone med E68 uden undertavle.

**Aftale:** Parkering søger projektet gennemført og påser, at der lægges en revideret tegning på sagen.

## 27. Hendrik Pontoppidans Gade

Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Vejanlæg og Bydesign v/AffaldVarme (KHKE)

**Emne:** Team Vejanlæg og Bydesign forelægger pva AffaldVarme projekt for opsætning af folie med standsningsforbud på den første af to nedgravede containere med undertavle med en pil og påskriften 6 meter (efter de 6 meter er der parkeringspladser).

Vejen er dobbeltrettet.

**Afgørelse:** Projektet er godkendt af Politi og Vejmyndighed.

**Aftale:** Anlæg svarer.





## **28. Tilst Skolevej, Havkærvej og Haurumsvej** Mobilitet, Anlæg og Drift, Team Mobilitet (PETSO)

10. september 2020  
Side 25 af 26

**Emne:** Mobilitet forelægger projekt for sikre stiforbindelser i Tilst.

Baggrunden for projektet er et ønske om at skabe trygge og sikre skoleveje i den nordvestlige del af Tilst. Borgmesterens Afdeling har gennemført en større inddragelse af interessenter med boligforeninger, skole, institutioner og borgere i området. Der er afholdt to borgermøder. Mobilitet har desuden gennemført en registrering af hvordan lette trafikanter færdes i området.

Der er registreret en større mængde gymnasie- og skoleelever der krydser Tilst Skolevej ved Haurumvej. Stitunnelen anvendes ikke, hvilket skyldes utryghed og at det giver gymnasieeleverne en omvej. Forbindelsen blev allerede udpeget under skolevejsanalysen for Tilst Skole.

Borgmesterens Afdeling planlægger byudvikling omkring krydset, så krydset fremstår mere som et knudepunkt i området.

Det ønskes at forbedre trafiksikkerheden for de lette trafikanter.

På Tilst Skolevej etableres en hævet flade til 50 km/t. Buslommen flyttes mod syd, da den har en uhensigtsmæssig placering midt i krydset i dag, hvor den tager oversigten for krydsende fodgængere.

På Tilst Skolevej kører nogle bilister meget stærkt. Der etableres 3 fartdæmpere med pukkelbump.

På Haurumvej etableres en hævet flade i svinget. Den hævede flade etableres til 30 km/t. Tavlen med hastighedszone flyttes fra den eksisterende placering ved boligområdets parkeringsplads, så den hævede flade er med i zonen. Overfladen udføres med rød epoxy for at modsvare den farve der er i Langkærparken. Epoxy anvendes da det er nemmere at lappe end rød asfalt (På tegningen er det angivet som rød asfalt ved en fejl). Ved parkeringspladsen syd for TST (hallen) etableres fortov. I dag går gymnasieeleverne på vejen eller i rabatten.



10. september 2020  
Side 26 af 26

På Havkærvej er der udpeget et utrygt krydsningspunkt ved Tåstumvænget. Krydset er et knudepunkt omkring adgangen til skolen, og der er også en dobbeltrettet sti. Der etableres en hævet flade til 40 km/t.

Boligvejen Havkærtoften medtages i zonen, da den er en del af stiforbindelsen mod supercykelstien mod nord.

Hævede flader og pukkelpump på Tilst Skolevej er valgt ud fra et ønske om at tage hensyn til buskørsel på strækningerne. Ramperne til de hævede flader udføres derfor som modificeret cirkelbump.

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

- A36 skal forsynes med undertavle med angivelse af antal bump eller afstandsangivelse
- Den nordlige A36 skal placeres tættere på det første sæt bump.

**Aftale:** Mobilitet søger projektet gennemført.