

Aarhus Kommune
Planlægning og Byggeri
Byplanafdelingen
Kalkværksvej 10
8000 Århus C

Skødstrup 18.4.2011

Høringssvar til lokalplan 900, 1. høringsrunde 23.2.11-20.4.11

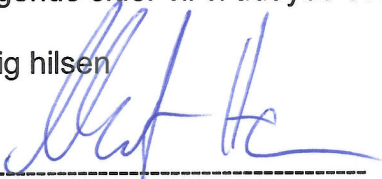
Vedlagt er vores høringssvar vedr. forslag til lokalplan 900, med fokus på en sikker og visionær trafikløsning ved Skødstrup Skole i forbindelse med etableringen af den nye hal.

Vi mener at trafikløsningen i det nuværende udkast til lokalplan grundlæggende er tænkt forkert, idet man vil trække en del tung bil trafik op i villa kvarterer, samt etablere ny parkeringsplads og drop-af zone ved skolens vestside (hvor der pt. er grønt område med cykel- og gangsti). Alt andet lige er dette en løsning som tilgodeser de "hårde" trafikanter på bekostning af de "bløde", fodgængere og cyklister. Derfor er det af Trafik og Veje præciseret overfor bygherren, at forholdene for de "bløde trafikanter" på ingen måde må forringes. Tankegangen synes med andre ord at være, først at gøre tingene værre for dernæst at udbedre mest muligt: først leder man flere biler ind på skoleveje, som allerede i dag bør sikres bedre, og dernæst laver man diverse tiltag for at forbedre sikkerheden for skolebørnene. Uanset hvor mange gode intentioner og hensigter man lægger for dagen, ændrer dette dog ikke ved, at det nuværende forslag giver markant flere "hårde" trafikanter blandt de "bløde". Dette synes vi ikke er specielt fremsynet eller i tidens ånd, hvor man mange andre steder arbejder med bilfrie zoner omkring skolerne.

Som alternativ til det nuværende lokalplanforslag, foreslår vi at den nye hal vejbetjenes fra Grenåvej, som er byens hovedfærdselsåre. Helt konkret foreslåes ny grøn parkeringsplads etableret på "fredet" areal øst for Grenåvej. Herved forbliver bil trafikken til hal, skole mm. nede på Grenåvej. I forhold til det kommende "by-torv" omkring kombi biblioteket og ny hal, vil gåafstanden til/fra denne alternative P-plads nogenlunde være den samme som til/fra P-pladsen i det nuværende lokalplanforslag. Ydermere ligger en P-plads ved Grenåvej tættere på ældrecentret og evt. kommende udvidelser heraf. Parkeringspladsen forudsætter dog etablering af sikker overgang på Grenåvej, men denne er allerede i dag yderst påkrævet, og bør under alle omstændigheder etableres i nærmeste fremtid. Alt i alt mener vi derfor at vores alternative trafikløsning grundlæggende er langt bedre for de "bløde" trafikanter: hvorfor skal "bløde" trafikanter overhovedet blandes med langt flere "hårde" trafikanter... (!)

På de følgende sider vil vi uddybe ovennævnte.

Med venlig hilsen



Christian Horn

Hybenrosevej 7
8541 Skødstrup
E-mail: ch@selvorganisering.net
Tlf: 50 99 27 06



Jørgen Aaberg Warncke
SikkerSkolevej.dk
Elishøj 16
8541 Skødstrup
E-mail: Jorgen@aawa.dk
Tlf: 4581 8692

**Høringssvar til lokalplan 900
- fokus på en sikker og visionær trafikløsning ved Skødstrup Skole i
forbindelse med etableringen af den nye hal.**

På de følgende sider vil I blive præsenteret for:

1. En række grundlæggende problemer ved den foreslåede trafikløsning i lokalplan 900.
2. En alternativ trafikløsning der er langt mere sikker for bløde trafikanter, visionær og bedre i overensstemmelse med politiske udmeldinger på tværs af partierne.
3. Økonomiske konsekvenser for byggefonden ved alternativ trafikløsning
4. Økonomiske konsekvenser for kommunen ved alternativ trafikløsning
5. Svar på den kritik som kommunens vejchef tidligere har rettet mod den alternative trafikløsning.
6. Kommentarer til de to trafikløsninger fra uvildig trafikekspert.
7. Et par korte, afsluttende bemærkninger til de lokale dialogprocesser i forbindelse med projektet.

Vedlagt:

Bilag 1:	Uddybende noter og kommentarer til høringssvaret
Bilag 2A-2C:	Diverse oversigtskort vedr. placering af parkeringsplads
Bilag 3:	Skematisk fremstilling af skolevejsforholdene
Bilag 4:	Vejchefens kritiske vurdering af alternativ trafikløsning
Bilag 5:	Korte bemærkninger til lokalplanen fra uafhængig trafikekspert

1. Problemer ved trafikløsningen i det nuværende forslag

Essensen af nuværende forslag (se bilag 2A-2C og 3 for oversigtskort/illustration):

- Primær vejbetjening fra Bondehaven, idet der etableres vej på nuværende gang- og cykelsti i forlængelse af Bondehaven.
- Ny stor parkeringsplads vest for den nye hal. Parkeringspladsen er både tiltænkt hallen og som 'drop-af-zone' for skolen.
- Vest for hal og parkeringsplads etableres boldbaner.

Problemer ved ovennævnte forslag:

- a) 'Hårde trafikanter' trækkes op i villa kvarterer, på bekostning af 'bløde trafikanter'
- b) Byudvikling mod vest giver endnu flere børn, hvis skolevej påvirkes negativt af den nye vej og parkeringsplads.
- c) Børn vil muligvis krydse P-plads for at komme fra den nye hal til boldbaner.
- d) P-plads ligger for langt væk fra ældrecenter til at kunne betjene dette
- e) Hvor er visionerne og helheden?
 - sikre skoleveje...
 - understøtte at flere børn går og cykler til skole, færre bliver kørt i bil ..
 - mere motion for børnene ...
 - P-plads som betjener hele området ved det nye "by-torv", ikke kun den nye hal

2. Den alternative trafikløsning

Essensen af vores alternative trafikløsning (se bilag 2A-2C og 3 for oversigtskort/illustration):

- Grøn parkeringsplads placeres på ubebygget grund øst for Grenåvej
- Tunnel, gangbro, lyskryds eller lignende forbinder sikkert parkeringspladsen med "by-torvet" omgivet af haller, skole, SFO, kombi-bibliotek og ældrecenter m.m.

Styrker ved den alternative trafikløsning:

- a) Der trækkes ikke "hård trafik" op i villakvarterer.
- b) Stisystemet bevares intakt, og der skal ikke laves nyt vejkryds midt på meget benyttet skolevej.
- c) Potentiel aflastning af 'hård trafik' fra belastede områder ved Grenåvej.
- d) Etablering af hårdt tiltrængt sikker overgang af Grenåvej.
- e) Parkeringsplads ligger godt ift. hele området omkring den nye hal, inkl. ældrecenter.
- f) Visionær ift. områdets og byens udvikling, med fokus på sikre skoleveje

Umiddelbare udfordringer ved den alternative trafikløsning:

- g) Tillæg til kommuneplan for grund øst for Grenåvej skal muliggøre grøn P-plads
- h) Byggefonden skal købe grund øst for Grenåvej
- i) Kommune og byggefond skal indgå aftale om finansiering af sikker overgang af Grenåvej

3. Økonomiske konsekvenser for byggefonden ved alternativt forslag

Budget lettelser:

- Ingen udgifter til etablering af kryds og vej i forlængelse af Bondehaven
- Ingen udgifter til trafiksikring af Bondehaven/Rosenhaven mm.
- Ingen udgifter til den påtænkte tunnel under den nye hal for at bevare rest af stisystem

Budget merudgifter:

- Køb af grunden øst for Grenåvej
- Andel af udgifter til etablering af sikker overgang på Grenåvej

4. Økonomiske konsekvenser for kommunen ved alternativt forslag

- Fremrykning af udgift til etablering af sikker overgang på Grenåvej

5. Svar på kritik fra kommunens vejchef

Christian Horn's rundsendte skrivelse til byrådets medlemmer i januar 2011 medførte et kritisk svar fra Århus Kommunes vejchef, Niels Schmidt (se bilag 4). Vi er glade for at Niels Schmidt tog sig tid til at svare, og vil i det følgende forsøge at imødegå hans klare afvisning af vores alternative trafikløsning.

- Afstanden mellem P-plads og den nye hal / "by-torv".

Niels Schmidt skriver, at den alternative trafikløsning ikke duer, da ankomne biler "således skulle parkere mere end 300 m væk." Kritikken tager imidlertid ikke højde for, at den nye hals cafeteria i projektets nuværende form tænkes at ligge ned mod Skødstrups nye "by-torv", som også skolen, SFO, ungdomsskole, den eksisterende hal, kombi-biblioteket og ældrecenteret støder op til. Afstanden mellem P-plads og "by-torvet" er næsten den samme for de to trafikforslag. I fald cafeteriaet i den nye hal placeres anderledes, vil dette potentielt forlænge afstanden til den alternative P-plads, men ikke ændre ved afstanden til "by-torvet".

- Årsdøgntrafik dårligt mål for øget bil trafik for skolebørn

Niels Schmidt anerkender, men nedtoner problematikken ved at trække mere bil trafik op i villaområderne syd og vest for skolen (Rosenhaven og Bondehaven). Han noterer sig, "at den nuværende årsdøgntrafik på vejen(e) er på ca. 2000 biler, og at dette - groft skønnet - kun forventes at stige med 10-20 % som følge af en ny tilkørsel." Snak om "årsdøgntrafik" betragter vi imidlertid i denne sammenhæng som akademisk og uden saglig tyngde i relation til trafiksikkerheden for vores skolebørn. I stedet for "årsdøgntrafik" er det afgørende at hele stigningen på de forventede 200-400 biler efter alt at dømme koncentrerer omkring skolestart om morgenen og ved skoleafslutningen om eftermiddagen. Endvidere vil vi også gerne stille spørgsmålstegn ved en skønnet stigning på "kun" 10-20%, som næppe tager hensyn til byens kraftige udvidelse syd/vest for skolen(?). **Set med vores øjne står det helt klart, at det ikke er et spørgsmål om trafiksikkerheden forværres med forslaget til lokalplan 900, men et spørgsmål om, hvor meget den forværres.**

- Gode hensigter er ikke nok

Niels Schmidt skriver også, at Trafik og Veje i 2011 generelt har fokus på "adgangsvejene til alle kommunens skoler" og at man specifikt i Skødstrup har "præciseret overfor bygherren, at forholdene for de 'bløde trafikanter' på ingen måde må forringes - tværtimod ønskes de forbedret. (...) Vi føler derfor at vi godt kan love, at trafikikkerheden ikke forringes - ej heller at flere forældre som følge af den nye vejtilslutning vil køre deres børn til skole. Den nye, mere sikre udformning af svinget/krydset Rosenhaven/ Bondehaven skulle nemlig gerne medvirke til, at flere tør lade deres børn cykle til skole ad denne vej." Det er helt sikkert en god ide, *under alle omstændigheder* at ændre det eksisterende sving ved Rosenhaven/Bondehaven, samt at lave andre trafikikkerhedsmæssige forbedringer på Bondehaven. Dette kan dog på ingen måde kompensere for, eller retfærdiggøre, at man ønsker at placere en ny vej, parkeringsplads og drop-af zone helt oppe ved skolen. Det er således svært at se, hvordan man bl.a. kan udskifte 250 meter lukket gang og cykelsti helt oppe ved skolen med vej, parkeringsplads til hal og ekstra drop-af zone til skolen og så ikke forværre forholdene for de bløde trafikanter? Øget trafikikkering af en vej med øget biltrafik virker som symptombehandling snarere end en velgennemtænkt løsning.

6. Kommentarer til trafikløsningerne fra trafikekspert i anden kommune.

For en "second opinion" faglig vurdering af to trafikforslag har vi i bilag 5 vedlagt nogle korte kommentarer fra en uvildig trafikekspert, Jimmy Rahbek Christensen fra Assens.

7. Et par korte, afsluttende bemærkninger til de lokale dialogprocesser i forbindelse med projektet.

Man kan ikke drive en virksomhed så stor som Århus Kommune uden målrettet arbejde med decentralisering, lokalt engagement, ting der "gror nede fra og op" etc. I forbindelse med dette projekt har lokale kræfter lavet et stort stykke forberedende arbejde, herunder en række dialogmøder omkring halprojektet. Skødstrup Fællesråd har således afholdt diverse orienterende møder og taget notits af deltagernes kommentarer, forslag og indvendinger. Vi har deltaget i flere af disse møder og argumenteret for den alternative trafikløsning, men har ikke indtryk af at man har haft tid og overskud til reelt at forholde sig til denne, endsige tage en egentlig debat herom. I stedet har man koncentreret sig om den umiddelbare og "nemme" løsning, og blot pligtskyldigt vedlagt vores forslag i materialet til kommunen. Vi savner med andre ord, at Fællesrådet aktivt har taget en åben og saglig diskussion på argumenter for og imod hhv. den ene eller anden trafikløsning. På den baggrund mener vi derfor, at der nu er behov for en politisk bestemt helhedsløsning som et nødvendigt supplement til det prisværdige, indledende lokale forarbejde.

Bilag 1: Uddybende noter og kommentarer til vores hørings svar

Ad 1) Problemer ved trafikløsningen i det nuværende forslag

Tirsdag den 16. november 2010 sendte Skødstrup Skoles administrative leder, Bettina Thomassen dette opråb ud til skolens forældre:

"Pas på både de små og store i trafikken

På Skødstrup skole møder der hver dag over 1000 børn og voksne.

I denne mørke tid er det ekstra svært at orientere sig. Derfor opfordrer vi igen forældre til at benytte den første parkeringsplads (ved tandlægen) som afsætnings- og afhentningssted. Alternativt kan I sætte børnene af længere væk fra skolen, så de børn, der selv går/cykler til skole, ikke kommer i farlige trafiksituationer på skolens område.

Tilsvarende må Lærkebakken IKKE bruges til parkering – men udelukkende som afsætningssted.

Den øverste parkeringsplads ved hovedindgangen er forbeholdt skolens personale.

Generelt opfordrer vi til, at børnene selv går eller cykler til skole."

Dette opråb er sikkert sket i klar erindring om trafikuheldet, der skete i fodgængerovergangen ved skolen på Grenåvej i 2010, hvor en elev blev alvorligt påkørt. I februar 2011 var der endnu en farlig påkørsel i fodgængerovergangen, denne gang af et 13-årigt gående avisbud (hvis cykelanhænger blev kørt af, mens drengen heldigvis slap med knubs. Bilisten stak af, men sagen er meldt til politiet).

I fremsynede kommuner arbejder man med at fjerne "den hårde trafik" fra skole- og fritidsområder for at give bedre vilkår for "den bløde trafik", hvilket også gælder for Aarhus Kommune, jvnf. budgetforliget for 2011. Argumenterne for dette er både sikkerhedsmæssige og sundhedsmæssige (og dermed også økonomiske!). Men den foreslåede trafikløsning omkring Skødstrup Skole går i den stik modsatte retning, idet ny biltrafik trækkes til. Løsningen peger derfor 50 år bagud i fortiden og ikke 100 år ind i fremtiden:

- Der laves nyt kryds og ny vej, parkeringsplads og drop-af zone på skolens syd- og vestside, hvilket giver en tredje effektiv trafikindgang til hal og skole for de "hårde bilister". Dette sker på bekostning af eksisterende sti-system.
- Der trækkes mere morgen- og afhentningstrafik op i villakvarterer, fra byens hovedvej (Grenåvej), hvorved Rosenhaven og Bondehaven, alt andet lige, bliver mere trafikeret, og dermed farlig, at krydse for børn og unge på vej til og fra skole, SFO, hal og boldbaner m.m..
- Parkeringspladsen kommer muligvis til at ligge i direkte tilknytning til (mellem) omklædningsrum i hallen og de nye boldbaner. Selvom der etableres en gangsti, der går uden om parkeringsplads/drop-af zone, vil man i praksis ikke kunne undgå en farlig blanding af børn i bevægelse fra omklædning i hal/på skole, over den nye parkeringsplads/drop-af zone og op på boldbanerne.
- Balancen mellem "hård trafik" og "blød trafik" er hårdfin, hvor mere "hård trafik" får folk til at fravælge "den bløde trafik" i en ond spiral, der kun vanskeligt kan vendes. Skødstrup er en by i hastig vækst (mange tilflyttere og pres på en af kommunens største skoler – 4 helt fyldte spor i 0. klasse i dette skoleår, og måske et 5 spor næste år). Der er derfor bestemt ikke brug for en ny trafikløsning på "den bløde trafiks" bekostning ved skolen.

Ad 2) Den alternative trafikløsning

Som vi ser det, giver vores alternative forslag en mere helhedsorienteret og sikker trafikløsning omkring skole, SFO, haller, kombi-bibliotek, ældrecenter m.m. (på Rosenbakken oppe ved skolen) – en løsning der er mere fremtids sikret (givet byens vækst) og som vil medvirke til at dæmme op for det tiltagende pres i retning af en ond spiral med forsat mere "hård trafik" og færre cyklende og gående omkring skolen. Den alternative løsning fylder ikke skolens syd- og vestside til med hård trafik som det nuværende trafikforslag i lokalplan 900 gør.

- Der trækkes ikke "hård trafik" op i villakvarter på skolens syd-vestside og ind til området tæt ved skolen, hvor mange børn færdes. Stisystemet bevares intakt, og der skal ikke laves et nyt vejkryds.
- Mængden af farlig "hård trafik" i de eksisterende to belastede områder på Lærkebakken (nord-siden) og på skolens eksisterende parkeringsplads ved Rosenbakken (øst-siden) vil alt andet lige mindskes, hvis der bliver let adgang til parkering ved Grenåvej og en sikker overgang op til skole etc. Herved samles den "hårde trafik" nede ved byens hovedvej.
- Løsningen tilgodeser endvidere et grundlæggende problem for den store del af Skødstrup, der bor øst for Grenåvej. Der findes på pt. ingen sikker overgang for børn og gangbesværede på Grenåvej. På nuværende tidspunkt kan Grenåvej kun krydses via fodgængerovergangen ud for skolen. Men Grenåvej er meget trafikeret, overgangen ligger tæt ved et sving og på en bakketop, og der er som bekendt sket alvorlige trafikuheld her i 2010 og 2011.
- Dem der vælger at køre i bil til idræt m.m. vil ikke tage skade af en kort gåtur op til den nye hal. Den alternative parkeringsplads ligger centralt for "by-torvet" (på Rosenbakken oppe ved skolen) med haller, kombi-bibliotek, ældrecenter, SFO og skole etc. (og på en sikker vej fra parkeringspladsen). For dårligt gående (fx besøgende til ældrecenter og kombi-bibliotek) kan man vælge at forbeholde flere af de eksisterende "nære" parkeringspladser til dem. Herudover kan man evt. vælge at lukke helt af for trafikken på den lille plads helt oppe ved skolens hovedindgang, nu hvor der er et godt alternativ for bilisterne (skolens ledelse har givet udtryk for ønske om dette)

Ad 3) Økonomiske konsekvenser for byggefonden ved alternativt forslag

Følgende forhold kan være med til at finansiere den nye tunnel, gangbro, trafiklys eller andet, samt køb af grund til parkering øst for Grenåvej:

- Der skal nu ikke etableres kryds ved Rosenhaven/Bondehaven og stien på "Fyrrevænget"
- Der skal nu ikke etableres vej, vejbum m.m., fortov og ny cykelsti i forlængelse af Bondehaven (på "Fyrrevænget") ind til hal/skole, idet den eksisterende gang- og cykelsti kan benyttes som hidtil.
- Det påtænkes at bygge en tunnel under den nye hal, så en rest af stisystemet oppe på skolens grund holdes intakt. Dette burde ikke være nødvendigt med den nye løsning

Grunden øst for Grenåvej, der skal købes til den nye parkeringsplads, har en offentlig grundværdi på mindre end 40.000 kr. De nuværende ejere er indstillet på at sælge til "den rigtige pris", hvorfor det bør være muligt at finde en fornuftig og acceptabel pris for såvel de nuværende ejere som fonden.

Ad 4) Økonomiske konsekvenser for kommunen ved alternativt forslag

Kommunen kommer sandsynligvis under alle omstændigheder til at skulle bruge penge på en bedre overgang fra byens østside over Grenåvej og op til skole, SFO, haller, kombi-bibliotek, ældrecenter m.m. Man har i 2010 i Løgten fjernet byens eneste lyskryds. Dette giver bedre flow i trafikken for den "hårde trafik", men det er samtidigt blevet mindre overskueligt og mere udsat for "bløde trafikanter" at krydse Grenåvej. Problematikken omkring den eksisterende overgang over Grenåvej var tydelig for deltagerne i skolevejsanalysen på Skødstrup skole den 24. marts 2011. Christian Horn deltog her som skolebestyrelsesmedlem sammen med skolens ledelse og trafikansvarlige, samt repræsentanter fra Rambøll, Børn og Unge og Vej og Trafik.

Ad 5) Svar på kritik fra kommunens vejchef

Det alternative trafikforslag løser en problemstilling omkring sikker overgang fra byens østside over Grenåvej og op til skole, haller m.m. Der er i dag én mulighed for børn, gangbesværede m.m. i form af fodgængerovergangen ud for skolen. Grenåvej er imidlertid fortsat ret trafikeret, hastigheden er ofte høj, overgangen ligger på en bakketop og tæt ved et sving, og der har i 2010 og 2011 været alvorlige uheld her. Tidligere var der i Løgten også en lyskrydsovergang, men den er blevet ændret til en mere moderne og smidig trafikløsning. Niels Schmidt skriver her, at der skal rettes en misforståelse. Han fremfører, at i stedet for lyskrydset i Løgten er der lavet forskellige gode trafikmæssige tiltag, og at "Det er vor klare opfattelse, både fra egne observationer og fra lokale tilbagemeldinger, at krydset nu

både er mere sikkert og afvikler trafikken bedre end før.” Vi er enige i den overordnede vurdering, set med bilisternes øjne, men meget uenige set med de bløde trafikanters øjne. Når tydelig stop-og-gå regulering i et lyskryds ændres til en løsning baseret på trafikanternes egen vurdering og hensyntagen, er det fodgængerne og cyklisterne, der bliver de mest udsatte. Dvs. for gående børn, ældre og cyklister, der ønsker at krydse Grenåvej, er løsningen blevet mindre overskuelig og mindre sikker end det oprindelige trafiklys. Denne viden om “trafiklys vs. mere selvreguleret trafik” kan underbygges teoretisk og praktisk (hvilket er gjort i visse andre kommuner). Endvidere ved vi fra skolens trafikansvarlige, at forældre øst for Grenåvej nu er begyndt at køre deres børn til skole, netop fordi lyskrydset er fjernet. Skolens trafikansvarlige søger derfor via kampagner at dæmpe denne trafiktilvækst helt oppe ved skolen ved at få forældre til vælge drop-af zoner efter “sive-krydset”, men før skolen på parkeringspladserne ved Kiwi og Danske Bank (men når man først er ude at køre, vælger mange at undgå at udsætte børnene for morgenmyldret omkring Lærkebakke ved selv at køre til døren ved Lærkebakken eller ved skolens hovedindgang). Når Trafik og Veje siger noget andet, er det efter vores bedste vurdering som minimum “kontroversiel viden”. En hurtigt genvej til viden ville igen være at lave sin egen test i øjenhøjde ved at komme forbi “sive-krydset” i Løgten i morgentrafikken. I kan så tænke på, hvor gamle jeres børn eller børnebørn skulle være, før de måtte krydse Grenåvej selv. Og bagefter kan I forestille jer alderen, hvis der var et lyskryds.

Mht. at parkeringspladsen ikke kun er tænkt som parkering til de få, der skal bruge haltilbygningen (men også til skolen og skoleområdet andre faciliteter og institutioner), har vi netop erfaret, at dette ikke er gjort eksplicit for alle i Trafik og Veje, og ej heller er skrevet ind i lokalplanen. Ikke desto mindre er det et fakta, at dette er planen med den foreslåede trafikløsning. Dette er meldt ud fra fællesrådet og er kendt for de fleste i området, der er tæt på projektet. Vi har fuld forståelse for behovet for “at slå to fluer med et smæk”, men mener det er vigtigt, at dette gøres eksplicit, så alle i Trafik og Veje er informerede (bl.a. så man kan opjustere skønnet over tilvækst i biltrafik og i villakvarterne omkring Rosenhaven og Bondehaven).

Nord

Bilag 2A



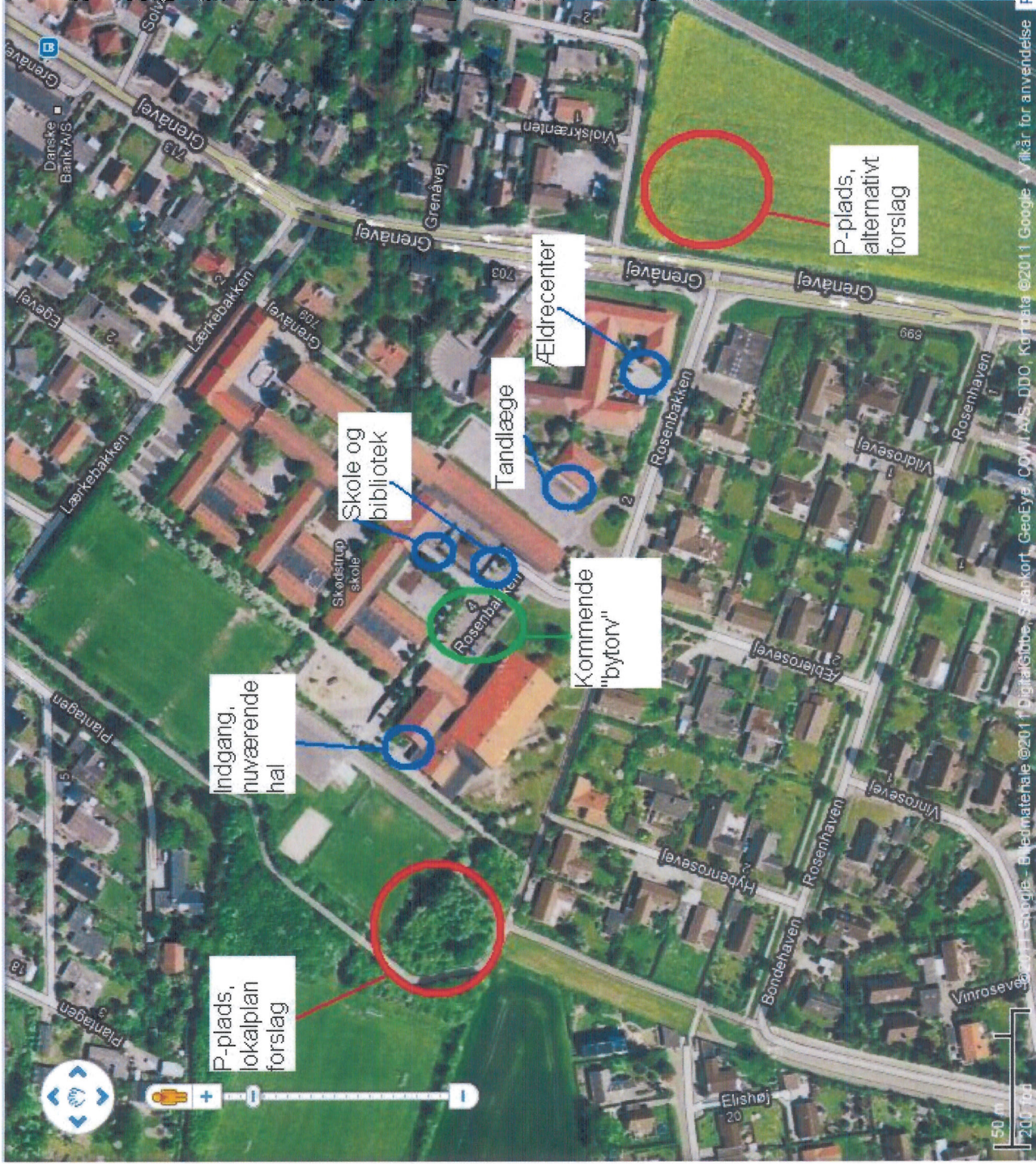
Vest

Øst

Syd

Nord

Bilag 2B



Vest

Øst

Syd

©2011 Google - Vilkår for anvendelse

+50



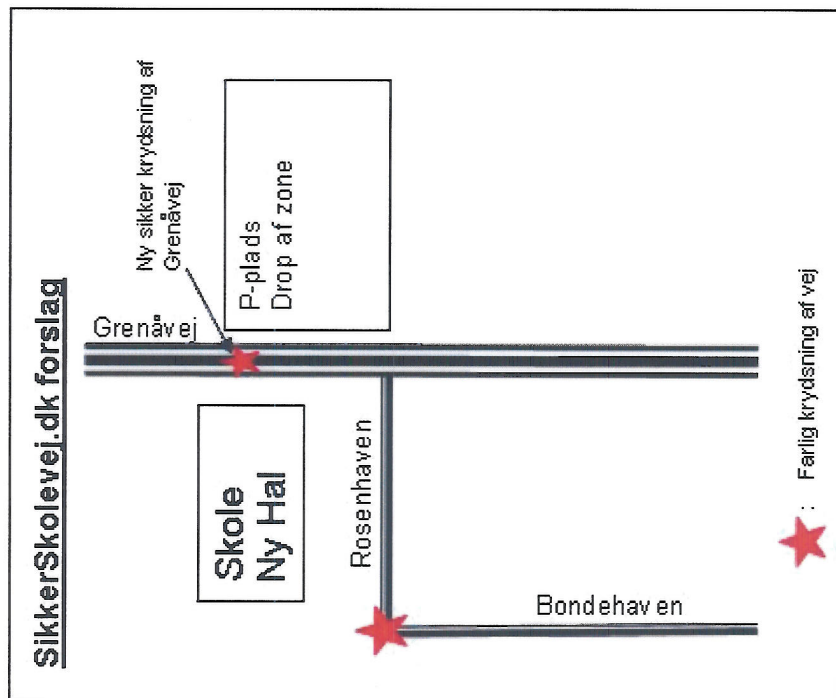
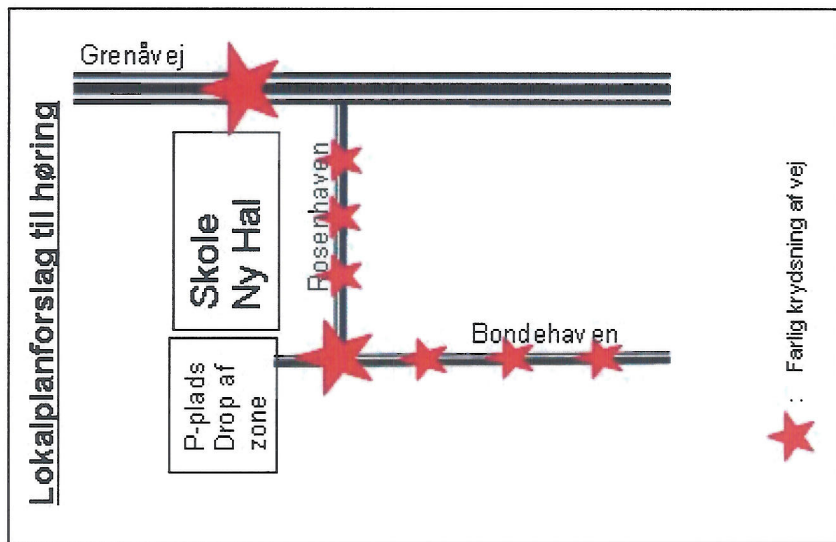
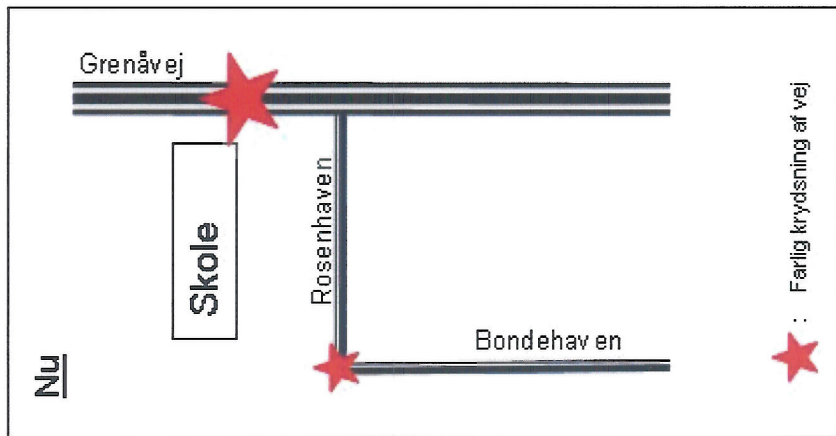
Øst

Vest

Vest

Bilag 3

Skematisk fremstilling af skolevejsforholdene



Bilag 4

Emne: Trafikforhold ved Skødstrup skole i forbindelse med etablering af ny hal

Dit brev af 5. januar 2011 til rådmand Laura Hay er efter aftale overladt Trafik og Veje til besvarelse, da emnet er indenfor forvaltningens ansvarsområde.

Du udtrykker heri din bekymring over de planlagte trafikale løsninger, i forbindelse med det kommende halprojekt ved Skødstrup skole. Og du efterspørger derfor en 'politisk bestemt helhedsløsning'. I denne besvarelse redegøres dog alene for de vejtekniske overvejelser, der indtil videre er gjort i forbindelse med den kommunale sagsbehandling.

Det skal indledningsvist anføres, at den påtænkte vejændring sker som følge af Byrådets beslutning den 25. august 2010, om at etablere ny idrætshal og boldbaner i Skødstrup. Der er pt. en lokalplansag på vej til Byrådet, hvor Trafik og Veje har sagsbehandlet som myndighed i forhold til vejadgangen. Her er der altså givet principiel tilladelse til at tilkørsel til det nye p-område sker fra svinget mellem Bondehaven og Rosenhaven. Efter byrådsbehandlingen vil der - i løbet af foråret 2011 - foregå en offentlig høring af lokalplanens indhold, hvor alle borgere har mulighed for at kommentere på indholdet.

I dit brev oplistes de problemer, du ser i at etablere tilkørsel fra Rosenhaven og Bondehaven. Og efterfølgende beskrives et alternativt løsningsforslag, hvor der alene etableres adgang til den nye hal via stiforbindelse fra en tænkt, ny p-plads på østsiden af Grenåvej, ud for Rosenbakken. Dette forslag indeholder altså hverken vejadgang til eller p-område umiddelbart ved den nye hal. En del brugerne af det nye idrætsanlæg må under alle omstændigheder forudsættes at ankomme i bil, og disse vil således skulle parkere mere end 300 m væk. Dette vurderes ikke at være en brugbar løsning, specielt ikke når den planlagte, fremtidige udbygning med boldbaner vest for hallen inddrages i overvejelserne.

At du anser etablering af en ny tilkørsel fra Bondehaven/Rosenhaven for en trafikalt dårlig løsning, begrundes du primært med, at en sådan vil trække mere 'hård trafik' til skole og hal på bekostning af den "bløde trafik". Dertil skal anføres, at den nuværende årsdøgntrafik på vejen(e) er på ca. 2000 biler, og at dette - groft skønnet - kun forventes at stige med 10-20 % som følge af en ny tilkørsel.

Bondehaven er en såkaldt facadeløs vej (uden direkte overkørsel til separate ejendomme), og vejen er forsynet med fortov/sti i begge sider. Så selv om der køres stærkere end vi normalt bryder os om på den type veje (tilladt 50 km/t, hvor

gennemsnitshastigheden for de hurtigstkørende 15 % af bilisterne i 2010 blev målt til 66 - 67 km/t), anser vi det ikke som alarmerende. Dertil kan det oplyses, at Østjyllands Politi ikke har registreret uheld på vejen indenfor de sidste 5 år.

Endvidere vil vi gøre opmærksom på, at Trafik og Veje i 2011 fortsætter den igangværende, gennemgribende analyse af adgangsvejene til alle kommunens skoler. Forholdene ved Skødstrup Skole - og således også på Bondehaven/Rosenhaven - vil i den forbindelse blive sat under lup, og konklusionerne fra dette arbejde inddrages, når udformningen af den nye vejtilslutning lægges endeligt fast. På nuværende tidspunkt er det blot præciseret overfor bygherren, at forholdene for de 'bløde trafikanter' på ingen måde må forringes - tværtimod ønskes de forbedret. Der er idag tale om et vejsving med dårlig oversigt for både bilister og cyklister, hvorfor vi ønsker at udnytte muligheden for at forbedre sikkerheden generelt.

Vi føler derfor at vi godt kan love, at trafiksikkerheden ikke forringes - ej heller at flere forældre som følge af den nye vejtilslutning vil køre deres børn til skole. Den nye, mere sikre udformning af svinget/krydset Rosenhaven/Bondehaven skulle nemlig gerne medvirke til, at flere tør lade deres børn cykle til skole ad denne vej.

Endeligt vil vi godt rette en misforståelse: Ombygningen af krydset Grenåvej/Hjelmagervej/Vorrevej i Løgten blev gennemført med stor fokus på de gående og cyklende, herunder ikke mindst skolebørnene. Grenåvej fremstår således nu med gennemgående fortov og cykelsti i begge vejsider, samt 2 "sivefelter"/støttepunkter. Endvidere er der etableret påbudt 40 km/t-zone, med hævet flade og rød asfalt. Det er vor klare opfattelse, både fra egne observationer og fra lokale tilbagemeldinger, at krydset nu både er mere sikkert og afvikler trafikken bedre end før.

Vi håber herved at have givet fyldestgørende besvarelse på din henvendelse. I modsat fald er du velkommen til at kontakte sagsbehandler Lars Clausen ved Trafik og Veje (tlf. 8940 4470, lac@aarhus.dk).

Med venlig hilsen

Niels Schmidt

Vejchef

Trafik og Veje | Teknik og Miljø | Aarhus Kommune

Grøndalsvej 1 | 8260 Viby J

Tlf. 8940 4400

Bilag 5

Korte bemærkninger til lokalplanen fra uafhængig trafikexpert i anden kommune.

Generelt

Trafikken til og fra skolen bør undersøges nærmere med hensyn til trafiktællinger på veje, som benyttes til skolen. Derudover bør ruterne med de lette trafikanter kortlægges, således at der fremkommer det bedst mulige beslutningsgrundlag.

Årsdøgntrafik siger i den forbindelse ikke meget om belastningen i de benyttede kryds. Trafikken i et spidskvarter bør i stedet danne grundlag for vurderingen. Det vil sige dagens mest intense trafikvarter bør findes ud fra tællinger omkring mødetid for skolebørn og lærere.

Herefter vurderes, hvor mange der sandsynligt vil benytte en ny p-plads, og med tællingen for største kvarter, kan man justere med evt. andre grupper trafikanter, der vil benytte p-pladsen. Antallet af elever, som sættes af, bør ligeledes vurderes evt. ud fra en manuel tælling på samme tid. Denne tælling skal bruges til at dimensionere afsætningsareal og indretningen.

Fodgængerfeltet med torontoanlæg er ikke hensigtsmæssigt på denne type vej. Flere af de forhenværende amter samt Vejdirektoratet har nedlagt flere fodgængerfelter på åbne strækninger, fordi det giver en falsk tryghed. Fodgængerfelt bør kun etableres i forbindelse med foranstaltninger som rundkørsel, signalanlæg eller lignende.

Bemærkninger til forslag 1: p-plads nord/vest for skolen (lokalplan forslag)

- Trafik til og fra en p-plads gennem en stamvej til et villakvarter bør overvejes grundigt. På denne type veje færdes ofte lette trafikanter (cykler/gående), som vælger vejen, fordi den normalt er mindre trafikeret. De lette trafikanter vil ikke have noget alternativt til den nuværende vej gennem villakvarteret, hvor vejbredden normalt ikke er særlig bred til den cyklende trafik.
- Placeringen gør det svært at styre trafikken, da trafikken mere eller mindre vil sive fra boligområdet til og fra p-pladsen ved skolen.
- Den mest enkle rute til bilisterne til en destination er som regel det bedste valg. En bils passage ad sideveje og kryds, bør minimeres mest muligt af hensyn til trafiksikkerheden.
- Det vil blive et problem at sikre de lette trafikanter i alle kryds, som vil blive berørt af placeringen af p-pladsen.

Bemærkninger til forslag 2 p-plads syd/øst for skolen (alternativt forslag)

- Enkel vej, hvor vejtilslutningen kan etableres sikkert. Der kan med fordel etableres en ensrettet ud- og indkørsel til p-pladsen. Ensretningen vil give et bedre flow i trafikken til og fra p-pladsen.
Kapaciteten til p-pladsen bør vurderes, og hvis der er behov for yderligere kapacitet for afvikling af trafikken, kan der etableres svingbaner til p-pladsen fra Grenåvej.

Ligeledes kan der ved udkørslen af en ensretning, etableres et højre- og venstresvingsspor.
- Den bedste krydsning for lette trafikanter vil være en niveaufri skæring med Grenåvej i form af en tunnel eller sti- og gangbro. Der vil også kunne etableres en sikker overgang i forbindelse med et signalanlæg, hvor der etableres et fodgængerfelt.

Det vil som regel skabe problemer ved at trække trafik op i boligområdet, hvor der er mange overkørsler til vejen og færdsel med lette trafikanter og børn husene imellem. De to trafikantgrupper: trafikken til skolen og den interne trafik bør adskilles, hvis det er muligt.

Ovennævnte bemærkninger er gjort af

Jimmy Rahbek Christensen
Vej og Trafik Ingeniør
Assens Kommune
Vej og Trafik
Rådhus Allé 5
5610 Assens