

Ændringsforslag til lokalplan 875

Forbedret vejforbindelse til Århus Havn, tracé 10.

"Vision for området ved Viby Ringvej og Århus Syd Motorvejen, samkørselsareal samt trafiksikring af "Damkvarteret".



**Århus Kommune
Planlægning og Byggeri
Kalkværksvej 10
8100 Århus C.**

E-mail: planlaegningogbyggeri@aarhus.dk

Indsendt den 16.12.2009 af:

Viby Grundejerforening
Jan Blok Sillesen, næstformand
Damtoften 1
8260 Viby.

Web: www.vibygrundejerforening.dk

E-mail: jansillesen@mail.tele.dk

Baggrund for ændringsforslag 1:

Med udgangspunkt i et markant beboerbehov for en langsigtet trafiksikring i og omkring "Damkvarteret", fremsendes nedenstående ændringsforslag til lokalplan 875, tracé 10, som vil kunne løse op for en tiltagende problemstilling omkring trafikafviklingen i området.

"Damkvarteret" udgøres af vejene Damtoften, Damagervej, Damgårdsvej, Markvangen, Myrholmsvej, Stensagervej, Rugholmvej og Ormslevvej. Herunder indgår ligeledes områdets store haveforeninger: Rugholm Haveforening, Norringholm Haveforening, Haveforeningen af 1918, Sølyst Haveforening, Haveforeningen af 1934.

Ændringsforslaget er yderst relevant i forbindelse med en så omfattende strukturændring for det overordnede vejnet, og derfor bør der i videst muligt omfang, sikres trafikale løsninger og forbedringer i de tilgrænsende vejstrukturer. Det anses som et krav, at alle borgere langs et af de største vejinfrastruktur projekter der gennemføres over de næste 10 år i Århus Kommune, ligeledes sikres visionære lokale trafikløsninger.

Denne opfattelse understøttes dog også på projektets hjemmeside: <http://www.marselistunnel.dk/en-fremtidssikret-trafikloesning>, med følgende citat fra afsnittet: "**Trafikale og æstetiske gevinster**":

Når Marselistunnelen er færdig, vil der være fordele for alle. Overordnet set er det helt afgørende, at der bliver skabt en fremtidssikret trafikadgang direkte ind i byens økonomiske centrum.

Derudover vil hele området få en forbedret trafikstandard. Åhavevej løftes op i standard og vil effektivt sluse trafikken fra motorvejen ind til byen. Omkring krydset Viby Ringvej/Skanderborgvej vil der blive etableret trafikramper og andre faciliteter, så trafikken kan afvikles hurtigere og med langt færre kødannelser end i dag.

Trafiksikkerheden omkring Marselis Boulevard vil være væsentligt forbedret, når den tunge trafik stort set bliver fjernet fra det lokale vejnet. Området bliver tryggere at færdes i, ikke mindst for børn, cyklister og andre bløde trafikanter. Beboerne vil opleve, at deres miljø belastes mindre af støj og larm, og der bliver skabt en helt ny sammenhæng i kvarteret. Området omkring Marselis Boulevard får et æstetisk løft og bliver i højere grad en integreret del af bymiljøet.

Det er helt præcist disse forhold omkring trafiksikkerhed, som ligeledes vil kunne forbedres, når nærværende ændringsforslag udmøntes i praksis. Trafik forholdene i "Damkvarteret" er gennem de seneste år forværret, med hensyn til intensitet og trafikstøj, hvilket skyldes følgende forhold:

- Lukningen af udkørslen fra Damagervej til Viby Ringvej
- Lukningen af udkørslen fra etageejendommene på Viby Ringvej til Viby Ringvej i forbindelse med Amtets ombygning af Viby Ringvej for nogle år siden. Disse beboere skal nu ind og ud via Damagervej på en nyetableret vej.
- Århus Kommunes fortsatte udstedelse af byggetilladelser til etagebyggeri på tidligere industrigrunde på Damagervej og Markvangen, som har betydet en markant forøgelse af alle typer af trafikanter. Der er bygherre interesser for bebyggelse af private jordlodder.
- Det kommer oveni en i forvejen stor trafikintensitet

Al trafik til og fra "Damkvarteret", skal efter de nuværende vejplaner for Marselistunnel projektets tracé 10, i fremtiden alene ske via Damtoften. Viadukten under Syd Motorvejen er som følge af tracé 10 vejforbindelserne, netop ved at få øget frihøjden, således at de helt høje lastvogns køretøjer kan køre igennem. Netop argumentet om, at trafiksikkerheden vægtes meget højt i projektet, og forbedres væsentligt, herunder at den tunge trafik fjernes fra det lokale vejnet, er et fantastisk incitament for gennemførelsen.

Det er således med bekymring, at måtte konstatere, at det modsatte vil ske i "Damkvarteret". Gennem flere år (siden 2004) har Viby Grundejerforening påpeget problemerne med den stigende trafikstøj, utrygheden blandt beboerne i området fra den høje trafikmængde, som hvert år øges fra april til oktober hvor haveforeningerne er åbne. Området er særligt trafiksikkerhedsmæssigt sårbart, på grund af områdets mange svage trafikanter, og boligområdet udgøres af en skøn blandet beboersammensætning:

- Kørestolsbrugere og handikappede beboere fra Høskovens, Trænings, Bo og Aktivitetshus (Høskovkollegiet)

- Stensagerskolen
- Stensagergården
- Beskyttede boliger på Myrholmsvej
- Skolevej for områdets børn til Vestergårdsskolen, Viby Skole og Århus Privatskole.
- En del nye ungdomsboliger skaber trafik og hurtig kørsel.
- Gamle villakvarterer under udvikling med nye børnefamilier.
- Samling af kommunens meget store haveforeninger.

Endvidere er det med undren, at projektets trafikmodel, som skal indeholde kendte og væsentlige ændringer i influensvejnettet, som har betydning for ændringer i trafikafviklingen i de områder, som er berørt af projektet, ikke indeholder vurderinger af mulige forbedringer for dette sårbare trafikale område.

Derimod er det en meget fin løsning, at der i forbindelse med forlægningen af Åhavevej ud i Eskelunden, både foretages terræn bearbejdning, og at der etableres beplantede støjvolde mod kolonihaverne langs Åhavevej. Endvidere prioriteres samtidig en tilkørselsvej til disse haveforeninger, hvor der kun er beboere i sommerhalvåret, fra det nye kryds ved Viby Ringvej/Åhavevej.

Opfattelsen er, at der ikke har været samme fokus på området omkring "Damkvarteret", som er et langt mere trafikalt sårbart område, og i øvrigt helårs bebos af mere end 1000 mennesker. Når de store havekoloniforeninger er åbnet i sommerhalvåret, færdes der mere end 2500 mennesker dagligt, hver dag i ugen, ad Damtoften som fremover bliver eneste adgangsvej.

Derfor er der al mulig grund til at gentænke løsninger, der giver en fleksibel afvikling af trafikken i dette område, og ikke forspilde denne enestående mulighed for et trafikalt kvarterløft.

I forbindelse med arbejdet, hvor frihøjden i viadukten på Damtoften skal øges, har trafikken til boligområderne og haveforeningerne været afbrudt, og midlertidigt ført direkte til Viby Ringvej. Denne trafikaflastning, selv på dette tidspunkt hvor haveforeningerne er lukkede, har været særdeles mærkbart på Damtoften, hvilket blot understøtter behovet for en alternativ adgang til området.

Derudover skal nedenstående argumenter gøres gældende i forbindelse med at etablere en afgrening fra shunten over "Hesteengen":

- a. Denne løsning vil reducere trafikmængden *ind* i "Damkvarteret", som ellers kun kan ske ad Damtoften og Ormslevvej. Trafiksikkerheden kan forbedres for alle, men specielt kørestols brugerne, de dårligt gående, skolebørn og ikke mindst cyklisterne.
- b. Endvidere vil løsningen reducere trafikbelastningen på Ormslevvej i "flaskehalsen" (vejstykket fra Viby Ringvej til Damtoften hen forbi Vestergårdsskolen og Handelsgymnasiet). Der foregår en del handicap buskørsel til Høskov Kollegiet og transport af elever til Stensagerskolen flere gange hver dag, udover den tætte morgentrafik til områdets skoler og arbejdspladser. Dette tiltag vil blandt andet være med til at sikre børnenes skolevej.
- c. Udrykningstiden vil reduceres for brand-og redningskøretøjer til det samlede område i "Damkvarteret". Udrykningskøretøjer skal, som det er nu, hele vejen "udenom". Udrykningstiden kan afkortes med op til flere minutter ved at de benytter den "nye" adgangsvej.
- d. Trafik-og støjbelastningen i området vil klart forbedres, og skal ses i lyset af, at den daglige døgntrafikbelastning på Damtoften i forvejen udgøres af godt og vel 1.800 trafikanter – også i week-end'erne, som den relativt smalle vej skal bære alene gennem dette følsomme boligområde med mange svage trafikantgrupper.
- e. Der er givet byggetilladelse til en udvidelse af traktørstedet Constantia 2. Det må forventes, at det medfører en stigende trafikmængde til traktørstedet ad Damtoften i forhold til nuværende niveau, ikke mindst i week-end'erne.
- f. Der er byherre sonderinger i gang omkring opkøb af en eller flere af de resterende erhvervsarealer og privatejede jordlodder, med henblik på opførelse af yderligere boligenheder i stil med de seneste tilkommende. Det vil medføre endnu flere beboere i området og yderligere trafikbelastning ad Ormslevvej og Damtoften. Hvis Kommunen fortsætter med blot at godkende nye boligprojekter uden at vurdere tilfredsstillende trafikal infrastruktur, presses området yderligere, med hensyn til støj, hensynsløs kørsel og en stigende frygt for trafikuheld.

Følgende ændringsforslag vil være medvirkende til at fremtidssikre trafikafviklingen, og reducere trafikmængden ad Damtoften og Ormslevvej. *Det er eneste og sidste chance for at gøre en forskel.*

Beskrivelse af ændringsforslag 1.

Med udgangspunkt i hjemmesiden for Marselistunnel projektet og 3D billedgalleriet samt 3D flyveturen, er der udarbejdet to hånd tegnede skitser (alternativ 1 og alternativ 2), til at understøtte nedenstående tekstuelle beskrivelse.

Hen over "Hesteengen" er der planlagt en shunt, som forbinder Viby Ringvej med Århus Syd Motorvejen.

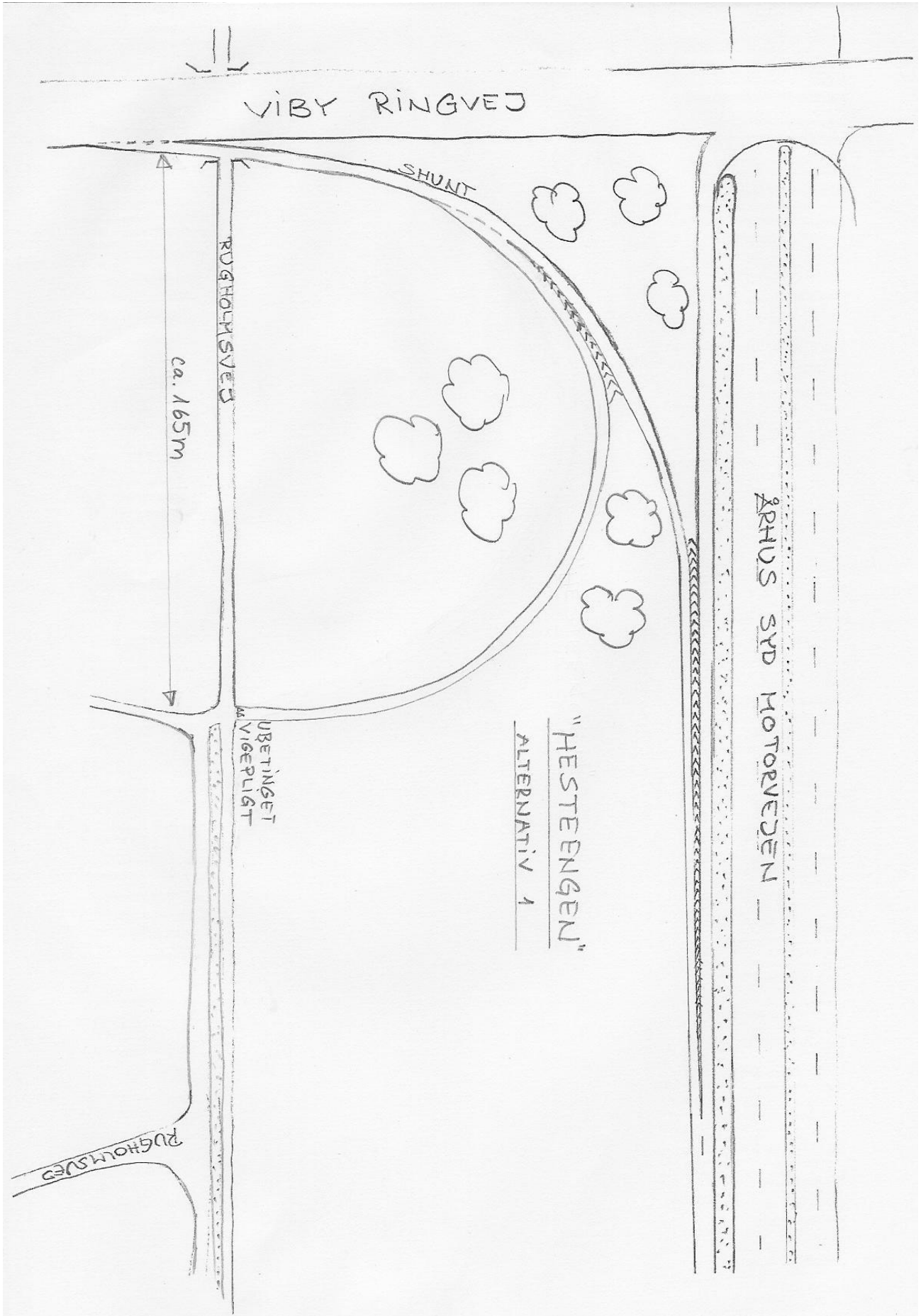
Alternativ 1, se skitse.

- Tidligt på shunten etableres en lang Y-forgrening, hvor der køres parallelt med samme hastighed i samme retning. Primærruten føres over i tilkørselsforløbet til Århus Syd Motorvejen, og afgreningen føres via "Hesteengen" rundt og rammer Rugholmvej. Trafikanter fra vest, kan med fordel benytte denne adgang til "Damkvarteret".
- Afgreningen ender ca. 165 meter henne ad Rugholmvej i forhold til Viby Ringvej med ubetinget vigepligt.
- Afgreningen udformes således at hastigheden er den samme på shunten og i starten af den parallelle del af afgreningen, og deceleration påbegyndes først ude på afgreningen.
- Hastighedsbegrænsningen på 70 Km/t fra Viby Ringvej fortsætter ud på shunten, mindst til efter afgreningen.

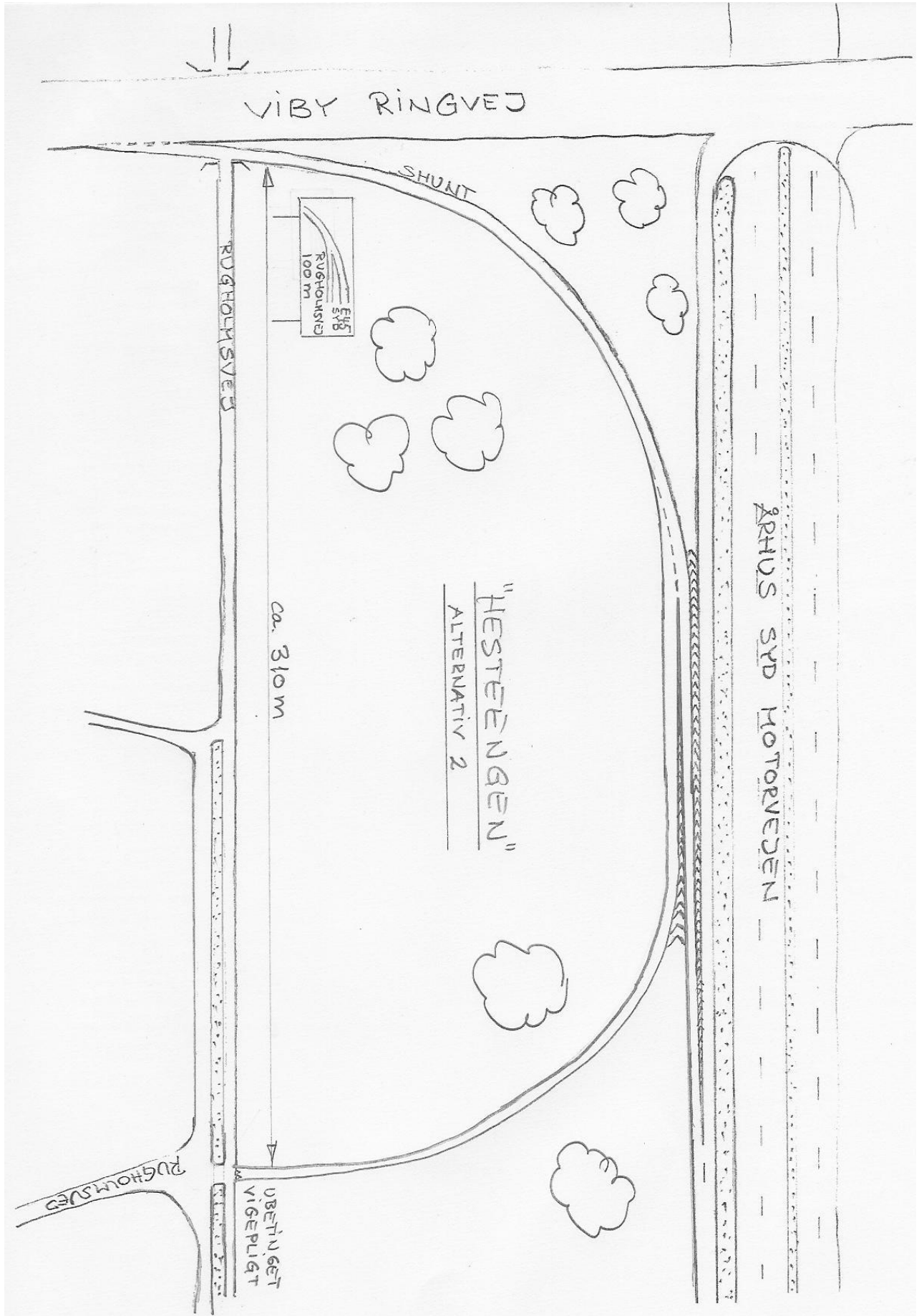
Alternativ 2, se skitse.

- Samme afgrening på shunten som alternativ 1, men længere "oppe" på shunten, hvorved der gives mulighed for et noget længere parallelt afkørselsforløb med samme hastighed, inden trafikanten påbegynder decelerationen senere på afgreningen. Hastigheden er den samme på shunten og afgreningen således, at trafikanterne blot "glider" fra hinanden. Fuldstændig samme princip som vejafgreningen mod Skanderborgvej som starter under de to nye jernbanebroer, når man kommer fra vest.
- Afgreningen ender i denne løsning ca. 310 meter længere henne ad Rugholmvej, i forhold til Viby Ringvej.
- Afgreningen ender ligeledes i Rugholmvej med ubetinget vigepligt.
- Hastighedsbegrænsningen på 70 Km/t fra Viby Ringvej fortsætter ud på shunten, mindst til efter afgreningen, som sikrer en gnidningsfri og trafiksikker frakørsel.

Alternativ 1:



Alternativ 2:



Beskrivelse af ændringsforslag 2 – Helhedsløsningen for tracé 10 (se skitse).

Dette ændringsforslag beskriver en visionær og fremtidssikret løsning "100 år frem i tiden", for etablering af et strategisk rigtig placeret samkørselsareal i Århus Syd området, på Eskelund arealet ved Åhavevej, hvor boldbanerne ligger nu.

Århus Kommune har en stærk og klar grøn profil i forhold til styrkelsen af den kollektive trafik, og en fremadrettet fokus på mulighederne for reduktion af CO₂ udledningen. I denne sammenhæng bør Århus Kommune også trække i førertrøjen, når et så stort projekt skal gennemføres, og for omverdenen fremstå som kommunen med det grønne image. Vi har netop ved det seneste byrådsvalg set en stort politisk fokus på prestigen i at tænke grønt, og denne vision falder fint i tråd dette ønske.

Ved at have muligheden for at kunne parkere sin bil ved den sydlige "byport", og slippe for at køre ind til centrum og finde en parkeringsplads, spares der energi, og mængden af køretøjer inde i centrum reduceres.

Ideen med et samkørselsareal på Eskelund arealet er endvidere, at pendlere og andre trafikanter, kan mødes på en veltilrettelagt, velstruktureret og indbydende samkørselsplads i syd, og samkøre videre på motorvejsnettet. Trafikanter fra Viby, Kongsvang, Åbyhøj, Brabrand, men også trafikanter som kommer fra byer syd for Århus, kan parkere bilen i dette knudepunkt, og køre videre til eksempelvis byens arbejdspladser.

Samkørselsarealet skal indrettes med inddelte områder/afsnit for parkering af cykler, knallerter og motorcykler, foruden parkeringsbåse til biler.

Der kan i sommerperioden være en iskiosk med tilhørende borde og bænke, så området bliver attraktivt indrettet og hyggeligt at komme til. Endvidere kan der etableres en bybus endestation på pladsen (evt. den nye A-rute). Denne busrute kan køre i fast pendulfart gennem Århus centrum, midtbyen ved busgaden og byens forretninger, og vender ved endestationen i Marienlund. Derved vil rigtig mange århusianere få glæde af etableringen af sådan et mødested. Århusianere kan tage bussen til mødestedet i syd og gå, løbe eller motionere i de rekreative områder ved Brabrand Sø. Lad os få etableret en attraktiv "officiel" adgang til Brabrand Søen og Brabrand Stjerne, som kan være med til at gøre denne dejlige natur mere tilgængelig.

Til-og frakørselsforhold kan etableres således:

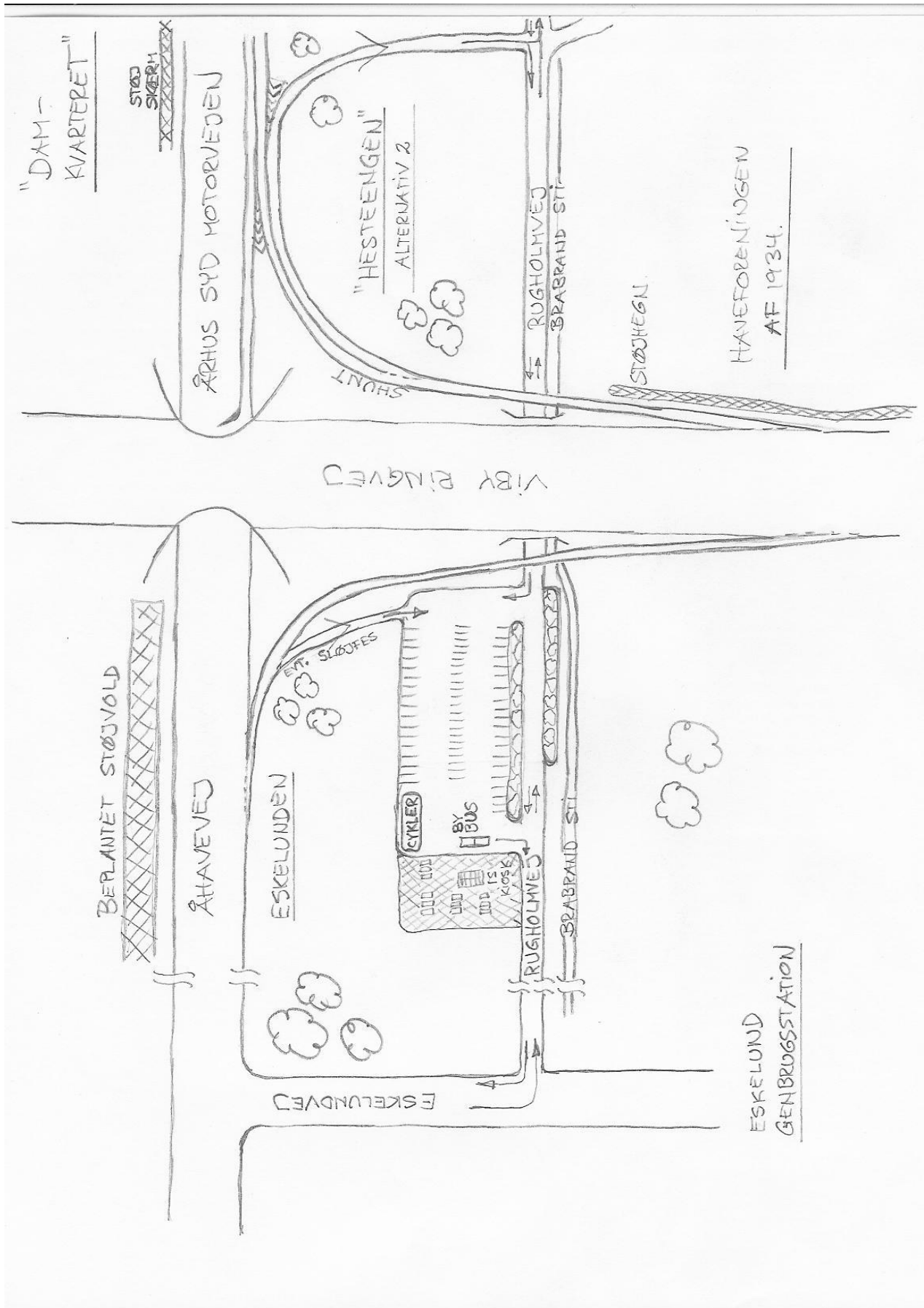
- Den nye tunnel under Viby Ringvej ved Rugholmvej gøres tilpas bred, så Rugholmvej kan forlænges parallelt med Brabrandstien, og føres gennem den nye tunnel og frem til samkørselsarealet. Trafikanter fra vest kan benytte afgreningen på shunten i "Hesteengen" til Rugholmvej, og komme frem til pladsen (jf. ændringsforslag 1).
- Rugholmvej forlænges helt frem til det nye Eskelund kryds, og forbindes med Eskelund vejen, som dermed bliver udkørsel fra samkørselsarealet.
- Der etableres en afgrening fra shunten på Åhavevej siden (Eskelund shunten), som forbindes til samkørselsarealet. Trafikanter fra midtbyen, Viby og Frederiksbjerg benytter denne tilkørsels mulighed.
- Alternativt kan tilkørslen etableres via Eskelund krydset og Eskelundvej til Rugholmvej, som da bliver dobbeltrettet. Afgreningen fra Eskelund shunten kan i dette tilfælde eventuelt sløjfes.
- Den markante trailertrafik fra området største haveforeninger til Eskelund Genbrugspladsen med sommerens haveaffald, kan ligeledes ske via dette vejforløb. Denne trafik vil derfor ikke belaste Damtoften, Ormslevvej, krydset Skanderborgvej/Marselis Boulevard og Åhavevej, for at komme frem til Eskelund genbrugspladsen. Trailertrafikken kan ske lokalt på Rugholmvej.
- Århus Kommune udskriver en borgerkonkurrence om navngivning af samkørselsarealet.

Støjværn.

På samme måde som der etableres beplantede støjvolde langs Åhavevej mod kolonihaverne, er det nødvendigt at etablere støjhegn (hegn på grund af pladsforholdene) på den vestlige side af Viby Ringvej langs Haveforeningen af 1934. Her hæves Viby Ringvej niveauet i forhold til det nuværende vej niveau.

Samtidig er der et udtalt behov for støjafskærmning langs den sydvendte del af Århus Syd Motorvejen, på samme side som "Damkvarteret", som blandt andet indbefatter viadukten over Damtoften. Den stigende motorvejstrafik med tunge køretøjer til havnen via Marselistunnellen, afstedkommer øget trafikstøj ind over boligområdet "Damkvarteret".

Ændringsforslag 2 - Helhedsløsningen for tracé 10:



Epilog:

Det er derfor oplagt, at udnytte det strategiske rationale, som en så omfattende ombygning af det overordnede vejnet giver, og derved fremtidssikre og forbedre trafikikkerheden i influensvejnettene. Det er vigtigt at holde for øje, at infrastrukturen sikres, så store lokale områder ikke blot efterlades trafikalt nødlidende. Der er fortsat interesse fra bygherrer om, at sikre sig yderligere arealer til opførelse af flere lejlighedsprojekter, hvilket vil sætte "Damkvarteret" under yderligere trafikalt pres, som alene skal bæres af en enkelt vej, nemlig Damtoften. Trafik presset på Ormslevvej vil ligeledes stige, her hvor vores skolebørn, cyklister og andre bløde trafikanter færdes.

Vi er alle ansvarlige for at skabe et solidt fundament for fremtidens trafikudvikling, også i denne geografiske del af Marselistunnel projektet, som udgøres af "Damkvarteret", hvor mere end 2.500 borgere dagligt færdes, og som har krav på trafiksikring, trafiktryghed og reduktion af trafikstøj. Husk, at dette område har en stor andel af handikappede og svagt gående medtrafikanter, som der bør tages et særligt hensyn til.

I forventning om en helhjertet, reel og konstruktiv gentænkning af løsningsmulighederne for en fremadrettet trafikstruktur, samt udnyttelsen af områdets muligheder for en central placering af byens nye sydlige samkørselsareal, overlades det nu til Århus Kommune, at inddrage disse ændringsforslag til lokalplan 875 tracé 10 for Marselistunnel projektet. De ansvarlige og visionære projektdeltagere, herunder politimyndighederne og politikerne i Århus Byråd, må tage udfordringerne op, og finde løsninger på eventuelle udfordringer, så de beskrevne ændringsforslag kan implementeres til langsigtet fremtidig glæde og gavn for alle byens borgere.


Der vil være politisk konsensus i byrådet for at gentænke mulighederne for en endnu bedre udnyttelse og anvendelse af områderne, herunder de rekreative områder der findes i tracé 10.

Repræsentanter fra Viby Grundejerforening deltager gerne i et eventuelt uddybende møde vedrørende dette ændringsforslag.

På opfordring fra flere borgere i de berørte områder i "Damkvarteret", ønskes der offentlig fokus på disse forhold, og for at forslagene implementeres, hvilket må ske ved henvendelse til relevante områdets avis-og TV-redaktioner.

.....

Der er stor anerkendelse, støtte og opbakning af nærværende ændringsforslag til lokalplan 875, tracé 10, fra "Damkvarterets" borgere, institutionsledere, formænd for foreninger, erhverv og brugere, som er afspejlet i nedenstående underskrifter. Underskrifts arket er scannet, og original underskrifts arket er i Viby Grundejerforenings besiddelse.



Rugholm Haveforening
v/ Louis Werge



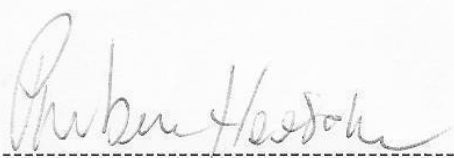
Norringsholm Haveforening
v/ Jacob Jejselberg



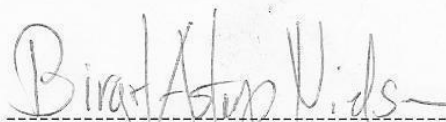
Hjort Auto - Damagervej 27
v/ Lars Hjort



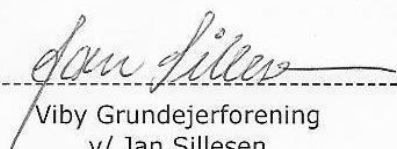
Høskovens, Trænings-,Bo-og Aktivitetshus
v/ Jan Værnholdt Madsen



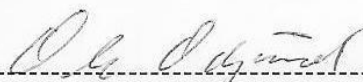
Haveforeningen af 1934
v/ Preben Heesche



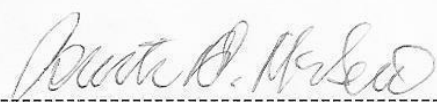
Traktørstedet Constantia 2
v/ Birgit Astrup Nielsen



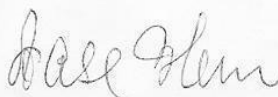
Viby Grundejerforening
v/ Jan Sillesen



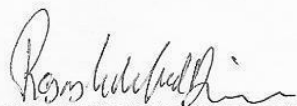
Fællesgrunden Søborglund
v/ Ole Odgaard



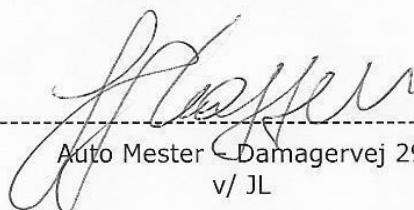
Stensager Skolen
v/ Bente Mortensen



Beskyttede Boliger, Myrholmsvej
v/ Åse Hein



Stensagergården
v/ Rasmus Ladefoged Dinesen



Auto Mester - Damagervej 29
v/ JL