

BYUDVIKLING I LISBJERG - TEKNISK RÅDGIVNING

TRAFIKPLANLÆGNING FOR ETAPE 1

ADRESSE COWI A/S

Jens Chr. Skous Vej 9
8000 Aarhus C

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Baggrund	1
2	Kollektiv trafik	2
3	Vejstruktur	2
3.1	Vejklasse og hastighed	2
3.2	Nye veje	7
4	Stistruktur	10
4.1	Stinet	10

1 Baggrund

Aarhus Kommune er i gang med en større byudvikling i Lisbjerg, der forventes realiseret med en tidshorisont på op til 65 år. Etape 1 omfatter både den oprindelige del af Lisbjerg, der er vokset op omkring Randersvej og en nyere del vest for Randersvej. Den oprindelige del af Lisbjerg adgangsbetjenes via Randersvej, mens den øvrige del af etape 1 adgangsbetjenes via Lisbjerg Bygade og Lisbjerg Parkvej og på sigt også ad den planlagte forbindelsesvej mellem Randersvej og Søftenvej, som forventes åbnet i 2022/2023.

Dette notat beskriver planlægningen og forudsætningerne for anlæg af veje og stier i etape 1. Afgrænsningen af etape 1 fremgår af figur 1. Heraf fremgår ligeledes en række bogstaver, som anvendes til at definere vejstrækningerne. Vejene beskrives med et start- og et slutbogstav. Eksempelvis beskrives strækningen mellem punkterne A og B med "vej A-B".

PROJEKTNR.

A110053

DOKUMENTNR.

A110053-TRA-002

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

21.10.2019

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

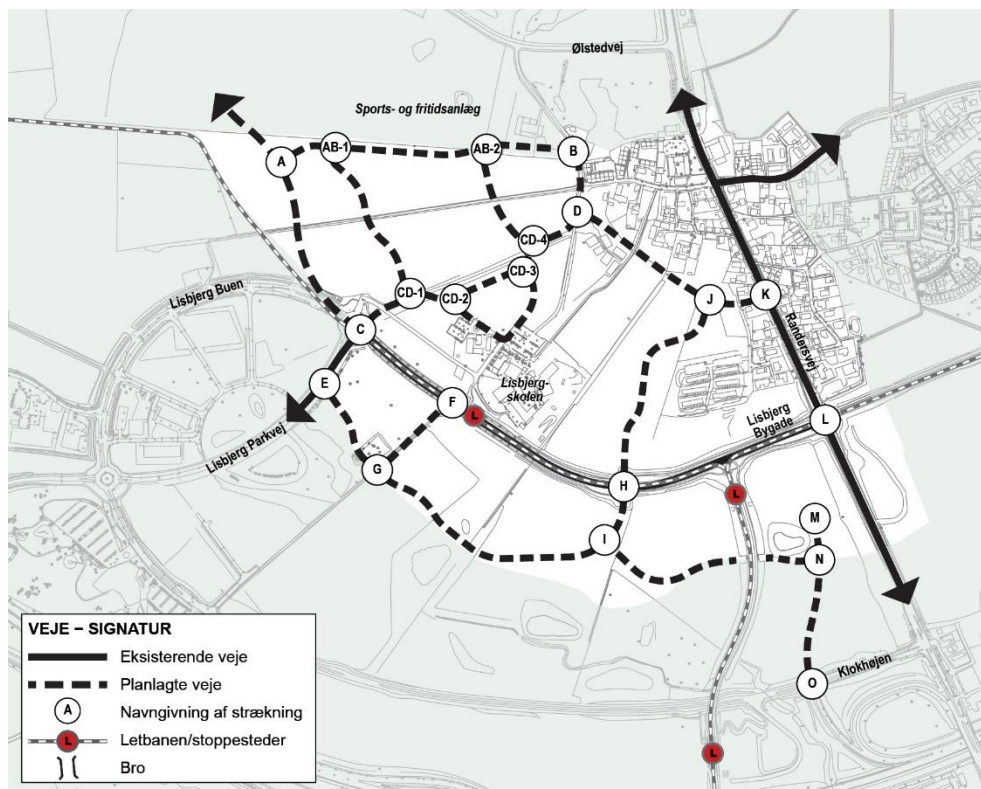
ULBA

KONTROLLERET

MKTG

GODKENDT

LIBJ



Figur 1 Afgænsning af etape 1 og navngivning af vejstrækninger.

2 Kollektiv trafik

Aarhus Letbane kører i dag gennem etape 1, og der er etableret to standsningssteder ved Lisbjerg Bygade. Det ene ligger ved Lisbjerg Skole og det andet ved Lisbjerg bymidte.

Der planlægges for etape 2 af Aarhus Letbane, som bl.a. omfatter en videreførelse af letbanen fra Lisbjerg Skole til Hinnerup i Favrskov Kommune. I den forbindelse er det sandsynligt, at der etableres et standsningssted vest for Lisbjerg Parkvej, som ligeledes kan benyttes af rejsende til/fra etape 1.

3 Vejstruktur

3.1 Vejklasse og hastighed

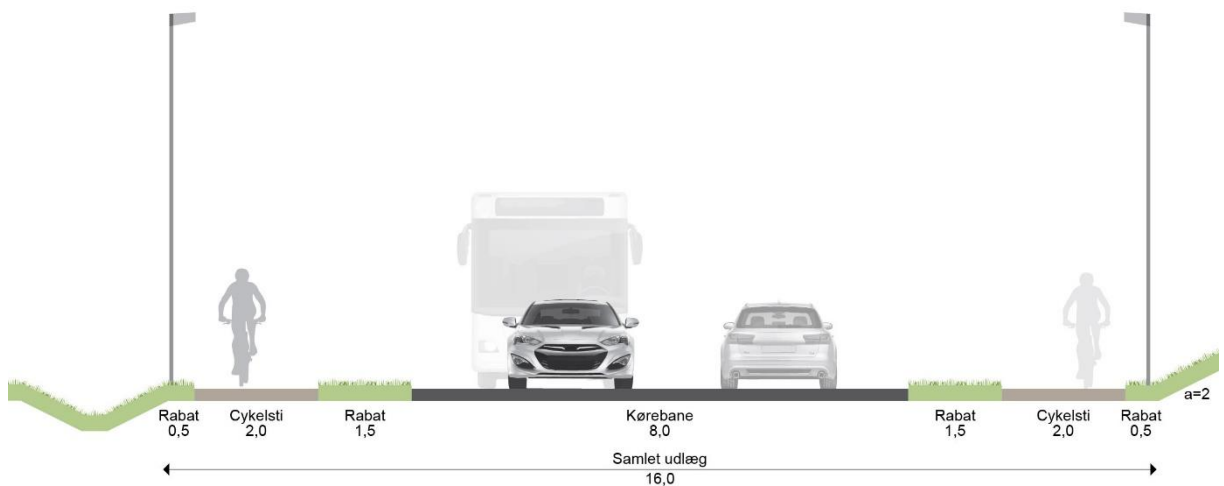
Planlægningen af vejnettet i Lisbjerg er baseret på en hierarkisk opdeling af vejene i fire vejklasser:

- > Trafikveje
- > Fordelingsgader
- > Boliggader
- > Lokalgader

Der er i det følgende angivet skilte hastigheder. Det er for hastigheder lavere end 50 km/t ikke afklaret med politiet, om disse hastigheder skal skiltes med C55-tavler (lokal hastighedsbegrænsning) eller E39-tavler (anbefalet hastighed). Det er heller ikke afklaret, om der etableres hastighedszoner.

3.1.1 Trafikveje

Trafikvejene er de overordnede veje, hvor det primære formål er at sikre god fremkommelighed for biltrafikken. På trafikvejene vil trafikken blive afviklet på biltrafikens præmisser. Dette indebærer et højere hastighedsniveau (skiltet 50-70 km/t), hvorfor der som udgangspunkt bør anlægges cykelsti langs trafikvejene. Tværsnittet for trafikvejene vil blive fastlagt individuelt for de enkelte veje afhængig af vejenes funktion og trafikbelastning. Et muligt tværsnit for en 2-sporet vej med cykelsti er vist på figur 2.

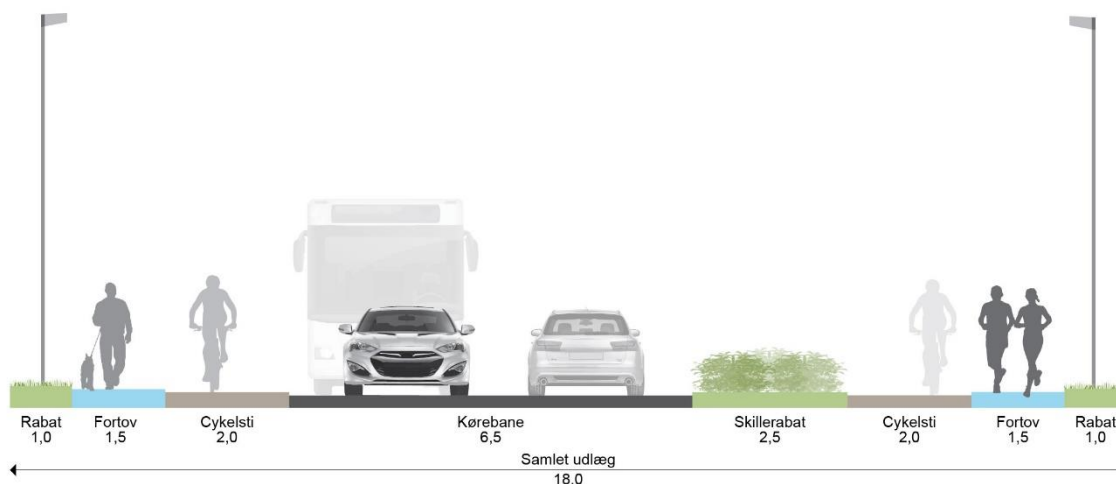


Figur 2 Muligt tværsnit for 2-sporet trafikvej.

3.1.2 Fordelingsgader

Fra trafikvejene anlægges fordelingsgader, som skal sikre forbindelse til de enkelte bydele. Hastigheden på fordelingsvejene vil være skiltet 40-50 km/t afhængig af gadens funktion og udformning.

Fordelingsgaderne planlægges med et vejudlæg på 18 m, der kan disponeres som vist på figur 3. Fordelingsgader anlægges som udgangspunkt med fortovej langs begge sider af vejen. Fordelingsgaderne kan anlægges med eller uden cykelstier afhængig af gadens funktion og trafikanternes behov, herunder særlig hastighed og trafikbelastning. Såfremt der ønskes anlagt længdeparkering langs den ene side i en fordelingsgade, skal vejudlægget øges med 2,5 m.

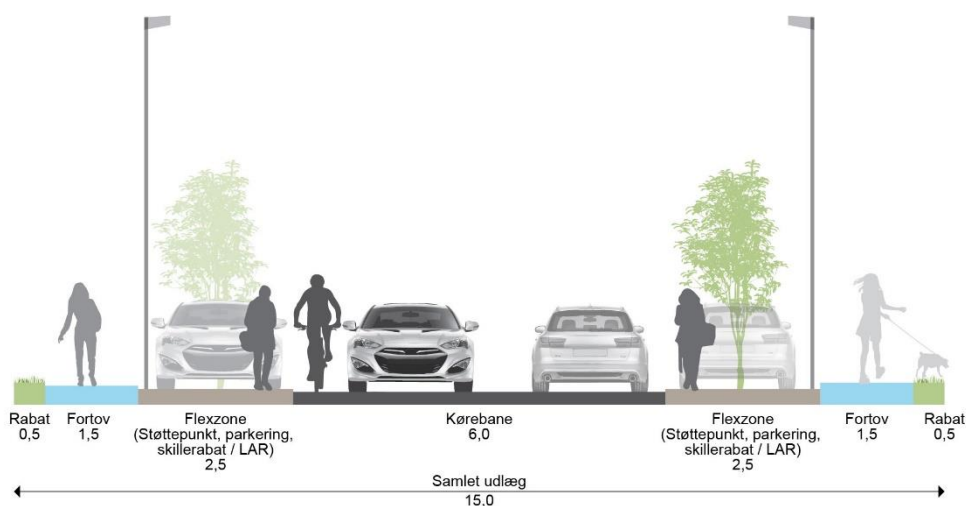


Figur 3 Muligt tværsnit for fordelingsgader.

3.1.3 Boliggader

Til fordelingsgaderne tilsluttes bolig-gader, som skal sikre adgang til de enkelte områder med boliger, institutioner og rekreative formål (herunder også idrætsanlæg). På bolig-gaderne afvikles trafikken på de lette trafikanters præmisser, hvilket indebærer et lavt hastighedsniveau (skiltet 40 km/t), som skal sikres ved hjælp af hastighedsdæpende foranstaltninger.

Bolig-gaderne planlægges med et vejudlæg på 15 m, der kan disponeres som vist på figur 4. Heraf ses, at der anlægges fortove til de gående, mens cyklister må benytte kørebanelen. Derudover anlægges en flexzone i begge sider af vejen, der f.eks. kan benyttes til parkering eller skillerabat (evt. med LAR-funktion¹).



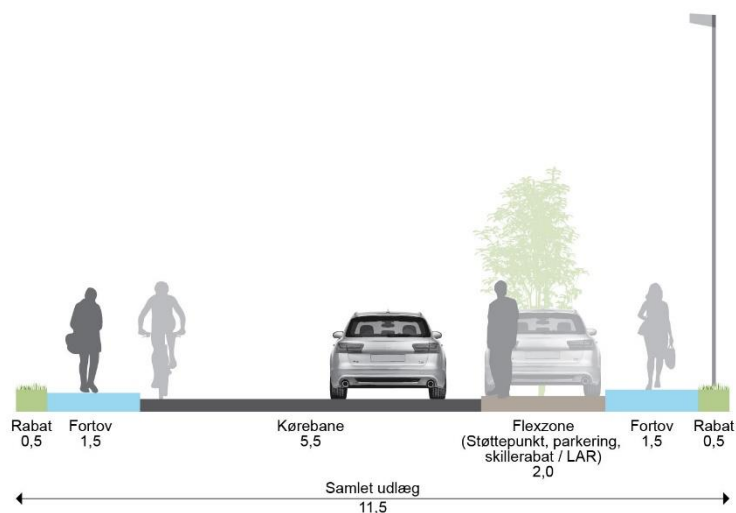
Figur 4 Muligt tværsnit for bolig-gader.

¹ Lokal Afledning af Regnvand (LAR).

3.1.4 Lokalgader

Derudover vil der indenfor de enkelte boligområder blive etableret lokalgader, der primært vil blive udformet under hensyntagen til de gående og cyklende i området. Dette indebærer et lavt hastighedsniveau (skiltet 30 eller 40 km/t).

Lokalgaderne planlægges med et vejudlæg på 11,5 m, der kan disponeres som vist på figur 5. Der anlægges fortov langs begge sider af gaden, og derudover arbejdes med en flexzone i vejens ene side, som f.eks. kan anvendes til længdeparkering.

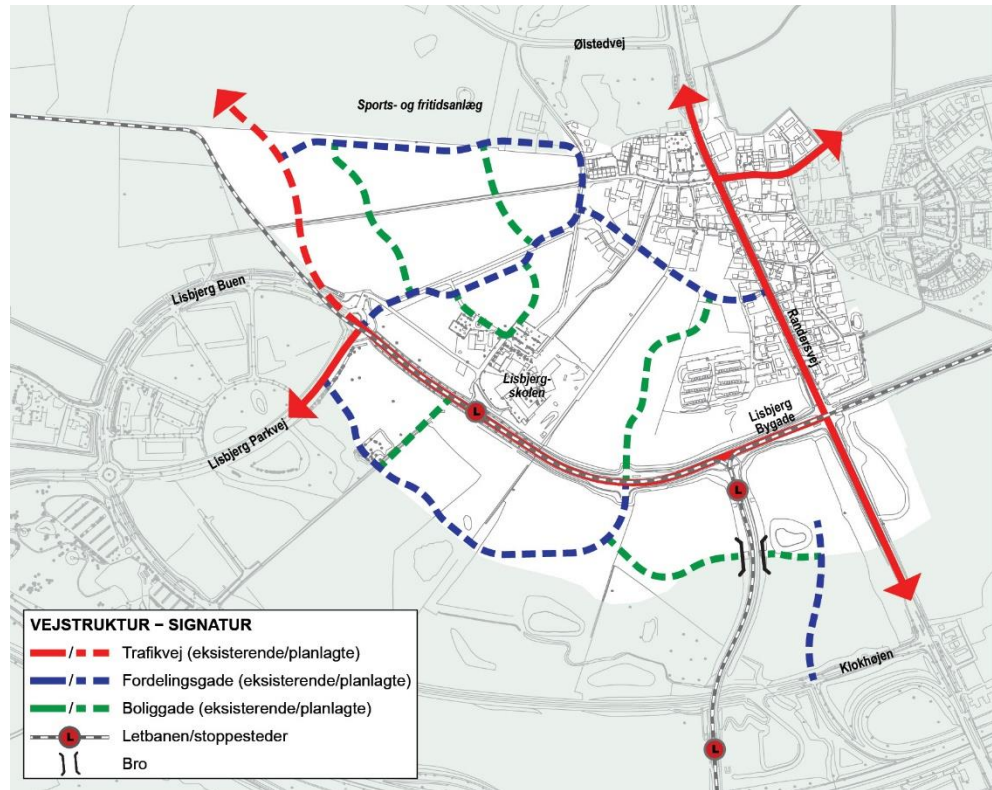


Figur 5 Muligt tværsnit for lokalgader.

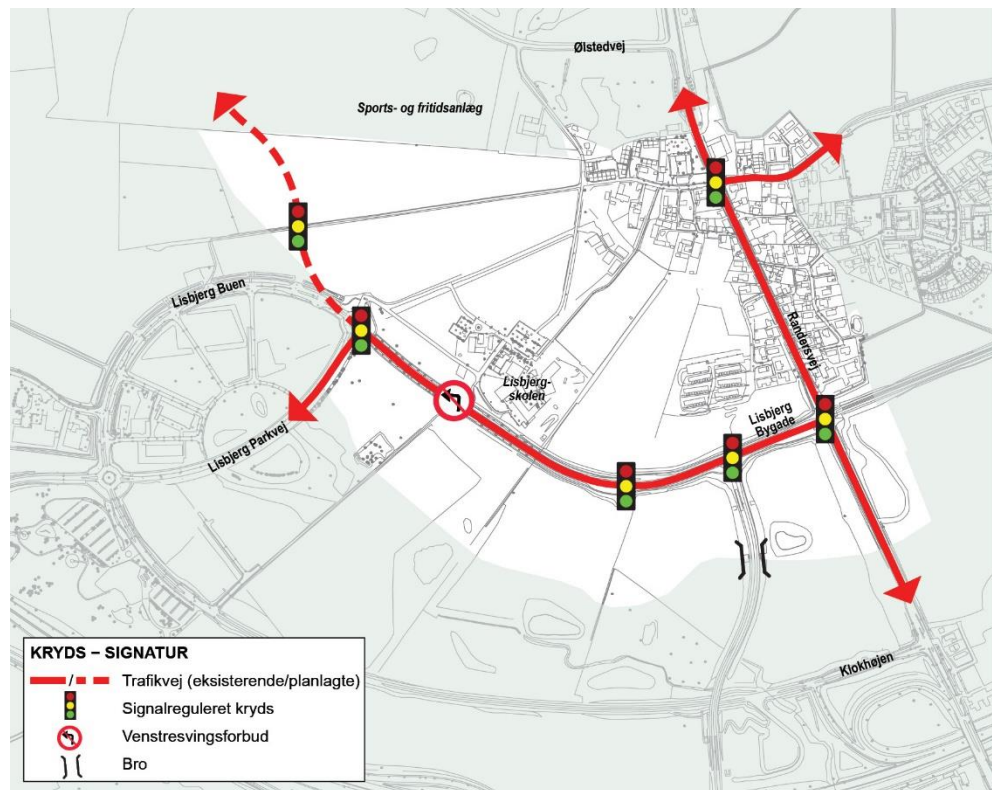
Planlægningen af de enkelte lokalgader vil ske i forbindelse med planlægningen af de enkelte boligområder, og de vil derfor ikke blive behandlet yderligere i denne plan.

3.1.5 Sammenhængende vejstruktur

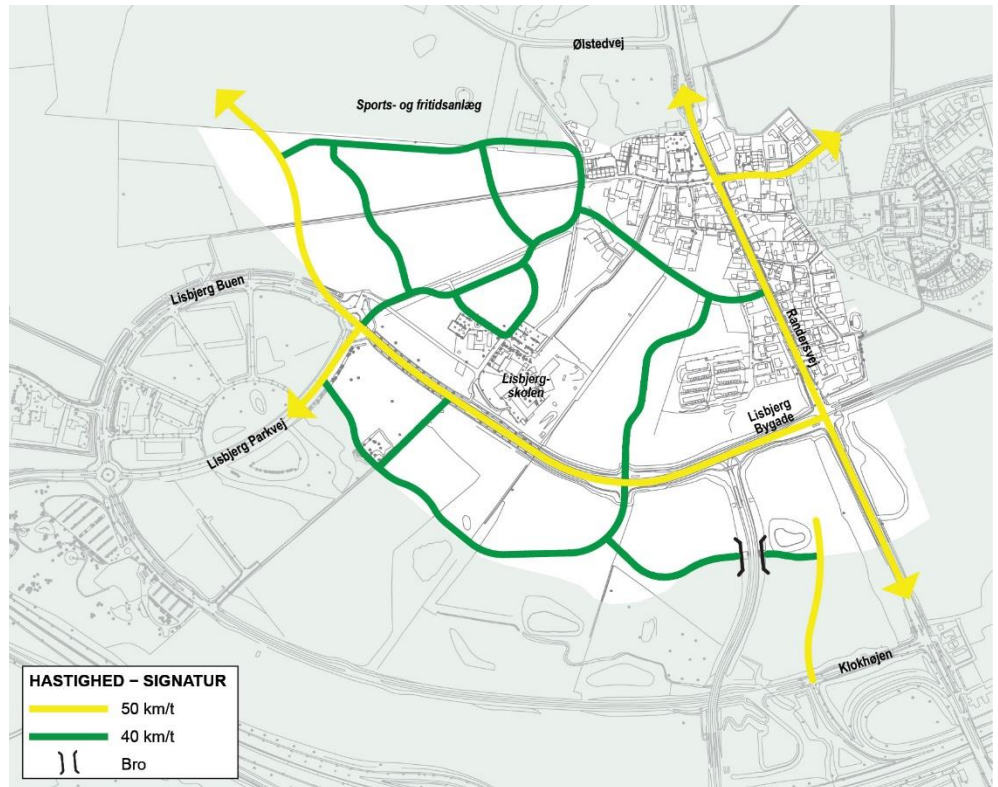
Med udgangspunkt i ovenstående er der udarbejdet en sammenhængende vejstruktur, som fremgår af figur 6. De største kryds på trafikvejnettet signalreguleres. Disse kryds fremgår af figur 7, mens alle øvrige vejkryds anlægges som prioriterede kryds. De planlagte hastigheder på vejnettet fremgår af figur 8.



Figur 6 Sammenhængende vejstruktur.



Figur 7 Regulering af kryds på trafikvejnettet.



Figur 8 Planlagte hastigheder.

3.2 Nye veje

Der etableres som nævnt i det foregående en række nye veje, der er sammenfattet i tabel 1.

På den eksisterende del af Lisbjerg Bygade (C-F-H-L) vil hastigheden blive skiltet ned fra de nuværende 60 km/t til 50 km/t.

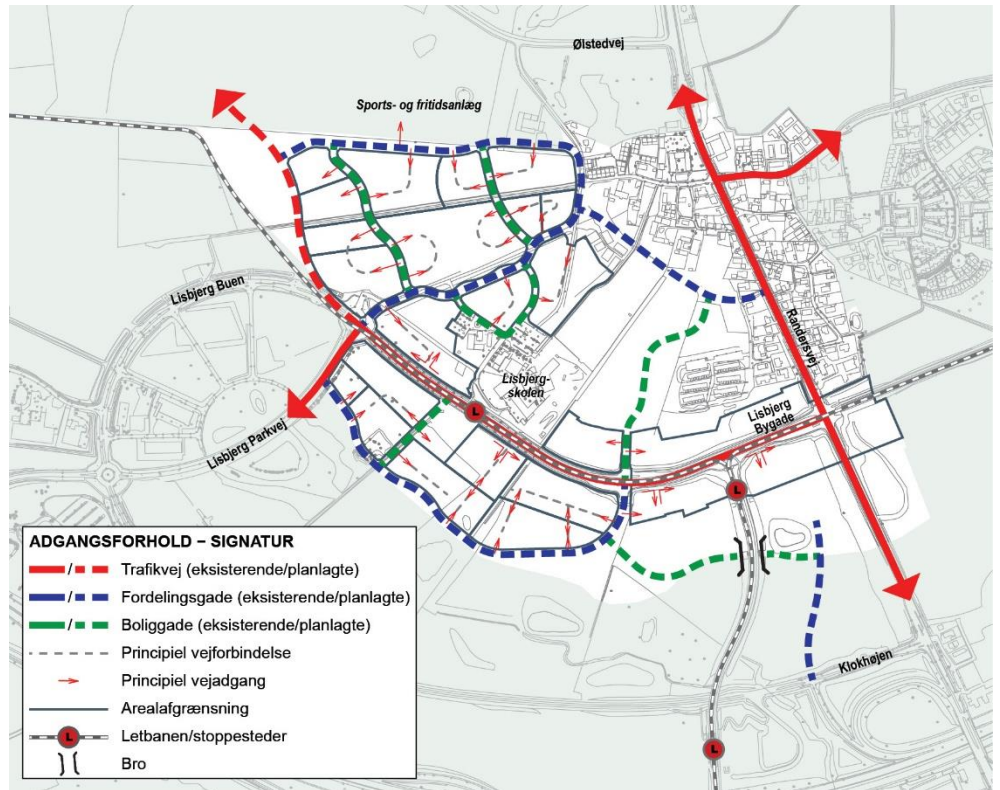
På de veje, der planlægges til 40 km/t, vil der blive etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger med en indbyrdes afstand på ca. 150 m, hvis ikke vejens forløb i sig selv er hastighedsdæmpende.

Tabel 1 Nye veje i etape 1. Bogstaverne der beskriver strækningerne henviser til kortet på figur 1.

Strækning	Vejklasse	Hastighed	Cykelsti	Bemærkning
A-C	Trafikvej	50	Ja	Omfatter også strækning videre mod nordvest til ny vej mellem Randersvej og Søftenvej
A-B-D-C	Fordelingsgade	40	Ja	Vejen etableres med cykelsti, da den er adgangsvej til skole og idrætsanlæg
E-G-I-H	Fordelingsgade	40	Nej	
D-J-K	Fordelingsgade	40	Nej	
M-N-O	Fordelingsgade	40	Nej	
AB1-CD1	Boliggade	40	Nej	
AB2-CD4	Boliggade	40	Nej	
CD2-CD3	Boliggade	40	Delvist	Vejen etableres med ensretning fra CD2 mod CD3, og der etableres sti mellem CD2 og skolen
G-F	Boliggade	40	Nej	
J-H	Boliggade	40	Nej	
I-N	Boliggade	40	Nej	

3.2.1 Vejadgange

Figur 9 viser en række principielle vejadgange til de enkelte arealer. Den præcise placering af disse adgange vil blive fastlagt i forbindelse med den videre planlægning af de enkelte arealer.



Figur 9 Principielle adgangsf forhold til de enkelte arealer.

3.2.2 Hjørneafskæringer

Ved vejtilslutninger skal der sikres areal til, at det dimensionsgivende køretøjs slæbekurve kan holdes inden for vejarealet. Der anvendes dimensionsgivende køretøj, køremåde og hastighed som angivet i tabel 2, dog skal der minimum sikres en hjørneafskæring på 3,5 * 3,5 m.

Tabel 2 Krav til dimensionsgivende køretøj og køremåde ved udformning af kryds.

Fra \ Til	Trafikvej	Fordelingsgade	Boliggade og lokalgade
Trafikvej	SVT (A)	SVT (A)	LV 12 (B)
Fordelingsgade	SVT (A)	SVT (B)	LV 12 (B)
Boliggade og lokalgade	LV 12 (B)	LV 12 (B)	LV 12 (B)

SVT: Sættevognstog
 LV 12: 12 m lang lastbil
 A: Køremåde A (15 km/t og køretøjet må *ikke* benytte kørespor for modsatrettet trafik)
 B: Køremåde B (5 km/t og køretøjet må gerne benytte kørespor for modsatrettet trafik)

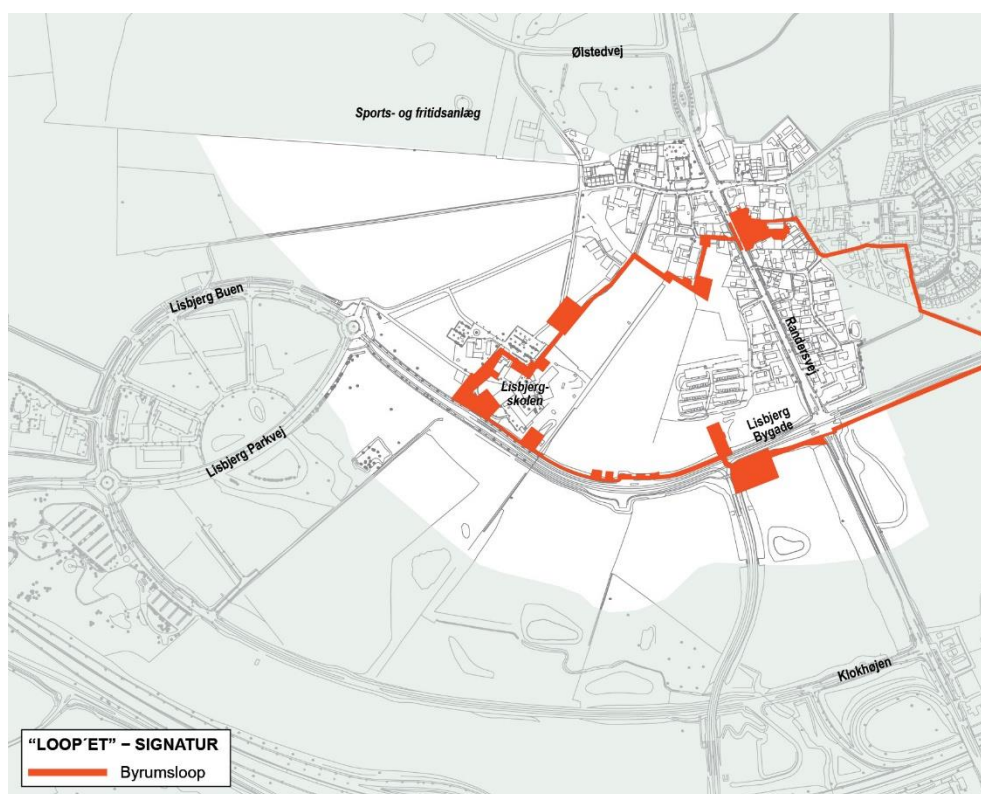
4 Stistruktur

Planlægningen af stinettet i Lisbjerg er baseret et overordnet stinet, der omfatter:

- > Trafikstier langs veje
- > Trafikstier i eget tracé
- > Trafikruter ad svagt trafikerede lokalveje

Hertil kommer "Loopet", som er en intern stiforbindelse der binder de enkelte bydele sammen for gående og cyklende. Loopet er på enkelte strækninger sammenfaldende med trafikstinettet, mens det på andre dele forløber ad andre stier og mindre veje.

Derudover er der flere rekreative stier og en lang række lokale stier, som kobler de enkelte områder op på det overordnede stinet.



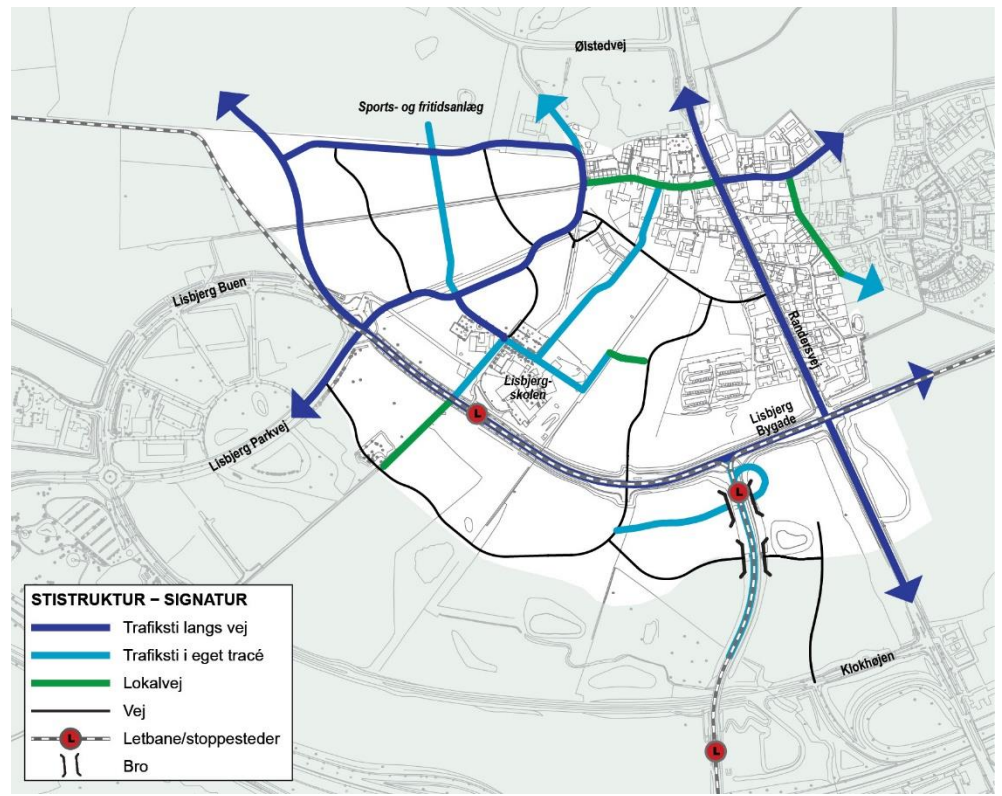
Figur 10 Illustration af "Loop'et".

4.1 Stinet

Stinetet indenfor etape 1 er koblet op på det omkringliggende stinet via cykelstier langs trafikvejene samt den højklassede cykelrute langs med Letbanen mod Aarhus Centrum og Kirkestien mod Terp.

Internt i etape 1 anlægges en stor del af det overordnede stinet i forbindelse med vejnettet i form af cykelstier langs med veje eller ruter ad svagt trafikerede

boliggader. Dertil kommer to trafikstier i eget tracé, der forbinder Lisbjerg Skole med arealerne mod nord og mod øst.



Figur 11 Stinet i etape 1.