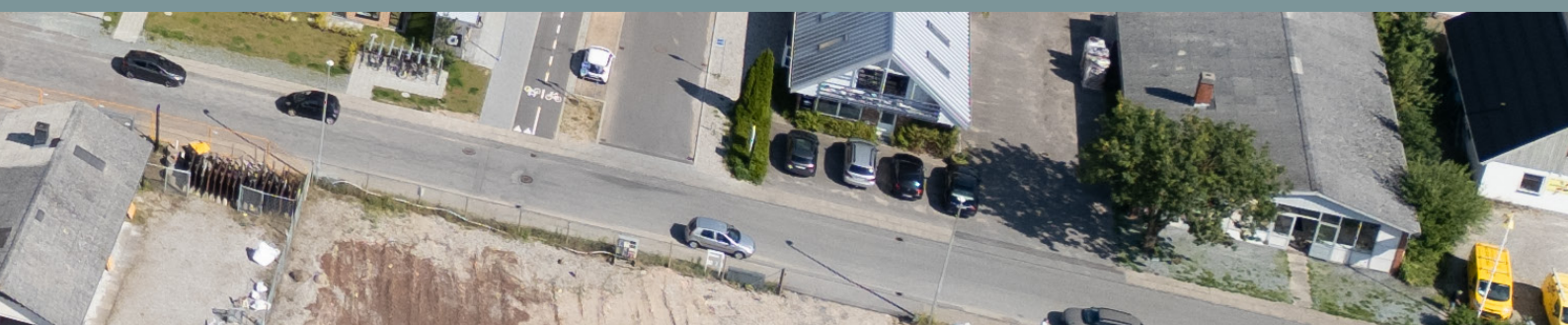




TRAFIKPLAN FOR RISSKOV ENGE

BILAG 1

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune



TRAFIKPLAN FOR RISSKOV ENGE

Dele af området Risskov Enge er under omdannelse fra erhverv/industri til boligområder, hvilket medvirker til øgede trafikmængder fra området. Området gennemskæres af Lystrupvej, der ud over at betjene den lokale trafik også afvikler gennemkørende trafik. Beboerne oplever derfor et øget trafikpres på området. Teknik og Miljø har analyseret mulighederne for at forbedre de trafikale forhold på Lystrupvej. På baggrund af undersøgelserne er der udarbejdet nærværende Trafikplan for Risskov Enge med fokus på at forbedre de trafikale forhold på Lystrupvej mellem Viengevej og Grenåvej og sammenhængen på tværs af Lystrupvej.

Sammenfatning og anbefaling

Risskov Enge er i sig selv en stor bydel der skaber en del trafik. Lystrupvej er i dag derfor en vigtig forbindelse for både beboere og virksomheder i Risskov Enge samt for gennemkørende trafik. Der er tidligere vurderet på forskellige principper for Lystrupvejs fremtidige funktion.

Der er bl.a. vurderet på muligheden for ændringer i trafikstrukturen, hvor trafikken ledes udenom hele eller dele af Lystrupvej. Dette vurderes dog at påvirke hvordan trafikken fra Djursland kører til/fra Aarhus. Det vurderes, at der vil være en risiko for at trafikken stiger igennem Gammel Egå såfremt tiltag i Risskov Enge øger rejsetiden for bilister.

En vejlukning på Lystrupvej vurderes at ville være uhensigtsmæssigt for de fleste borgere i Risskov Enge, da det vil medføre omveje og da det vil påvirke trafikmængden på veje internt i området såsom Hedevej.

Lystrupvej opretholdes derfor som vej der både betjener gennemkørende og intern trafik. Der arbejdes videre med en trafikplan med en fartdæmpet grøn bygade. En fartdæmpet bygade vil indeholde tiltag der opfordrer til lav hastighed, tiltag der vil gøre det nemmere at krydse vejen samt flere grønne elementer i vejrummet. Tiltaget vil ikke reducere trafikmængden, men det forventes at ændre hastighedsniveauet i højere grad end blot skiltning af hastigheden. Samtidigt vil det skabe bedre bymiljø og bedre muligheder for at krydse Lystrupvej. Omdannelsen kan medvirke til at give Risskov Enge sin egen identitet, så Lystrupvej samler området fremfor at opdele det som i dag.

Trafikken på Hedevej er også vurderet, da den er en fordelingsvej, der sikrer vejbetjening af boligområder øst for Lystrupvej. Trafikken er ikke steget på Hedevej trods udviklingen i området. Lastbilandelen var dog en anelse høj i forhold til at vejen betjener et boligområde. På baggrund af vurderingen blev der i 2025 etableret gennemkørselsforbud for lastbiler på Hedevej.



Lystrupvej

VEJNETTET

Risskov Enge afgrænses i syd af den overordnede trafikvej Grenåvej. Tilslutninger til Grenåvej er i signalregulerede kryds. Der er desuden en enkelt stitunnel, der fører lette trafikanter under Grenåvej. Mod nord og øst afgrænses området af Viengevej, der er betegnet som stor trafikvej i Aarhus Kommunes vejklassifikation. På Lystrupvej er der krydsningspunkter via to midterheller, eksisterende signalanlæg og der planlægges et nyt signalanlæg ved Arresøvej.

Hastighedsgrænsen på Lystrupvej blev i foråret 2024 sænket fra 60 km/t til 50 km/t. Hastighedsgrænsen på Viengevej er 70 km/t på det første stykke øst for rundkørslen ved Lystrupvej. Hastighedsgrænsen er efterfølgende 80 km/t frem til byzonen vest for Ravnsøvej. I byzonen er hastighedsgrænsen 60 km/t frem til Grenåvej.

Lystrupvej har desuden syd for Hedevej en del adgange til private matrikler. Særligt på vejens østlige side.

De trafikale forhold i nærværende trafikplan omhandler udelukkende Lystrupvej og Hedevej, der er de overordnede veje i området. Lokalområderne nord og syd for Hedevej er færdigudbyggede hvorimod Mosevej og Arresøvej er under omdannelse. Særligt vejnettet i området ved Arresøvej er under transformation. De lokale veje og parkeringsforhold er ikke færdige ligesom et planlagt signalanlæg i krydset Lystrupvej/Arresøvej afventer udviklingen. De trafikale forhold i lokalområderne omtales ikke yderligere i trafikplanen.

Hedevej er udpeget som trafikvej. Vejen er en hastighedszone med en anbefalet hastighed på 30 km/t. Vejen er fartdæmpet med bump og indsnævring til ét spor. Gennemsnitshastigheden er i 2023 målt til 30,1 km/t. Lastbilandelen er 4-5%, hvilket er højt for en boligvej. Der blev i 2025 opsat gennemkørselsforbud for lastbiler.

OMRÅDET RISSKOV ENGE

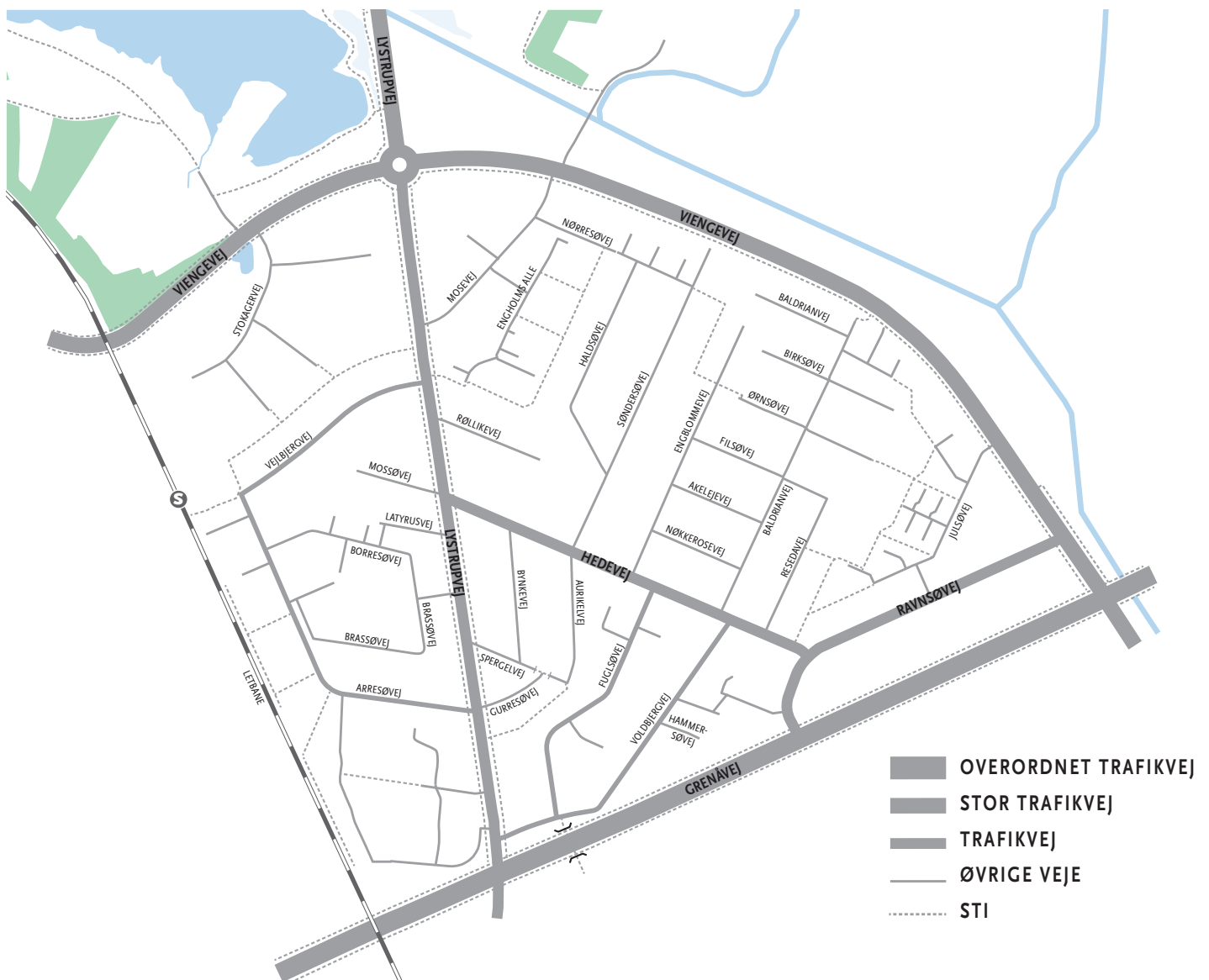
Risskov Enge afgrænses af Viengevej i nord, Grenåvej i syd og letbanen mod vest, jf. figur 1. Området består af et eksisterende boligområde øst for Lystrupvej, hvilket primært består af parcel- og rækkehuse. Området vest for Lystrupvej er under omdannelse fra erhverv/industri til boligområde. Området består af rækkehuse samt etageboliger med en forholdsvis høj tæthed i forhold til hvad der tidligere har været bygget i Risskov Enge.

Området ved Mosevej er ligeledes under omdannelse med både boliger og erhverv.

Mod øst er vejen Ravnsøvej, der er et erhvervs- og handelsområde.

Lystrupvej opleves i dag som en vej der adskiller områderne øst og vest for vejen.

Hedevej er udpeget som trafikvej til betjening af boligvejene øst for Lystrupvej.



Figur 1. Området Risskov Enge

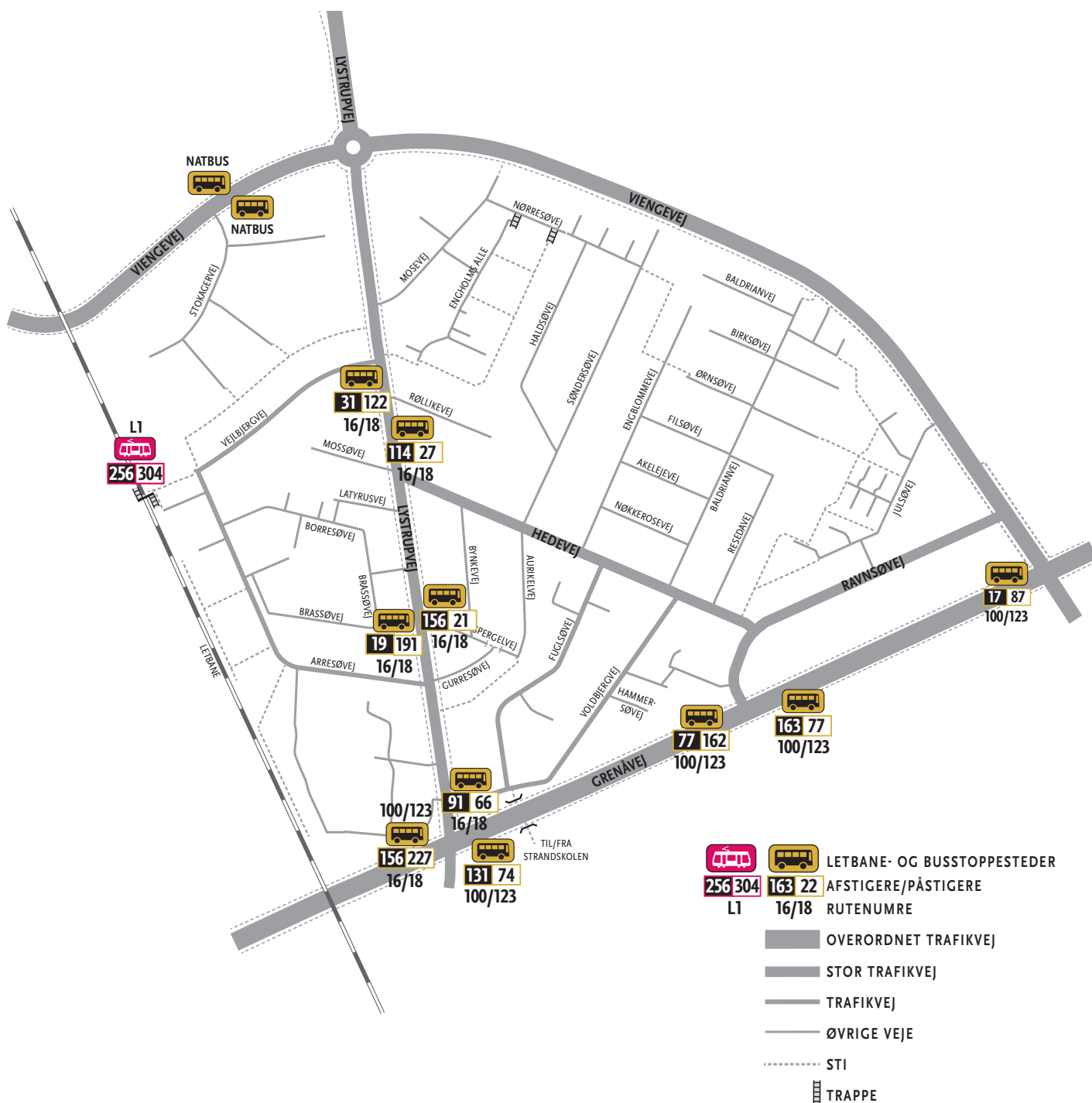
Områdets trafikveje er offentligt veje
imens boligveje er privat fællesveje med få
undtagelser.



Figur 3. Offentlige og private veje og stier i Risskov Enge

Risskov Enge er godt betjent af kollektiv trafik. Langs den vestlige afgrænsning af området kan letbanen tilgås ved Torsøvej Station, hvor der etableres elevatortårne i

2026. Langs Lystrupvej og Grenåvej er der hyppige afgang af busser. Der er enkelte områder i den nordøstlige del, der har et stykke til kollektiv trafik.



Der er i dag cirka 5.200 beboere og 1.850 ansatte i områderne, der er farvet på nedenstående figur. Lystrupvej er en vigtig vejforsyning for disse områder.

Ud fra Vejdirektoratets turrater¹ er der lavet en beregning af hvor mange bilture

områderne skaber på et gennemsnitligt hverdagsdøgn. Samlet set er det beregnet, at områderne skaber cirka 16.000 bilture på et hverdagsdøgn. De beregnede tal er sammenholdt med tællinger fra området, som påviser, at beregningen er et validt estimat.

OM	ÅDE	BEBORE	BOLIGER	ANSATTE	ESTIMAT AF DAGLIGE TURE
1	Syd for Hedevej	446	150	38	1.000
2	Nord for Hedevej	1.263	580	51	2.600
3	Mosevej+erhverv syd for Røllikevej	447	384	1.081	4.000
4	Arresøvej	3.065	1.891	368	7.100
5	Vejlbjergvej	13	58	303	1.200
SUM					15.900

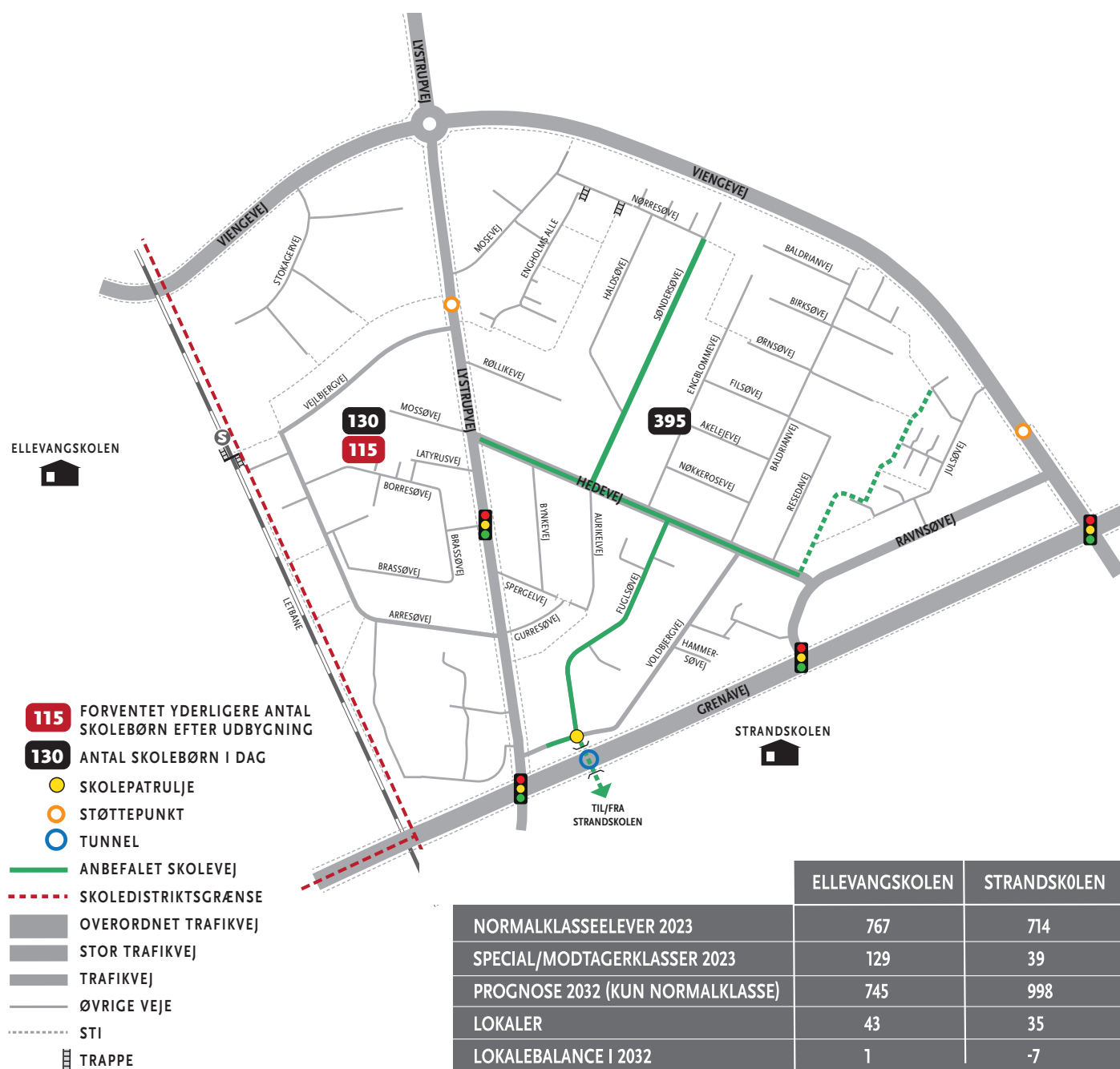


Figur 4. Estimat af antal bilture i delområder

¹ Turrater er erfaringstal for hvor mange bilture parcelhuse, rækkehuse, etageboliger og forskellige typer af erhverv skaber. Der er anvendt turrater i den laveste ende af Vejdirektoratets spænd for turrater, da området er godt betjent af kollektiv trafik. Ved erhverv vest for Lystrupvej er der anvendt blandet industri. Ved erhverv øst for Lystrupvej er erhverv regnet som kontor.

Området tilhører Strandskolens skoledistrikt. Figur 5 viser anbefalede ruter til skolebørn fra Risskov Enge til Strandskolen. Udbygningen af området vest for Lystrupvej har medført, at der er kommet markant flere skolesøgende børn fra dette område i forhold til tidligere. Med den forventede fortsatte udbygning så forventes antallet af skolesøgende børn at stige fra dette

område de kommende år. I forbindelse med udbygningen af området etableres et signalreguleret kryds i krydset Lystrupvej/Arresøvej. Lokalplanen for området indeholder en hovedstiforbindelse, der knytter området op på det signalregulerede kryds, jf. figur 6



Figur 5. Anbefalede skoleveje til skoleelever i Risskov Enge. Antal skolebørn i dag og på sigt fremgår



Figur 6. Veje og stier i det nye/kommende boligområde vest for Lystrupvej. (Lokalplan 1083)

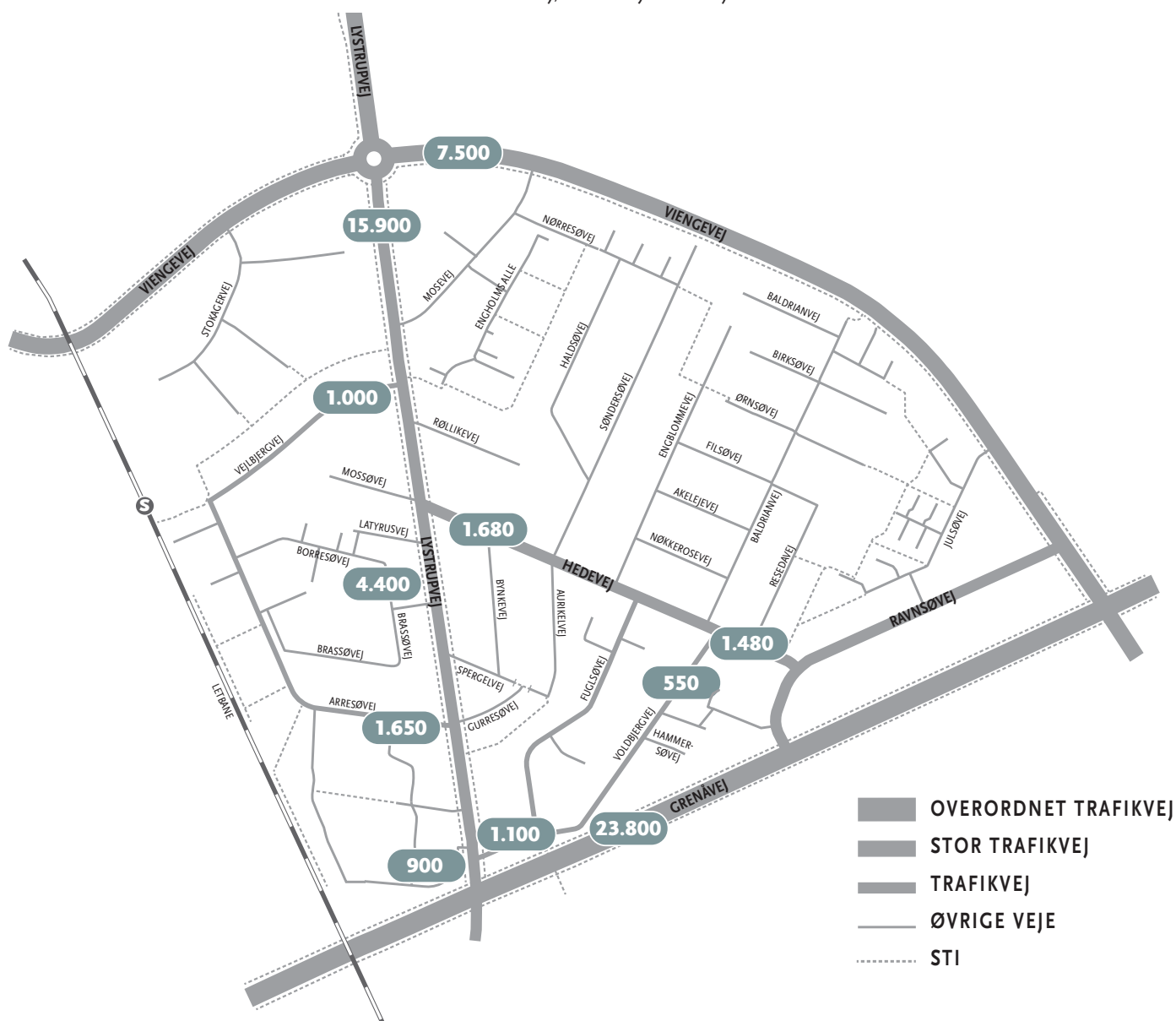
TRAFIKDATA

Figur 7 viser de eksisterende trafikmængder på udvalgte veje i området. Trafikmængderne er antallet af køretøjer på en hverdag. Lystrupvej har en høj trafikbelastning med en daglig trafikmængde på 15.900 køretøjer. Med undtagelse af Borresøvej, så er trafikmængderne på lokalvejene forholdsvis begrænsede.

Trafikmængden er steget på Lystrupvej, når der ses på en længere årrække. Syd for Viengevej er trafikken steget cirka 20%

over en periode på 10 år. En stigning der formentlig skyldes, at både den gennemkørende trafik er steget, og at trafikken til og fra området ved Risskov Enge er steget grundet udviklingen af områderne ved Arresøvej og Mosevej.

Trafiktællinger fra Hedevej viser, at trafikmængden ikke er steget de seneste 10 år. Lastbilandelen på Hedevej er 4-5%, hvilket antyder, at der før gennemkørselsforbudet var for lastbiler var lastbiltrafik til/fra Ravnsøvej, der benyttede vejen.



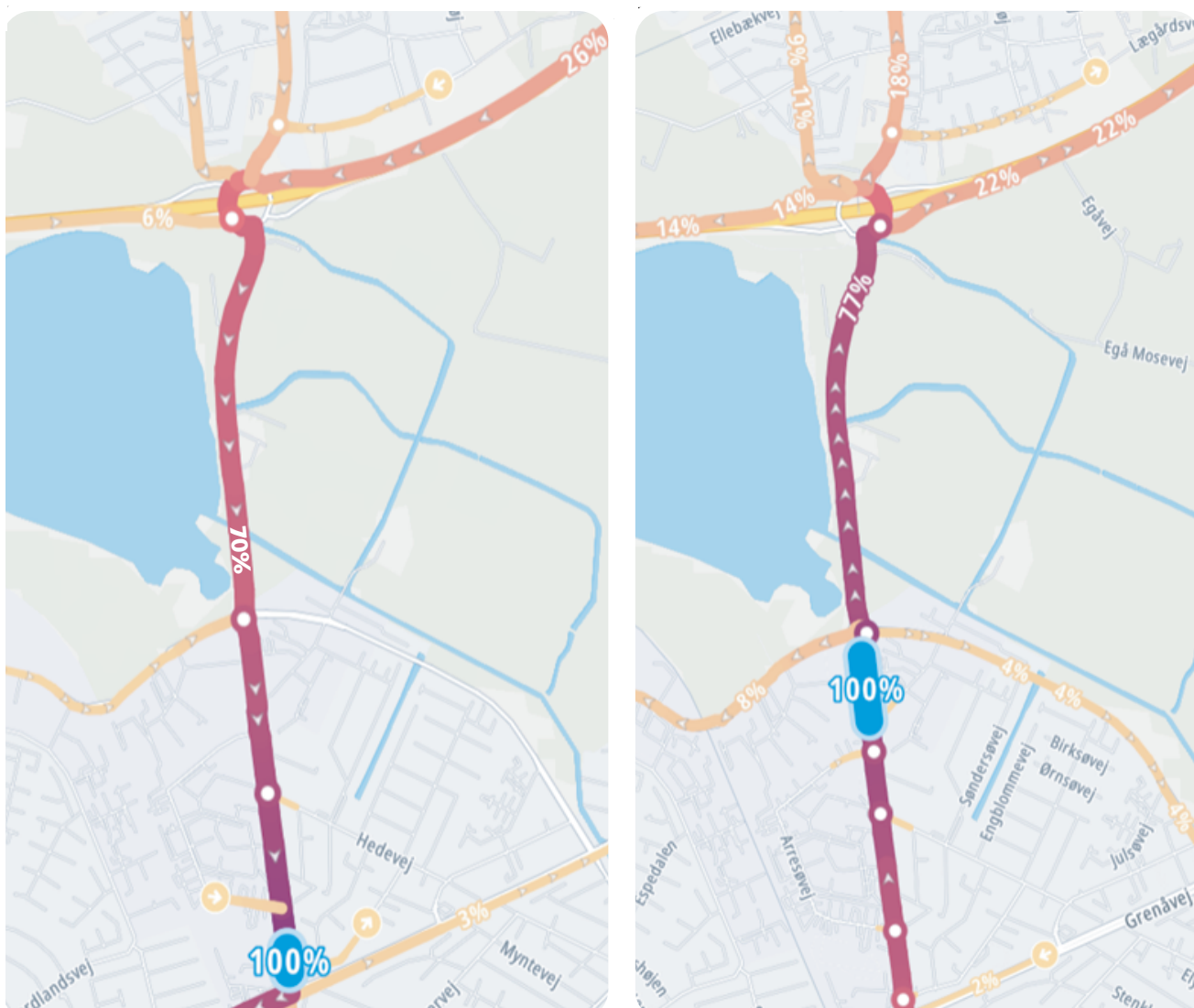
Figur 7. Hverdagsdøgnetrafik registreret ved målinger i 2023 eller 2024

Trafikken på Lystrupvej

Der er ud fra GPS-registreringer udført en analyse af hvor trafikken på Lystrupvej kommer fra/kører til. Figur 8 angiver resultater af disse registreringer. Data viser at omkring en fjerdedel af trafikken på Lystrupvej kommer via Djurslandsmotorvejen fra/til Djursland. Cirka 30% af trafikken på Lystrupvejs sydlige del skal til/fra Lystrup. Data viser desuden, at cirka en fjerdedel af trafikken på Lystrupvej benyt-

ter Lystrupvej som indfaldsvej fra Djurslandmotorvejen. Cirka 12% af trafikken på Lystrupvej kommer fra Risskov via Hørgårdsvej.

Lystrupvej agerer således gennemfartsvej for oplandsbyen Lystrup med trafik til/fra Aarhus, forbindelsesvej for Risskov til Djurslandsmotorvejen og samtidig indfaldsvej til Aarhus for pendlere fra Djursland.



Figur 8. Med blå er angivet et snit på Lystrupvej hvorfra det registreres hvorfra trafikken til dette snit kommer og kører hen. Registreringen er over hele døgnet i perioden 1. september til 6 december 2024 på hverdage. Til venstre ses det, at 70 % af trafikken i sydgående retning umiddelbart nord for Grenåvej er gennemkørende trafik. (Kilde: TomTom - O/D Analysis)

Fremkommeligheden på Lystrupvej er også registreret via GPS-data. For at vurdere fremkommeligheden på Lystrupvej mellem Viengevej og Grenåvej, så er der udtrukket data for hverdage for perioden januar til marts 2025 ekskl. uge 7.

Tidsrummet 10-13 anses som daglig trafik uden væsentlig påvirkning af fremkommeligheden. Fri rejse fastsættes som gennemsnitsrejsetiden (50%-fraktilen) i dette tidsrum.

I sydgående retning er der størst forsinkelser om morgenen. I den mest belastede halve time om morgenen i sydgående retning er rejsetiden for 85% fraktilen cirka tre gange så lang som ved fri rejse i løbet af dagen (markeret med rødt).

Om eftermiddagen er den mest belastede retning i nordgående retning (markeret med blå).

Det vurderes, at trafikmængden er tæt på kapacitetsgrænsen på Lystrupvej ved krydsene ved Grenåvej og Viengevej. Det vurderes, at mængden af gennemkørende trafik derfor formentligt ikke vil stige mærkbart på sigt, da trafikken vil finde andre veje.

Hastighederne i dagtimerne er acceptable i forhold til den skilte hastighedsgrænse. I nattetimerne er hastighederne højere. Ud for Hedevej er gennemsnitshastigheden registreret til 51,9 km/t og 85%-fraktilen til 59 km/t. Hastigheden er således høj, når trafikmængden er begrænset.

VIENGEVEJ-GRENÅVEJ	REJSETIDER		HASTIGHEDER	
	50%-FRAKTIL	85%-FRAKTIL	50%-FRAKTIL	50%-FRAKTIL
10.00-13.00	107 sek	170 sek	43 km/t	51 km/t
7.30-8-00	138 sek	311 sek	33 km/t	45 km/t
15.30-16.00	118 sek	242 sek	40 km/t	48 km/t

GRENÅVEJ-VIENGEVEJ	REJSETIDER		HASTIGHEDER	
	50%-FRAKTIL	85%-FRAKTIL	50%-FRAKTIL	50%-FRAKTIL
10.00-13.00	103 sek	147 sek	44 km/t	52 km/t
7.30-8-00	122 sek	203 sek	37 km/t	48 km/t
15.30-16.00	131 sek	273 sek	33 km/t	47 km/t

Tabel 2. Registrerede rejsetider og hastigheder i hver retning i udvalgte tidsrum

Trafikken på Hedevej

Hedevej betjener boligvejene der er tilsluttet Hedevej. Hedevej forbinder desuden Lystrupvej og Ravnsøvej. GPS-registreringer viser, at 25% af trafikken på Hedevej er

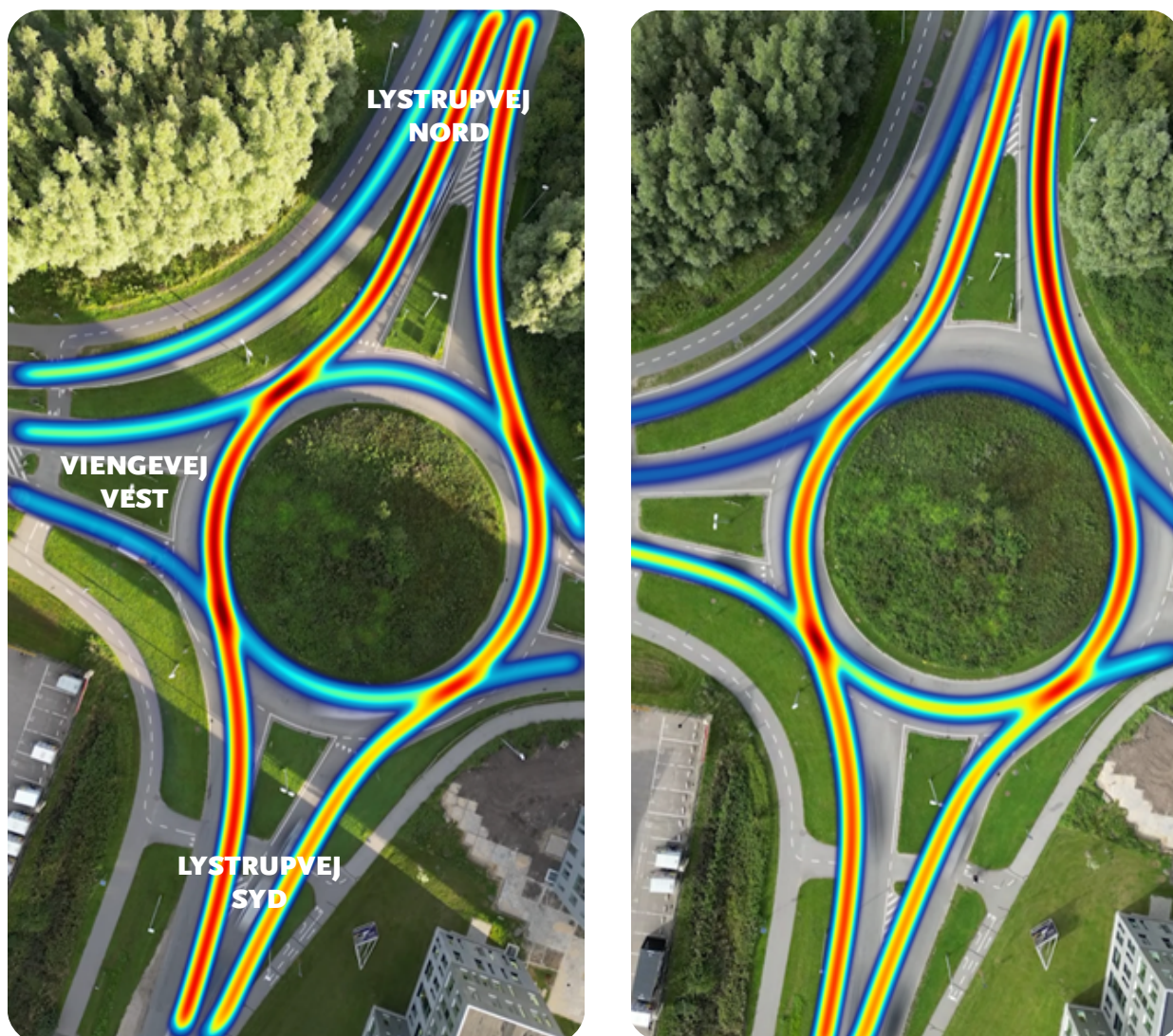
gennemkørende på hverdage. Dette svarer til cirka 400 køretøjer.

Trafikmængden er ikke steget over en periode på 8 år.

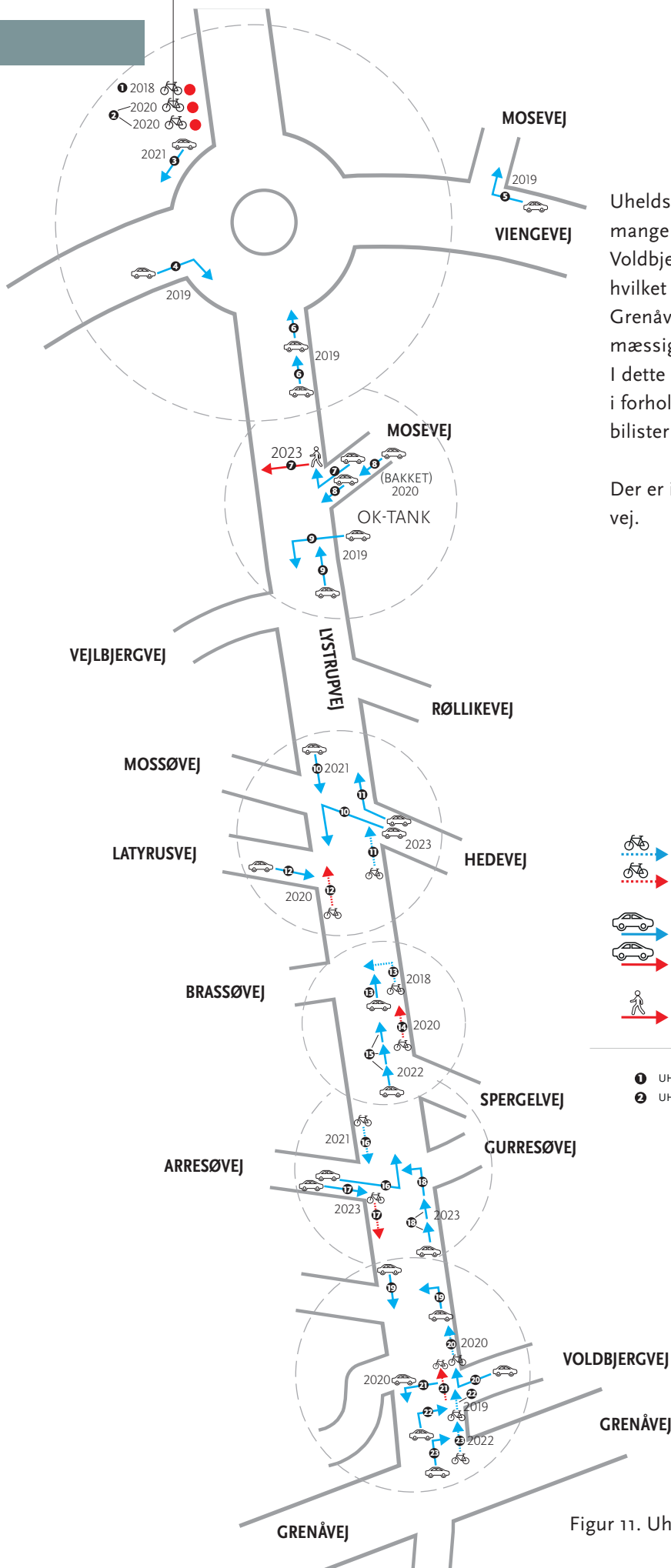
Trafikfordeling i rundkørslen Lystrupvej/Viengevej

Der er gennemført en trafiktælling i rundkørslen Viengevej-Lystrupvej en morgen og eftermiddag på en hverdag i september 2024.

Tællingen viser at de største trafikstrømme igennem rundkørslen er trafik mellem den nordlige og sydlige vejgren af Lystrupvej. Særligt fra Lystrupvejs sydlige del kører trafikken direkte igennem rundkørslen.



Figur 9. Heatmap fra de gennemførte tællinger. Til venstre morgentælling. Til højre eftermiddagstælling. Rødt er de største trafikstrømme, hvilket viser, at den primære trafik er på Lystrupvej lige igennem rundkørslen



Uhedsbilledet bærer præg af, at der er mange sideveje på Lystrupvej. Krydset ved Voldbjergvej er det mest uhedsbelastede, hvilket skyldes at krydset er for tæt på Grenåvej i forhold til hvad der er hensigtsmæssigt i forhold til trafikikkerheden. I dette kryds er særligt cyklister udsatte i forhold til uheld, hvilket kan skyldes at bilister har fokus på biltrafikken.

Der er ikke uheld på boligveje eller Hedevej.

- CYKLIST - MATERIELSKADE
- CYKLIST - PERSONSKADE
- BIL - MATERIELSKADE
- BIL - PERSONSKADE
- FODGÆNGER - PERSONSKADE

- ① UHELD PERSONSKADE - 2 CYKLISTER PÅ CYKELSTI
- ② UHELD PERSONSKADE - 2 CYKLISTER PÅ CYKELSTI + KNALLERT

Figur 11. Uheldstyper i perioden 2018-2023

TRAFIKSYSTEM LYSTRUPVEJ

FARTDÆMPET OG GRØN BYGADE

Lystrupvej er en vigtig forbindelse for de mange borgere og virksomheder i området. Teknik og Miljø har vurderet på mulighederne for at reducere trafikmængden på Lystrupvej ved at lukke for gennemkørselsmulighed. Det blev vurderet, at dette vil være u hensigtsmæssigt for beboere i Risskov Enge samt for andre bysamfund såsom Gl. Egå, der risikerer at blive påvirket af trafik, hvis Lystrupvej lukkes.

Der arbejdes derfor videre med et princip med en fartdæmpet grøn bygade, hvor der arbejdes med vejens udformning og hastighed. Hastighedsgrænsen blev i foråret 2024 nedsat til 50 km/t på en del af strækningen. Vejens indretning blev dog

ikke ændret i forbindelse med dette tiltag. Vejens indretning kan ændres i stil med Silkeborgvej igennem Åbyhøj, så der etableres fartdæmpere, grønne elementer samt flere sikrede krydsningsmuligheder, jf. figur 13. Der er dog begrænset plads til udvidelse af vejen flere steder, og det vil kræve arealerhvervelse at udvide vejen. Tiltaget kan sikre en lavere hastighed i særligt tidsrum hvor trafikmængderne er begrænsede. Tiltaget kan desuden give Lystrupvej og Risskov Enge en ny identitet. Det skal undersøges om hele eller dele af strækningen skal indgå i forslaget.

Det vurderes, at løsningen ikke vil påvirke trafikmængden mærkbart.



Figur 12. En fartdæmpet og grøn bygade kan etableres på strækningen angivet med rødt. Udstrækningen af hvor gaden skal omdannes til en fartdæmpet grøn bygade skal undersøges

En fartdæmpet grøn bygade kan medvirke til at give en identitet til området Risskov Enge. I dag opdeler vejen bydelen men med den rette planlægning kan byudvikling og omdannelsen af vejen medvirke til at samle området. Denne planlægning kan eventuelt ske i en helhedsplan for hele Risskov Enge.

Hedevej

Hedevej er en vigtig vejforbindelse for en stor del af boligvejene øst for Lystrupvej.

Cirka en fjerdedel af trafikken på vejen er gennemkørende. Den gennemkørende trafikmængde er dog begrænset. En del af den gennemkørende trafik er formentlig trafik til området vest for Lystrupvej som har benyttet handelsmuligheder på Ravn-søvej. Det vil være vanskeligt at håndhæve et generelt gennemkørselsforbud.

Det anbefales, at Hedevej opretholdes som i dag.



Figur 13. Eksempel fra Silkeborgvej hvor der er indarbejdet bedre krydsningsmulighed og mere grønt i vejrummet.

Juni 2025, Mobilitet

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune
Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

