

Hørings svar til Debatoplæg ny Brendstrupvej H441

Først og fremmest støtter jeg den østlige linjeføring af hensyn til beboerne i Kasted by samt grundvands- og naturinteresserne i området. Med udgangspunkt i den linjeføring vil jeg komme med forskellige idéer og forslag til løsninger af forskellige problematikker og fremtidige perspektiver for trafikken i området.

Adgang til Brendstrup skov Startende fra syd så bør adgangen til Brendstrup skov forbedres (som et separat projekt kunne man forbedre stiforholdene i skoven både de rekreative stier plus den planlagte supercykelsti O2). Stisystemet i skoven hænger sammen med stierne omkring søerne ved industriområdet omkring Bredskiftevej. Der er i dag dog ingen stier langs Bredskiftevej og stierne omkring søerne er adskilt af vejen uden ordentlige krydsningsforhold. Når den nye vej etableres med dertilhørende cykelstier, så bør der etableres ordentlige krydsningsforhold for bløde trafikanter samt skiltning af de rekreative stier mod Brendstrup skov.

Supercykelstien Hernæst er der planerne for supercykelstien. Det er godt, der bliver lagt op til en niveaufri krydsning. Denne bør tage så stor som muligt hensyn til højdeforskellene for cyklisterne, da supercykelstier i forvejen tilbagelægger en del højdemeter.

Jeg undrer mig dog over kortet i Debatoplægget, der viser en anden linjeføring end den som supercykelstien har i dag.

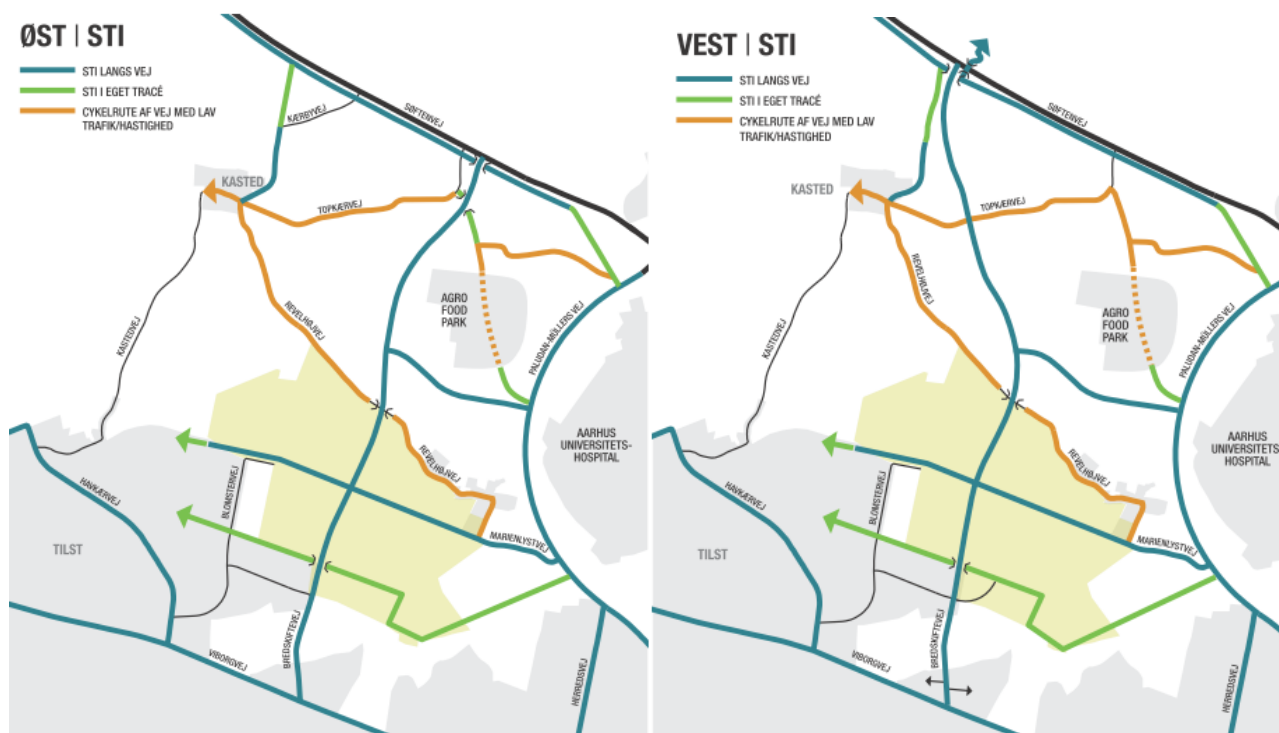
Mørkeblå: linjeføring i debatoplæg. Lyseblå: Forslag til alternative linjeføringer:



Hvis man vil etablere en ny sti igennem det nye byudviklingsområde ved Marienlyst, som den primære

færdselsåre for cyklister, så bør man ikke glemme supercykelstien, der også bør have en niveaufri krydsning af den nye vej. Hvis man ikke laver en niveaufri krydsning ved Blomstervej, så bør man sikre både vha. skiltning og en direkte linjeføring, at den nye rute igennem byudviklingsområde bliver den mest naturlige rute, således at cyklisterne bliver ført imod den nye niveaufri krydsning i stedet for krydset ved Blomstervej. Blomstervej bør desuden få cykelstier.

Derudover undrer jeg mig over, at der er forskellige kort for området. Kommer der eller kommer der ikke en vejforbindelse fra Blomstervej til cykelstien?

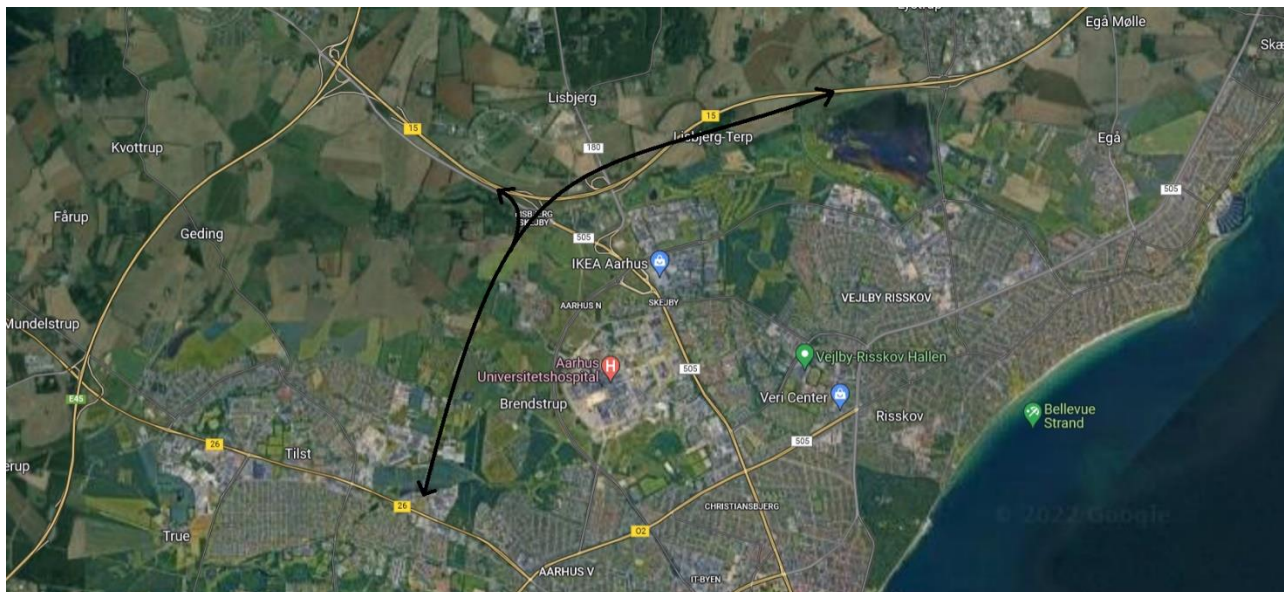


Generelt vil jeg dog gerne rose planen for at medtage flere gode underføringer af stier, der kan fremtidssikre gode stiforbindelser i området.

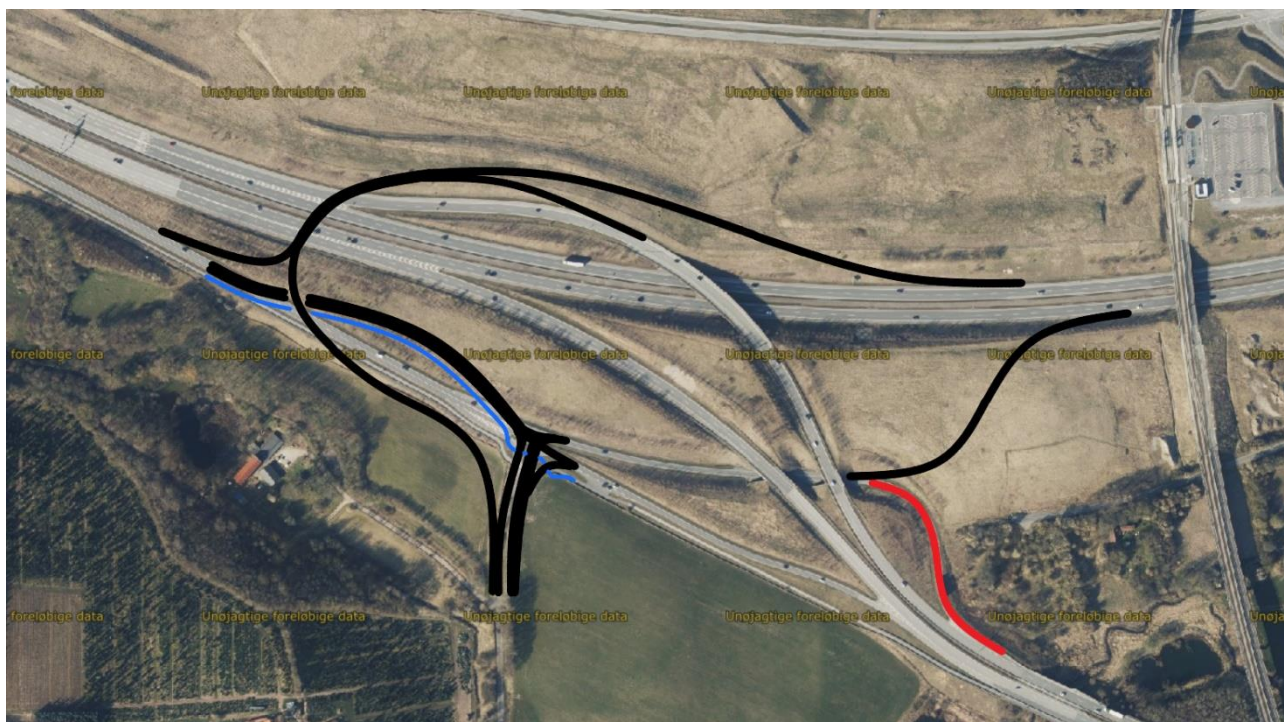
Egådalen Her bør vejen lægges på en decideret bro for at sikre en god faunapassage v. Egåen. Et sammenhængende naturområde vil også skabe muligheder for trampestier langs åen, som kan skabe herlighedsværdier for beboerne i det nordlige Aarhus.

Tilslutning til Djurslandmotorvejen En af de trafikale fordele ved linjeføring øst er at den kan skabe en naturlig forlængelse af Djurslandmotorvejen, der kan virke som omfartsvej omkring Aarhus N og aflaste den nordlige del af Ringvejen og skabe mulighed for at trafikdæmpe eller -sanere Hasle, Christiansbjerg og Vejlbj. Hvis den ikke får en ordentlig opkobling til Motorvejen, så mangler en stor del af grundlaget for at bygge en 4-sporet vej, også bør man holde sig til maksimalt 2 spor, da mere vil være både unødvendigt og

spild af penge.



Dette kræver dog en ordentlig opkobling til Djurslandmotorvejen. Her vil jeg foreslå en relativt simpel løsning:



Denne løsning kræver først og fremmest et anlæg af en ny bro over motorvejen med plads til to spor, der kobles på den eksisterende bro, hvorved nødsporet her tages i brug. Samtidigt overflødiggør det den nuværende frakørsel til Søftenvej, der er både trang og har skarpe sving, lav hastighed og dårlige oversigtsforhold. Underføringen bliver genbrugt til en ny tilkørsel til Djurslandsmotorvejen, således er der

er direkte adgang fra den nye vej

Cykelstien er på illustrationen ført gennem krydset i niveau som det er tilfældet nu, men den kan (og bør) også føres under den nye vej.

Jeg er klar over at denne del skal ske i samarbejde med Vejdirektoratet, men jeg håber I kan bruge forslaget og tager det med videre!