

September 2024

# BEMÆRKNINGSNOTAT

*Udvidelse af Nord-Sydvejen*

*Etape 4 – Ryomgård bypassage*

**OPSAMLING PÅ BORGER- OG AKTØRDIALOGER I  
FORBINDELSE MED BORGERMØDE AFHOLDT DEN  
30. APRIL 2024**

## Bemærkningsnotat

Bemærkningsnotatet er en opsamling på den borger- og aktør dialog der er opstået under og efter borgermødet i Ryomgård i forbindelse med Nord-Sydvejens etape 4, Ryomgård bypassage.

Nærværende notat er alene en opsamling på den dialog, der har været med Administrationen og ikke en høring. Notatet er bygget op omkring de 3 løsningsmodeller, som blev præsenteret på mødet, der ud over er der samlet op på generelle overvejelser, som vedrører alle løsningerne. Der vil være emner og spørgsmål, som ikke besvares i dette notat, men det er forsøgt at svare på og behandle de emner, der synes at være mest og bredest interesse for.

Notatet er opbygget i følgende afsnit:

A: Generelle emner på tværs af løsninger

B: Løsning: Rundkørsel

C: Løsning: Signalreguleret lydkryds

D: Løsning: T-kryds med knækket prioritet

Besvarelserne er en sammenskrivning af Administrationens faglige vurdering, af en projektmæssig vurdering foretaget af Administrationens rådgiver på sagen og af en trafiksikkerhedsmæssig vurdering af uvildig trafiksikkerhedsrevisor.

# Bemærkninger

## A. Generelle emner på tværs af løsninger

- **Alternativ cykelstirute**

Forslag om at etablere cykelstien fra Skovtoften ad en alternativ rute end gennem Slotsgade som er meget smal. Cykelstien kunne føres ad grusvej/Østergade (privatfællesvej) fra Skovvej til Slotsgade/banesti/Thorsagervej. Herfra vil der være en naturlig forlægelse af stien til Jernbanegade. Derved vill de bløde trafikanter henvises til Østergade, så der ikke skal etableres cykelsti på Slotsgade. Dog må cykeladgangen ikke være 'for god' så den bliver en smutvej for lokalkendte billister, som vil tage denne vej for at undgå vente tid i et eventuelt kommende kryds.



## Administrationens bemærkninger

Østergade er en privat fællesvej med en kørebane bredde på 5-5,5 meter, der er opbygget som en grusvej. For at cyklister og andre bløde trafikanter kan benytte denne vej sikkert, vil det kræve, at vejen bliver asfalteret og opklassificeret til offentlig vej. Der er dog flere ejendomme langs Østergade med indkørsler, hvor bilister ofte bakker ud, hvilket vil skabe utryghed og forringe trafiksikkerheden.

Desuden vurderes det, at det ikke vil være en attraktiv alternativ rute for cyklister da det vil opfattes som en omvej for både cyklister fra syd (Slotsgade) mod nord (Nimtoftevej) og modsat. Det er meget vanskelige at få cyklister til at afvige fra den rute, som de opfatter som den hurtigste, hvorfor det, uanset udformning, ikke vil være et bedre alternativ end den eksisterende rute.

For lette trafikanter fra syd (Slotsgade) mod øst (Skovvej) vurderes det, at ruten via Østergade vil være et bedre alternativ for cyklende med destination i Ryomgård. Det vurderes dog, at for cyklister med destination længere mod øst vil Gjerrildbanestien fungere som et bedre alternativ, især i sommerperioderne.

Den alternative rute vil desuden medføre flere krydsninger af veje, hvilket kan have negativ effekt på trafiksikkerheden, ligesom flere krydsninger vil desuden øge rejsetiden. Overordnet set vurderes det derfor, at en opgraderet rute via Østergade ikke vil have den ønskede effekt for cyklende mod Nimtoftevej/nord, og at der i den modsatte retning vil være endnu mindre effekt.

- **Buslommer på Nimtoftevej**

Overvejelser omkring hvorvidt der bør indtænkes buslommer til bussen når vejen ombygges. I dag holder bussen på vejen, så den spærrer for trafikken når den stopper.

### **Administrationens bemærkninger**

I dagens situation holder busser på Nimtoftevej på kørebanen. På begge sider af vejen er der fortovej. Ved at have busserne holdende på kørebanen er der følgende fordele for både buspassagererne og trafikken på Nimtoftevej:

- Bussen behøver ikke at skifte vognbane på vej ind- og ud af en buslomme, hvilken sparer bussen tid og reducerer forsinkelser.
- Ved ikke at have vognbaneskift ud fra buslommen reduceres risikoen for kollisioner med den øvrige trafik i samme retning.
- Stoppende busser på kørebanen er mere synlige for den øvrige trafik, hvilket forbedrer sikkerheden for både buspassagerer og fodgængere.
- Stoppende busser på kørebanen har en dæmpende effekt på hastigheden og bør indtænkes i fremtidige hastighedsdæmpende tiltag på Nimtoftevej.

Derudover kræver buslommer ekstra plads langs vejen, hvilket kræver, at busstoppestedet flyttes eller indhentning af areal på matriklerne på begge sider af vejen.

Det vurderes derfor overordnet, at løsningen med at bussen holder på vejarealet forsat fastholdes.

- **Støjdæmpende asfalt**

Naboer er bekymrede for en forøgelse af vejstøj og spørger til mulighed for at bruge støjdæmpende asfalt og effekten heraf.

### **Administrationens bemærkninger**

Støjreducerende asfalt har størst effekt, når hastigheden er over 60 km/t. Ved lavere hastigheder vil motorstøj få mere betydning og udgøre en større del af støjen ift. vejstøj, som opstår mellem dæk og vejbelægningen. I dag er hastigheden på vejstrækningen 50 km/t.

Der er i dag udfordringer med at nogle kører for stærkt på strækningen, hvorfor det overvejes om der kan gennemføres eventuelle hastighedsreducerende tiltag på Nimtoftevej. Ved at sænkes hastigheden, sænkes støjniveauet også forventeligt.

- **Cyklisme på strækningen**

Der stilles spørgsmål til hvor mange cyklister, der egentlig er på Nimtoftevej og efterlyses generel fakta på cykeltrafik.

#### **Administrationens bemærkninger**

Der er ikke foretaget en ny cyklisttælling for nylig, men i sommeren 2021 gennemførtes en tælling, som viste, at der var 185 cyklister på en uge. Den relativt lave cykeltrafik på Nimtoftevej er muligvis et udtryk for, at de nuværende forhold ikke er optimale for cyklister.

I Syddjurs Kommune ønsker vi dog at fremme grøn mobilitet og cyklisme – både for folk i hverdagen, for pendlere og turister. Det er derfor en kommunal strategi at sikre gode cykelstier i kommunen som understøtter denne ambition.

- **Tilkørsel til Nimtoftevej fra sideveje**

Fra flere sider bemærkes det, at det er svært at køre ud på Nimtoftevej fra Nordre Ringvej, Skovtoften og Skovbakken i højsæsonen. En løsning med lysregulering eller rundkørsel ved Nordre Ringgade/Skovtoften/Nimtoftevej efterspørges.

Borgernes formodning er, at dette vil have den positive afledte effekt at farten sænkes og det bliver lettere at tilgå Nimtoftevej fra de øvrige sideveje, ligesom skolebørn tryggere kan krydse gaden når de skal fra boligkvarterene øst for Nimtoftevej til Marienhoffskolen.

#### **Administrationens bemærkninger**

Der er i nærværende projekt ikke afsat midler til etablering af nyt anlæg ved Nordre Ringvej/Nimtoftevej. Forholdet omkring krydset behandles derfor som et særskilt projekt, som Administrationen ønsker at prioritere ind i trafiksikkerhedsarbejdet. Det vurderes at der bør foretages yderligere undersøgelser af omfanget af generne, sammenholdt med omkostninger, forsinkelser af gennemkørende trafik mv. For at belyse, hvor stort problemet reelt er. Dvs. undersøgelse af hvor ofte det sker, hvor mange det påvirker, og hvor længe de venter.

*Vedrørende forhold omkring hastighedsnedsættende tiltag og sikre overgange for lette trafikanter, se nedenstående afsnit.*

- **Sikre krydsningsmuligheder for lette trafikanter**

Der er en del bekymring om sikre krydsnings muligheder for skolebørn ved Skovtoften og Skovbakken. Disse skal krydse vejen for at komme i skole. Der er i dag en tunnel under Nimtoftevej til lette trafikanter, men denne bliver ikke brugt da bakken er for stejl til at børn selv kan trække deres cykler op.

#### **Administrationens bemærkninger**

Det er relevant at samtænke hastighedsdæmpende foranstaltninger med valg af cykelstiforhold/forhold for lette trafikanter og eventuelle krydsningsløsninger.

Hvorvidt tunnellen kan gøres med attraktivt at anvende i forhold til tilgængelighed, beplantning, belysning og øvrige forhold bør besigtiges af Administrationen. Dette ligger ud over nærværende projekt.

- **Fartdæmpning på Nimtoftevej**

Der er generelt meget fokus på fartdæmpning på Nimtoftevej. Det opleves af byens borgere at der køres meget for stærkt, meget ofte på Nimtoftevej. Der foreslåes forskellige løsninger som 40 km/t zoner, chikaner med forsætninger udformet som forsinkelsesbassiner eller bede, vejbump mv.

Grundlæggende handler det om, at det lange lige stykke indbyder til at køre hurtigt. Når man kommer nord fra og kører ind i byen, bliver man ikke bremset når man kører ind i byen. Desuden opleves denne del af Nimtoftevej ikke særlig bymæssig, hvorfor man ikke automatisk sætter hastigheden ned. Der stilles spørgsmål til hvordan farten påvirkes, når vi nu visuelt gør vejen endnu breddere, ved at etablere cykelstier på begge sider af vejarealet.

#### **Administrationens bemærkninger**

Det er Administrationens vurdering, at der skal arbejdes med hastighedsnedsættende tiltag på Nimtoftevej. Mulige tiltag samtænkes med det øvrige projekt på strækningen, herunder især cykelstiløsningen. Ved en cykelstiløsning på begge sider af Nimtoftevej vil det visuelle udtryk af vejen synes bredere, hvilket kan virke opfordrende til højere hastigheder. I dag er der allerede udfordringer med for høj fart. Tællinger i november 2022 (sydlig tælling) viser en 85%-hastighedsfraktal på 59,2 km/t, som er 9,2 km/t over hastighedsgrænsen, som 58,1 % af køretøjerne var over.

Ved en lavere hastighed bliver krydsning af Nimtoftevej mere sikker for lette trafikanter og samtidig forbedres udkørsel fra sideveje for både bilister og cyklende. Det er Administrationens vurdering af det bør afsøges i den kommende detailprojektering hvilke hastighedsnedsættende tiltag, der vil være mest relevante for strækningen med øje for alle brugergrupperes behov samt hensyn til naboer.

- **Vejbredde**

Der udtrykkes bekymring om, om det er vejbanen der bliver bredere eller 'kun' en cykelsti der tilføjes på ydersiden af vejen. Altså om det er bilerne eller de bløde trafikanter der kommer tættere på husene.

#### **Administrationens bemærkninger**

Skitseforhold ikke fastlagt på nuværende tidspunkt. Ved etablering af cykelsti vil der være behov for indhentning af arealer. Løsningens udformning og eksisterende forhold afgør omfang på begge sider af vejen. Som udgangspunkt er det kun forhold for lette trafikanter, der rykkes tættere på boligerne.

- **Dobbeltrettet cykelsti, Nimtoftevej**

Overvejelser fra flere borgere om, hvorvidt en dobbeltrettet cykelsti på højreside af Nimtoftevej er en mulighed. Det antages at der derved skal eksproprieres mindre areal.

#### **Administrationens bemærkninger**

Dobbeltrettet cykelsti i den ene vejside i byer bør kun anlægges i tilfælde, og hvor cyklisterne starter og slutter på samme side af en trafikeret vej, og hvor der ikke er sidevejstilslutninger eller overkørsler. Dobbeltrettede stier langs veje er ikke anvendelige i centrale byområder, da der ved krydsninger med biltrafik kan opstå farlige situationer. Bilister forventer ofte ikke cyklister fra begge retninger på samme side af vejen, hvilket kan føre til ulykker.

Den dobbeltrettede sti adskiller dog cyklisterne helt fra biltrafikken, da der er krav om skillerabat på 1 m. Dette kan øge den oplevede tryghed for cyklisterne, men samtidig også øge hastigheden på Nimtoftevej, medmindre der foretages tiltag for at modvirke dette.

Det er Administrations vurdering at dette bør afsøges yderligere i den kommende skitseprojektering.

### Cykelsti som 'delt sti'

Forslag om at profil til fortov og cykelsti etableres som en 'delt sti' som på Vestergade. Derved er der brug for mindre areal til fortov og cykelsti.

#### Administrationens bemærkninger

Delt sti bør anlægges, hvor der er få lette trafikanter, og pladsforholdene. Med cykelsti og fortov i samme niveau og kun adskilt ved afmærkning eller belægningsforskel er risikoen for ulykker mellem fodgængere og cyklister større, da fodgængere ubevidst kan befinde sig på cykelstien, hvis der ikke er afmærkning eller belægningsforskel, som tydeligt angiver placering. Det antages, at cyklister vil cykle på fortovet, jo smallere cykelstien er.

Hvis det er muligt, er det ofte bedre at adskille cyklister og fodgængere ved at have separate stier eller baner for hver gruppe. Dette kan forbedre sikkerheden og komforten for alle brugere, herunder ældre, skolebørn, synsufordrede.

En delt sti anbefales ikke på strækninger med mange overkørsler, da cyklisterne med en delt sti grundet manglende fortov kommer tættere på den udkørende trafik sammenlignet med enkeltrettede cykelstier. Dertil kan der være beplantning som hække eller hegn, der tager noget af oversigten.

Det er Administrations vurdering at dette bør afsøges yderligere i den kommende skitseprojektering.

### Bykvalitet

Der udtrykkes ønske om opmærksomhed på hvad der er for en oplevelse når man kører gennem byen? Hvilken kvalitet får det kommende vej/gaderum? Skal byen være en soveby eller interessant oplevelse når man kører igennem?

#### Administrationens bemærkninger

Opfattelsen af Ryomgård som trafikant påvirkes af valgte løsninger i projektet. Ønsker og mål for byens udtryk kan behandles og indarbejdes i en masterplan for byen med fokus på trafik og mobilitet. En sådan plan ligger ud over nærværende projekt, som beskæftiger sig med en funktionel udvidelse af vej og cykelsti. Opstår der eventuelle 'overskuds'-arealer i forbindelse med processen, er det Administrations vurdering at disse bør indtænkes i en berigelse af byen, funktionelt som æstetisk.

## Af- og pålæsningsmuligheder for forretninger

Der efterspørges mulighed for og opmærksomhed på forretningerne på Slotsgades muligheder for af- og pålæsningsmuligheder. Forretningerne er afhængige af disse leveringer/afhentninger – i dag for eksempel 2 gange dagligt til køkkenforretningen. I dag parkere de på vejarealet og spærrer for trafikken op mod rundkørslen. Dette fører til farlige situationer når personbiler prøver at trække uden om de parkerede lastbiler. Forslag, at fjerne ejendom på hjørnet i rundkørselen og lave svingbane ind til bagside af køkkenbutik.

### Administrationens bemærkninger

Uhensigtsmæssig standsning kan medføre farlige situationer på grund af dårlig oversigt fra sideveje, uhensigtsmæssig forbikørsel, kørsel på cykelsti og fortov mv. Administrationen afsøger mulighederne i forbindelse med skitseprojekteringen, da det er et vigtigt punkt i forhold til trafiksikkerhed op mod rundkørsel eller eventuelt kommende lyskryds.

Der henvises i øvrigt til parkeringsplads på Jernbanegade.

## Ekko

Bekymring om ekko på vejstrækningen ved Nimtoftevej – et muligt ekko vil blive forværret ved høje støttemure når/hvis der skal arbejdes med terrænet på begge sider af vejen.

### Administrations bemærkninger

Støjgener kan reduceres iforbindelse med eventuelle hastighedsdæmpende tiltag på Nimtoftevej.

Akustiske analyser kan dog undersøge om ekko bliver en realitet i forbindelse med ombygningen af Nimtoftevej, når der er taget beslutning om projektets udformning.

## Sammenhæng i cykelforbindelser

Obs på at cykelsti til Mesballe hænger sammen med sti gennem Ryomgård

### Administrations bemærkninger

Stiprojektet igennem Ryomgård indgår som en del af overordnede planlægning af cykelstier i Syddjurs Kommune og tænkes derfor naturligt sammen med kommunens øvrige cykelstier.

## B. Bemærkninger til løsning med rundkørsel

Kommentare fra borgermødet

- For kort afstand mellem rundkørsel og Nordlyvej – biler fra Skovvej med Vestergade blikker ud af rundkørslen tror udkørende fra Nordlyvej at de blinker ind på Nordlyvej, hvilket skaber farlige situationer. Kan Nordlyvej blive rundkørsels 4. ben? Så rundkørsel og t-kryds ved Nordlyvej sammenbygges. Eller kan Nordlyvej lukkes mod Vestergade?
- Kan man lave en stor oval rundkørsel, som fjerner knækket mellem Nimtoftevej og Skovvej og den eksisterende rundkørsel? Inddrag køreskolen og hjørneejendommen Slotsgade/Skovvej.
- Adgangen gennem rundkørslen fra Skovvej til Vestergade er 'for lige', man bliver ikke nødt til at tage farten af, hvilket opleves udtrykt og folk kører for hurtigt
- Hjørneejendom Slotsgade/Skovvej skaber dårlige oversigtsforhold – især er der svært at se om der kommer cyklister rundt i rundkørslen når man holder på Skovvej
- Ikke ordenligt optegnede cykelbaner
- Ønske om at få cyklerne ud af rundkørslen
- Rundkørsel er at foretrække sammen med letbanen, så trafikflowet ikke blokeres. Der opstår i forvejen ophobning af biler, når letbanen kommer. Opmærksomhed på at et eventuelt kryds skal have intervaller, der passer med letbanens flow, så der ikke opstår trafikpropper.

### Administrationens bemærkninger

Hvis der arbejdes videre med en moderniseret rundkørsel, skal en eventuel lukning/ensretning af Nordlyvej belyses. Det kan eventuelt overvejes at ensrette den mod nord, så risiko for mistolkning af udkørende fra rundkørslen undgås. Konsekvenserne ved en lukning eller ændrede adgangsforhold bør dog undersøges nærmere – også i forhold til at det kan medføre øget trafik på Egevej (krydsning af Nord-syd-stien, hvis den etableres som enkeltrettet) og på Marienhoffvej (direkte adgangsvej til skolen).

Ovale rundkørsler anbefales generelt ikke.

## C. Bemærkninger til løsning med signalreguleret lyskryds

Kommentare fra borgermødet

- Lyskurve skal koordineres med letbanen og sæsontrafikken for at sikre at der ikke opstår trafikpropper og ophobning af biler.
- For høj fart Vestergade/Skovvej kan afhjælpes med lyskryds, i dag kører folk igennem med alt for høj fart, da man ikke behøver bremse i den eksisterende rundkørsel.
- Dårlig oversigt ved Nordlyvej, kan det indarbejdes i lyskryds?
- Alternativ cykelsti ad Skovvej - Østergade – Jernbanegade – Markedsgade og derved holde cyklister ud af lyskryds.
- Tilgodeser lokal trafik og generer kun sommertrafikken lidt. Ønske om at signalet ændres og tilpasses den lokale trafik udenfor højsæsonen, så den passer til byens egen rytme.

### Administrationens bemærkninger

Løsning med et signalreguleret kryds kan, som nævnt af borgere, tilpasses trafikken i løbet af året, hvilket vil være fordelagtigt. Et signalreguleret kryds kan dog ikke forventes alene at have en bedre

hastighedsdæmpende effekt end den nuværende rundkørsel, hvorfor der fortsat vil være fartviser ved ankomsten til byen ad Skovvej.

#### **D. Bemærkninger til løsning med T-kryds med knækket prioritet**

Kommentare fra borgermødet

- Vær opmærksom på kørekurver til vogntog på 16 meter – både i retning Skovvej/Nimtoftevej og Vestergade/Slotsgade
- Bekymring om at blokere Vestergade ved at lave forkørsel nord-syd. Dette er måske godt for sommertrafikken, men vil ikke understøtte den daglige trafik uden for sommermånederne. Ved prioritering nord-syd vil der komme lang kø på Vestergade.
- Farligt med udkørslen fra Nordlyvej til Vestergade. Folk kommer for hurtigt og der er dårlig oversigt på grund af hjørneejendom Nordlyvej/Vestergade

#### **Administrationes bemærkninger**

Ved en ombygning til T-kryds med "knækket" prioritet bør det klart fremgå af vejgeometrien, at der er tale om et vejsving med tilslutning af en "mindre betydende vej", hvilket i denne sammenhæng vil være Vestergade, hvor trafikken pålægges vigepligten i krydset. Bekymringen om kø på Vestergade er korrekt – det kan muligvis medføre kø og større forsinkelser for den indkørende trafik på Vestergade set i forhold til nuværende udformning, da der skal viges for trafik i begge retninger, hvilket giver færre muligheder for at køre ud i krydset. Kø og forsinkelserne på Vestergade forventes at være størst i ferieperioderne, hvor den gennemkørende trafik forventes højere set i forhold til resten af året.

Set i forhold til det øvrige vejnet kan kølængden potentielt set blive længere end afstanden til Nordlyvej, som er placeret ca. 35 meter vest fra krydset. Med kølængder længere end tilstødende veje til Vestergade forringes fremkommeligheden for de øvrige veje. Disse overvejelser medtages i den faglige vurdering af hvad den bedste løsningsmodel for vejgennemførslen er.

Problematik Nordlyvej-Vestergade er tidligere kommenteret under 'B. Bemærkninger til løsning med rundkørsel', og bør undersøges nærmere.

