



Trafiknotat:

Fredeliggørelse af Byvej, Hornslet

Vurdering af forskellige alternativer

29/8 2025

1 Forord

Dette notat er udarbejdet for Syddjurs Kommune af trafiksikkerhedsrevisor og trafikplanlægger Erik Gersdorff Stilling, TRAFIKSTIL i samarbejde med Jan Luxenburger fra firmaet Luxenburger Trafiksikkerhed & Vejteknik.

Vurderingerne i dette notat er baseret på gentagende observationer på strækningen, som er sket på forskellige tidspunkter af døgnet, på forskellige årstider og som både gående, cyklende og bilist.

Notatet er udarbejdet som bidrag til Syddjurs Kommunes undersøgelse af forskellige muligheder for at fredeliggøre trafikforholdene på Byvej, herunder at forbedre forholdene for cyklister og fodgængere. Det er desuden et ønske fra Syddjurs Kommune, at fortove/sidearealer langs Byvej skal udvides, så der er plads til at skabe mere liv i området.

Løsningsforslag og afgrænsninger er drøftet og udarbejdet i samarbejde med projektleder Lukas Peter Björn Wassberg, Plan og udvikling, Syddjurs Kommune, samt fagpersoner Mobilitet og Arealdrift, Syddjurs Kommune.

Projektstrækningen er afgrænset til Byvej, men efter aftale med Syddjurs Kommune indeholder dette notat også enkelte fokuspunkter og anbefalinger til tiltag, som ligger uden for projektområdet, da en evt. ændring af vejforholdene også kan medføre konsekvenser på det omkringliggende vejnet.

Notatet omfatter:

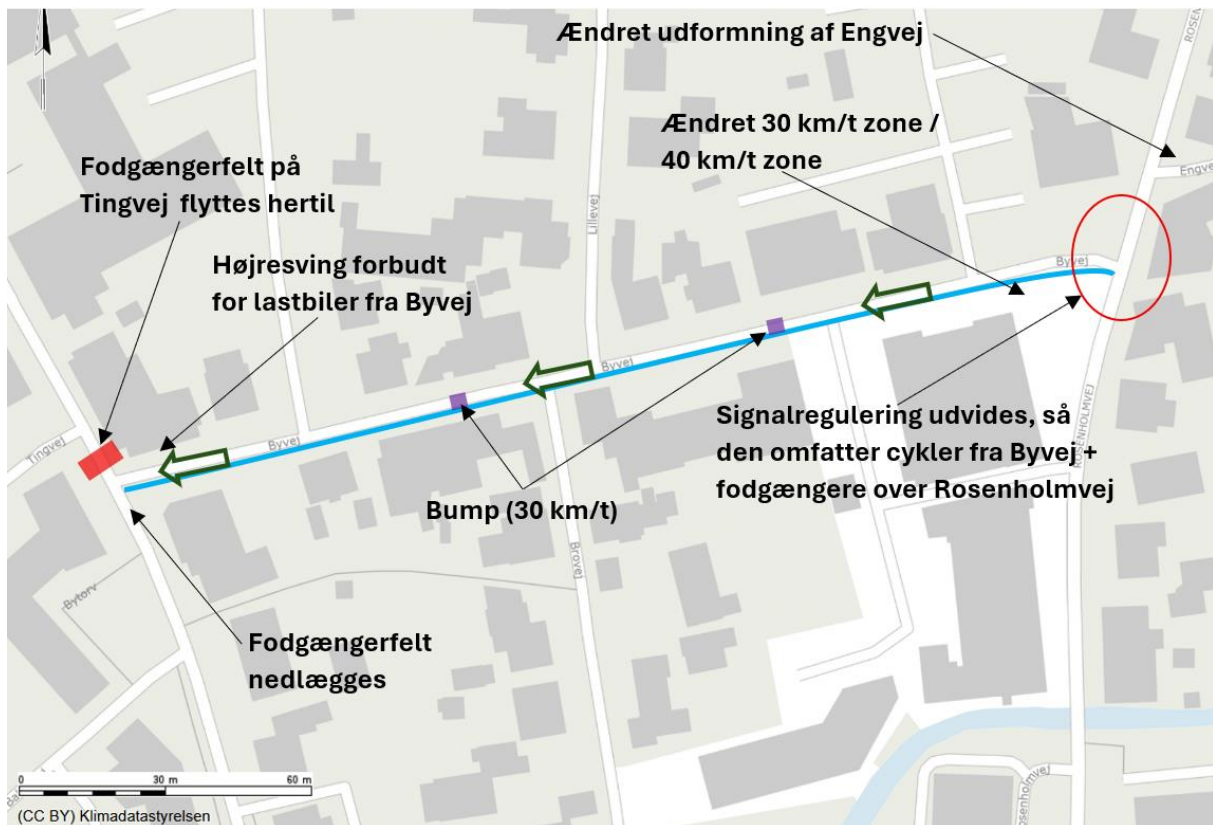
- Beskrivelse af eksisterende forhold
- Generelle trafikale udfordringer
- Oversigt over potentielle principper for fredeliggørelse af strækning, samt fordele og ulemper ved disse
- Anbefaling af tiltag
- Fokuspunkter i forsøgsperiode (ca. 1 år)

2 Sammenfatning

Ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt perspektiv anbefales det, at Byvej ensrettes i vestgående retning, og at der etableres cykelsti for modstrømstrafik. Denne løsning tilgodeser trafiksikkerhed og tryghed for cyklister, samtidig med at biltrafik og varelevering fortsat kan køre hele vejen gennem Byvej.

Det kan ikke undgås, at en fredeliggørelse af Byvej og en forbedring af trafiksikkerheden af især krydset Byvej-Rosenholmvej vil påvirke biltrafik og varelevering, men det vurderes, at en ensretning vil have markant mindre indvirkning end fx etablering af et gennemkørselsforbud.

Alternativt kan det overvejes at lave gennemkørselsforbud for biltrafik på Byvej – fx med fysisk blokering mellem Brovej og Lillevej. Denne løsning vil dog øge biltrafikken på Lillevej og Brovej.



Figur 1 Grov illustration af anbefalede tiltag. Nærmere beskrivelse findes i afsnit 6.

3 Eksisterende forhold på Byvej

Byvej er ca. 200 m lang og afsluttes i begge ender i T-kryds, hvor trafik fra Byvej er pålagt vigepligt.

Der er dobbeltrettet trafik på ca. 5-5,5 m bred kørebane. To rækker brosten adskiller kørebane og fortov. Fortov i begge vejsider varierer i bredde. Generelt er det ca. 1,3 m bredt, men varierer mellem ca. 1 m og ca. 2,5 m. I begge vejsider ligger fortov i niveau med kørebanen. Der er ingen cyklistfaciliteter på strækningen.

Byvej ligger i 40 km/t zone (skiltet med E48.4). Umiddelbart før T-krydset ved Tingvej ophører 40 km/t zone, og anbefalet 30 km/t zone omkring Tingvej starter (skiltet med E53).



Der er parkeringsforbud uden for afmærkede båse på hele Byvej. Parkering langs vejen er afmærket følgende steder:

- Vejens sydside:
 - 4 båse ved bageren (båse rager 0,4 m ud på kørebanen)
 - 3 båse ved Byvej 9 (båse rager 1,5 m ud på kørebanen)
 - 4 båse ved Total Reklame/Mr (tøjbutik)
 - 6 båse ved Kids (tøjbutik) og blomsterhandler
- Vejens nordside:
 - 2 båse ved ejendomsmægler
 - 3 båse ved apotek
 - 2 båse ved Amanda (spisested)
- Øvrig parkering med vejadgang til Byvej
 - Stor flisebelagt p-plads ved 365 dagligvarebutik (Der er vejadgang gennem p-plads til Nyvej)
 - Asfalteret p-plads ved Byporten
 - P-plads bag Amanda (både privat og kommunal del)
 - Privat p-plads ved Skov Revision

P-pladsen bag Amanda (delvist i grus og delvis fast belægning) er uden afmærkede p-båse. Parkering på pladsen er diffus og pladsen udnyttes ikke optimalt. Selv om der er skiltet til p-pladsen, benyttes den kun i begrænset omfang. Dette kan skyldes, at den ligger lidt tilbagetrukket (lettere skjult). Det kan desuden skyldes, at dens placering muligvis opleves som liggende langt fra bilisternes ønskede mål, selv om der begrænset parkering andre steder i midtbyen – fx ved den gamle skole og ved rådhuset. Begge ligger 300-400 m fra p-pladsen bag Amanda. NB. Den vestlige del af p-pladsen er privat.

3.1 Trafiktal

Syddjurs Kommunes estimerede trafiktal (baseret på GPS-data) viser, at årsdøgnstrafikken på Byvej er ca. 1.250 køretøjer. I morgenspidstimen kører der i alt ca. 100 køretøjer, og i eftermiddagsspidstimen kører der i alt ca. 150 køretøjer på Byvej.

GPS-data målt på den midterste del af Byvej viser, at gennemsnitshastigheden i begge kørselsretninger er ca. 25-30 km/t. 85%-faktilen viser, at 85% af trafikanterne højst kører 35-38 km/t. Der er kun begrænset variation i hastighedsbilledet for morgen- og for eftermiddagstrafikken.

Det bør bemærkes, at trafiktallene er fra før åbningen af den nye skole.

Der er ingen tilgængelige trafiktællinger for cyklister og fodgængere, men vejen indgår som en af de primære ruter til skole og fritidsaktiviteter.

Der er ingen tællinger af tung trafik, men umiddelbart vurderes strækningen ikke belastet af ret meget tung trafik, som ikke har ærinde på Byvej. Den samlede mængde af tung trafik vurderes på baggrund af gentagende observationer på strækningen at være begrænset.

Det kan evt. overvejes at foretage en trafiktælling, som kan klarlægge de konkrete trafikmængder for de forskellige trafikantgrupper.

3.2 Trafikstrømme til Byvej

En evt. ensretning i vestgående retning af Byvej vurderes have meget begrænset betydning for bilisters rutevalg og ikke mindst for turlængden og køretiden i forhold til de eksisterende vejadgange.

Nedenstående viser de anbefalede ruter frem til apoteket på Byvej jf. Google Maps. Undersøgelsen viser, at bilister med rute fra hele oplandet og fra stort set hele Hornslet anbefales at køre til Byvej via Rosenholmvej. Kun bilister, som starter deres rute på Tingvej-Toftevej på strækningen mellem Birkevej og Brovej bliver ledt via Byvej i østgående retning.



Figur 2 Trafikstrømme til apoteket på Byvej. Baseret på anbefalede ruter i Google Maps

Det bør dog bemærkes, at Google Maps i morgen- og eftermiddagstrafikken guider trafikanter fra vest via Tingvej og Byvej i østgående retning, men rejsetiden er den samme som via Birkevej. Dette kan skyldes forsinkelse i det nye signalanlæg ved Stadionvej. (NB. Det er uklart, hvordan Googles algoritmer for rutevalg fungerer, og om forsinkelser fra vejarbejdsperioden under etablering af signalreguleringen har indflydelse på de aktuelle anbefalinger til rutevalg, som Google Maps viste ved undersøgelsen 22/8 2025. Det kan ikke afvises, at rutevalget ændres til Birkevej, når signalanlægget har været i funktion i en periode.)

For trafikanter med destination i den vestlige ende af Byvej, fx ved 365 eller bageren, foreslår Google Maps den samme rute, som hvis destinationen er i den østlige ende af Byvej, fx ved apoteket. Dog vil de forholdsvis få bilister, der ankommer fra vest, blive ledt via Tingvej/Byvej krydset. For disse trafikanter vil ruten via Birkevej blive 1-2 minut længere. Det er muligt, at nogle i stedet vælger at køre via Nyvej.

3.3 Trafikulykker

I perioden 2020-2024 har politiet registreret 2 ulykker på Byvej:

- 2 påkørsler af parkeret køretøj ved bageren. Begge i dagtimerne, hvor der var dagslys. Kun materiel skade

Der er ikke registreret ulykker med gående eller cyklende – heller ikke i perioden 2015-2019.

Ulykkesbilledet viser således ikke et trafiksikkerhedsproblem, men påkørsler af parkerede biler ved bageren viser, at det er problematisk, at p-lommerne ligger delvist på kørebanen, og desuden tæt på T-krydset ved Tingvej.

3.4 Varetransport

Syddjurs Kommune har i 2025 lavet en spørgeundersøgelse blandt butikker og virksomheder omkring Byvej, for at klarlægge omfanget af varetransport. Det er dog ikke alle virksomheder, der besvarede undersøgelse, men undersøgelsen giver et indblik i en del af varetransporten.

I alt 10 ud af 13 virksomheder besvarede undersøgelsen:

- Spisested: Ca. 13 lastbiler og 4 varebiler per uge. Kommer i dagtimerne
- Spisested: Ca. 16 lastbiler og 6 varebiler per uge. Kommer i dagtimer
- Spisested: 1-2 lastbiler dagligt. I alt ca. 7 lastbiler/uge. Primært kl. 6-7.
- Blomster: Ca. 5 lastbiler per uge. Kommer i dagtimer
- Coop 365: Ca. 14 lastbiler/uge. Kommer i dagtimer
- Total Reklame: Op til ca. 20 lastbiler per uge i højsæson (september-november). Øvrig del af året ca. 6 lastbiler per uge. Kommer i dagtimer
- EDC: Ca. 1-2 varebiler per uge
- Tøjbutik: Ca. 5 varebiler per uge. Kommer i dagtimer
- Skobutik: Ca. 5 varebiler per uge. Kommer i dagtimer
- Apotek: Ca. 2 store varebiler dagligt. Levering hhv. nat og morgen. 1 lastbil ugentlig og 1 lastbil hver anden uge. Al levering via p-plads på bagsiden af apotek. Desuden kørsel med 3 egne varebiler, som kører ruter hhv. kl. 10 og kl. 14 hver dag

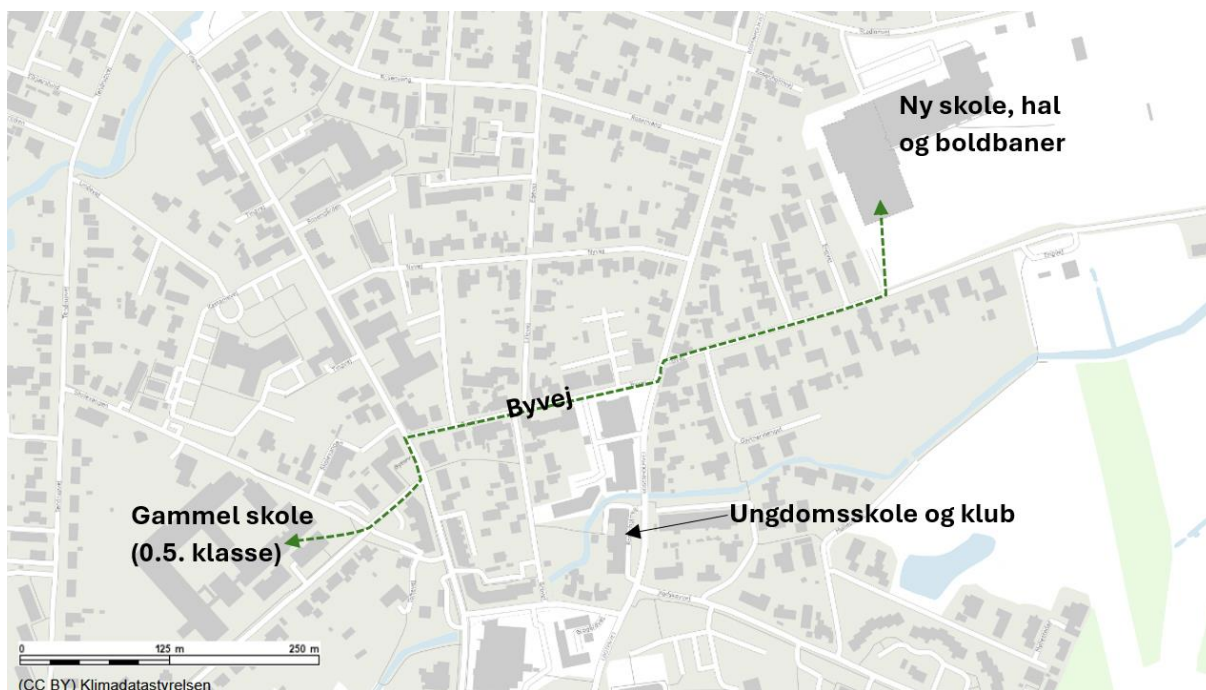
Samlet giver det ca. 62 lastbiler (op til ca. 77 i højsæson for Total Reklame) per uge. Dertil kommer ca. 62 varebiler per uge i varierende størrelse. Omregnet svarer dette til ca. 15 lastbiler og 12 varebiler per dag.

Det bør bemærkes, at gennemkørende lastbiler og varevogne på strækningen ikke indgår i ovenstående tal. Hvis der fx indføres højresvingsforbud fra Byvej mod Tingvej for lastbiler, kan det forventes, at lastbiltrafik uden ærinde på Tingvej i fremtiden vil vælge en anden rute. Dette er dog ikke klarlagt, men som tidligere beskrevet vurderes den samlede mængde tung trafik på Byvej at være begrænset i dag – og kan potentielt forventes at blive endnu mere begrænset hvis der indføres højresvingsforbud Byvej mod Tingvej for lastbiler.

3.5 Ændringer med ny skole

Den nye skole forventes generelt at medføre flere gående og cyklende elever på Byvej. Dels på vej til/fra skole og dels i løbet af skoledagen. Desuden vil der fortsat være mange børn, unge og voksne, som benytter Byvej, når de skal til aktiviteter i idræts- og fritidsaktiviteter ved den nye skole, idrætshal mv.

Strømmen af gående og cyklende børn og unge på Byvej i morgentrafikken ændres fra at have været rettet mod den "gamle skole" for alle elever, til at være dobbeltrettet med mindre elever mod den "gamle skole" og ældre elever mod "den nye skole".



Figur 3 Primær rute for lette trafikanter mellem "gamle" og "ny" skole

Syddjurs Kommune har oplyst følgende:

- Klasser på den "gamle skole" vil i løbet af skoledagen have enkelte aktiviteter på den "nye skole"/hallen og vice versa. Hornslet Skole anslår, at dette vil ske for ca. 15 skoleklasser om ugen
- Der er ingen konkrete vurderinger af, hvor mange elever der vil gå eller cykle på strækningen. Hornslet Skole har i alt ca. 900 elever, hvoraf ca. 300-400 går i 6.-9. klasse på den nye skole.
- Fremtidig placering af ungdomsskolen/klubben forventes ikke medføre de store forandringer i børnetrafikken, da juniorklubben bliver i eksisterende lokaler på Rosenholmvej 1 i mindst 1 år endnu, hvorefter de måske flytter til lokaler på Ballesvej.
- Klubben for større børn kommer til at være på den nye skole, og vil primært have aften-aktiviteter.

3.6 Øvrige fremtidige ændringer i byen

I forbindelse med det kommende kulturhusprojekt på Nyvej/Tingvej er der overvejelser om at indsnævre vejprofilen på Tingvej mellem Rådhusparken og Kulturhuset. Dette vil muligvis medføre afledte konsekvenser for varelevering i bymidten, og for trafikanternes generelle rutevalg.

Der er også overvejelser om at forbyde højresving for tung trafik fra Byvej mod Tingvej for at fredeligøre bymidten. Dette kan også få betydning for de fremtidige trafikstrømme i byen.

I fremtiden forventes der at ske en stor udvidelse af boligmassen i den vestlige del af Hornslet. Udvidelsen vil med meget stor sandsynlighed medføre en betydelig forøgelse af børn og unge, som skal via Byvej til skole og fritid, da cyklister og fodgængere fra store dele af Hornslet Vest forventes at komme til at færdes på veje som Amaliegårdsvej, Ballesvej, Byvej og Engvej.

4 Generelle trafikale udfordringer

4.1 Vejens design

Byvejs kørebane er 5-5,5 m bred, hvilket er hastighedsdæmpende. Men de snævre forhold kan også give udfordringer, hvis biler møder modkørende brede køretøjer som fx lastbiler. Her kan brostensbånd og evt. fortov blive inddraget til kørsel.

Særligt ved p-lommer, som ligger helt eller delvist på kørebanen, kan der opstå ”problemer”, når der kommer modkørende, da den ene part må holde tilbage for den modkørende. Dette gælder ikke mindst, når biler parkeres skævt i båsen og dermed rager længere ud på kørebanen. Dette ”problem” har dog en generel, hastighedsdæmpende effekt.

Belysningen langs Byvej er parkarmaturer, som er placeret forskudt i begge sider af vejen. Det er uklart, om de lave parkarmaturer opfylder belysningskravene.

4.2 Parkering

Parkering langs Byvej er en udfordring i forhold til at etablere sikre og trygge forhold for lette trafikanter – og særligt for cyklister. Især ved bageren og ved Byvej 9 er forholdene kritiske, da parkeringsbåse ligger helt eller delvist på kørebanen, og dermed tvinger cyklister længere ud på kørebanen. Desuden medfører parkeringslommerne, at fortovet indsnævres lokalt.

Parkering ved bageren er særlig kritisk, fordi de har en del parkerende kunder i morgentrafikken, og der dermed er stor udskiftning i p-båsene, hvor bildøre samt ind- og udkørsel fra p-lommer kan medføre farlige og utrygge situationer for cyklister.



Den offentlige parkeringsplads bag Amanda udnyttes kun i begrænset omfang – til trods for, at der andre steder i midtbyen er mangel på p-pladser. P-pladsen er delvist i grusbelægning. Dette er også dokumenteret i en parkeringsanalyse, som Cowi har lavet for Syddjurs Kommune i 2022. Den viser, at der generelt er ledige p-pladser i Hornslet, men at pladserne ved Rosengården og ved rådhuset har meget høj belægningsgrad på hverdage. P-pladsen bag Amanda havde på intet tidspunkt i undersøgelsen (hverdag og lørdag) en belægningsandel over 60%.



Flere steder på strækningen ligger 3 afmærkede p-lommer i forlængelse af hinanden, og uden afstand imellem lommerne. I praksis kan det være meget vanskeligt at komme ind/ud af den midterste p-lomme, da der er begrænset plads til at manøvrere en større bil ind eller ud af p-lommen. Vanskelige manøvrer øger risikoen for at overse cyklister og øvrige gennemkørende trafikanter.

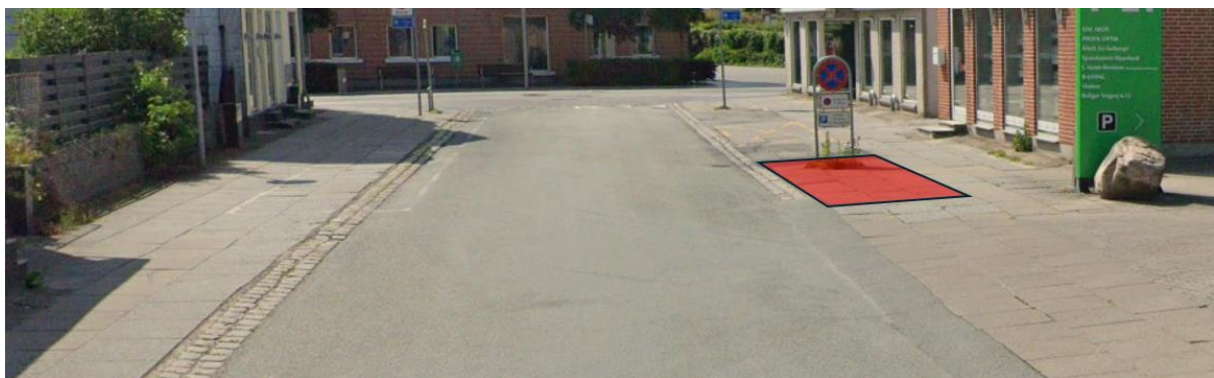


Figur 4 Skråfoto af 3 tætliggende p-båse ved Byvej 9 [Kilde: skraafoto.dataforsyningen.dk]

Det anbefales:

- At p-lommer i vejens sydside ved bager/begravelsesforretning og ved Byvej 9 nedlægges
- At p-pladsen bag Amanda opgraderes med asfaltering, optimeret indretning af tydelig markerede p-båse samt med bedre skiltning fra Byvej
- At alle p-lommer nedlægges i den side af vejen, hvor evt. fremtidig cykelsti eller cykelbane placeres
- At afmærkning af 3 langsgående, sammenhængende p-lommer ændres til 2 sammenhængende p-lommer samt et ophold på 2 m før næste p-lomme

Hvis Byvej ensrettes i vestgående retning, kan det overvejes at etablere en ekstra p-lomme ud for ejendomsægler i forlængelse af eksisterende p-lomme.



4.3 Varelevering

Det anbefales, at kørebanen på Byvej generelt friholdes til standsning ved varelevering med lastbil, da de kan skabe oversigtsproblemer, fare og utryghed for lette trafikanter mv.

Generelt er de erhvervsdrivende i østenden af Byvej beliggende inden for kort afstand (ca. 75 m mellem blomsterhandler og Total Reklame). Det bør derfor i høj grad være muligt, at vareleverancer kan ske fra fælles aflæsningsplads, og derfra med palleløfter eller lignende.

Eksempler på løsninger:

- Areal på sydsiden af Byvej mellem blomsterbutik og Rosenholmvej-krydset. Hvis der etableres ensretning i vestgående retning og cykelsti i sydside af Byvej, kan en aflæsningslomme evt. placeres mellem evt. cykelsti og fortov. Dermed skal lastbil krydse modkørende cyklister på sti for at komme ind til p-areal. Dette vurderes at være en mere sikker løsning, end hvis lastbilen skal holde på Byvej. Ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt vil det være bedst, hvis ingen lastbilstandsning og -aflæsning sker fra Byvej. En evt. aflæsningslomme bør være tydeligt afmærket, så den ikke anvendes til øvrig standsning og parkering. Lommen skal være udformet, så der ikke skal bakes ved ind- og udkørsel. Hvis aflæsningslommen etableres i niveau med fortov, kan den indgå i fortovsareal, når den ikke anvendes til varelevering. (Se skitse)



Figur 5 Grov principskitse af vareleveringslomme ved blomsterhandler, hvis Byvej ensrettes mod vest og der etableres modstrøms-cykelsti

- P-lomme foran apoteket kan evt. udnyttes til vareaflæsning for Totalreklame, apotek m.fl. uden for apotekets åbningstider
- De eksisterende p-lommer foran Total Reklame kan evt. udnyttes til varelevering på samme måde som skitseret ovenfor ved blomsterhandlerne – enten som et alternativ til en aflæsningslomme ved blomsterhandleren, eller som et supplement. Ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt vil det være bedst, hvis ingen lastbilstandsning og -aflæsning sker fra Byvej, men løsningen vurderes at kunne etableres på en sikker måde. Det frarådes at tillade øvrig anvendelse lommen.

4.4 Krydset Byvej-Rosenholmvej-Engvej

Der er i dag et signalreguleret fodgængerfelt mellem de to T-kryds. Begge sideveje har ubetinget vigepligt, og der er kun stoplinje på Rosenholmvej. (ÅDT på Engvej er ca. 300 jf. GPS-data.)

Engvej er en af de primære veje for gående og cyklende børn og unge til udskoling og idrætscenter.

Som supplement kan der med fordel skiltes med, at indkørsel fra Rosenholmvej til Engvej kun er tilladt for beboere.



Krydset er udfordret at flere forhold:

- Biler fra syd, som standser bag stoplinje, holder ude i Byvej-krydset og påvirker derfor sidevejstrafik fra Byvej. Tilsvarende gælder for biler fra nord, som standser bag stoplinje, og dermed holder ude i Engvej-krydset og påvirker derfor sidevejstrafik fra Engvej. Forholdene kan medføre farlige og utrygge situationer, hvor cyklister fra sidevejene fx krydser ind mellem holdende biler
- Der er begrænset oversigt til begge sider fra vigepligt på Byvej pga. kurve og hæk
- Der er begrænset oversigt til begge sider fra vigepligt på Engvej pga. bygninger og kurve
- Engvej er smal og uden rabat mellem kørebane og husfacade, hvilket medfører risiko for påkørsel af gående og cyklister på Engvej i sydsiden (hvor de ofte færdes i begge retninger på vej til/fra fodgængerfelt). Risikoen forstærkes af, at oversigtsforhold begrænses af husfacade tæt på krydsets sydøstlige hjørne
- Det er utrygt og vanskeligt at overskue trafik for cyklister fra Byvej, som cykler frem til vigepligten. Særligt i trafikerede perioder kan det være vanskeligt at overskue trafikken og finde et passende "hul". (ÅDT på Rosenholmvej er ca. 9.000)
- Hvis cyklister fra Byvej kører frem til vigepligten, og herfra ønsker at krydse Byvej for at benytte fodgængerfeltet, er det utrygt og vanskeligt at overskue, om der er svingende trafik på vej mod Byvej. Derfor krydser en del cyklister diffust Byvej inden for de sidste 50 m frem mod vigepligten, for derefter at gå eller cykle på fortovet frem mod fodgængerfeltet
- Rosenholmvej-Byvej-krydset er ikke indrettet til fodgængere, som skal på tværs af Byvej. Der er ingen fodgængerfaciliteter, og det kan være vanskeligt at orientere sig om, hvorvidt biler på Rosenholmvej har til hensigt at svinge mod Byvej. Desuden kan det være vanskeligt at vurdere, hvor længe biler fra nord har rødt i fodgængerfeltets signalanlæg.

Det anbefales, at hele krydset bygges om:

- Det anbefales, at forholdene for især lette trafikanter på Engvej nær Engvej-Rosenholmvej-krydset forbedres. Dette ligger dog uden for afgrænsningen af dette projekt
- Ændret signalregulering af krydset:
 - Ved ensretning af Byvej mod vest kan det nuværende signalregulerede fodgængerfelt evt. udvides, så cykelstien på Byvej også indgår i signalreguleringen. Det samme gælder evt. fodgængerfelt på tværs af Byvej



Figur 6 Grov principskitse af signalreguleret cykeltrafik fra Byvej og fodgængerfelt som del af eksisterende signalreguleret fodgængerfelt på tværs af Rosenholmvej

4.5 Krydset Byvej-Tingvej

Syddjurs Kommune har fået henvendelser om oplevet kødannelser i morgentrafikken på Byvej. Det er dog uklart, hvor stort problemet reelt er. Syddjurs Kommunes mobilitetsafdeling er ikke bekendt med, at der skulle være problemer. Trafikanternes oplevelse af kødannelser og kapacitetsproblemer er subjektiv og afhænger i høj grad af, hvad de er vant til. Desuden kan ventetid i kryds medføre, at trafikanter vælger en anden rute, næste gang de skal køre i området. Modsat kan en forbedret trafikafvikling i et kryds medføre, at flere trafikanter vælger denne rute – hvilket kan modarbejde ønsket om en fredeliggørelse af Byvej. Dette er ikke skrevet for at afvise de oplevede gener, men blot for at perspektivere dem.

Det antages, at fodgængerfeltet og skolepatruljens tilstedeværelse i morgentrafikken kan være medvirkende til, at venstresvingende fra Byvej oplever ventetid.

Hvis fodgængerfeltet flyttes nord for krydset, kan det forventes, at trafikafviklingen fra Byvej vil blive forbedret, da venstresvingende ikke skal holde tilbage ved fodgængerfeltet. Til gengæld skal højresvingende trafik fra Byvej holde tilbage ved fodgængerfeltet. (GPS-data indikerer, at ca. 2 ud af 3 trafikanter fra Byvej er venstresvingende i morgentrafikken.)

Det er sandsynligt, at nuværende bilister fra Tingvej (både fra nord og syd) mod Byvej ved en evt. ensretning i vestgående retning vil vælge hhv. Brogårdsvej og Nyvej (afhængigt af, om de kommer fra nord eller syd). Som vist i afsnit 3.2 vil det for langt de fleste bilister være lettest at køre via Rosenholmvej ved en ensretning. Det antages, at ensretning af Byvej mod vest derfor vil reducere trafikken på Tingvej gennem krydset (og gennem midtbyen), og dermed kan medføre en bedre trafikafvikling fra Byvej.

Det er uklart, hvordan en evt. ensretning vil påvirke trafikmængden på Lillevej og Brogårdsvej. Det er dog sandsynligt, at der kun vil ske en begrænset ændring.

4.5.1 Højresvingsforbud for lastbiler

Syddjurs Kommune har overvejelser om højresvingsforbud for lastbiler for at begrænse trafikken på Tingvej mellem Byvej og det kommende kulturhus. Et højresvingsforbud vil gøre det mere trygt for lette trafikanter at færdes i krydset, såfremt fodgængerfeltet flyttes til nordsiden af krydset, da store køretøjer medfører utryghed og potentielt øget ulykkesrisiko. Samtidig vurderes et forbud generelt at medføre et fald i antallet af lastbiler på Byvej. Omfanget er dog uklart, men dette vil også have en tryghedsskabende effekt.

Der antages kun at være få lastbiler, som har ærinde på Byvej, som også har ærinde på Tingvej, og som dermed påvirkes direkte af forbuddet. Øvrige lastbiler med ærinde på Tingvej vil have mulighed for at vælge andre ruter via Birkevej, Nyvej, Toftevej, Brogårdsvej mv.

Der bør dog være opmærksomhed på, at erfaringsmæssigt er det ikke alle trafikanter (i dette tilfælde lastbilchauffører), som respekterer højresvingsforbud.

Tiltaget kan medføre, at lastbiler fra Byvej i stedet benytter vejen ind over p-pladsen ved Coop 365 og videre via Nyvej.

Renovationskøretøjer mv. kan evt. få behov for at omlægge ruter som følge af ensretning og højresvingsforbud.

4.5.2 Gående mellem skoler mv.

Under de eksisterende forhold krydses Tingvej via fodgængerfelt ud for bageren (dvs. på sydsiden af Byvej), og via signalreguleret fodgængerfelt på Rosenholmvej (dvs. på nordsiden af Byvej). Dette medfører, at gående skal krydse Byvej, hvilket enten kan ske via det gennemførte fortov langs Tingvej, diffust på Byvej-strækningen, eller ved Rosenholmvej-krydset.

Krydsning via det gennemførte, brede fortov ved Tingvej er udfordret af, at vigepligten er trukket langt tilbage og belægningsmaterialer og -farver gør fortovsarealet diffust. Derfor er der ikke entydig og selvforklarende forhold, og fodgængere kan (med rette) være usikre på, om bilister holder tilbage for dem.

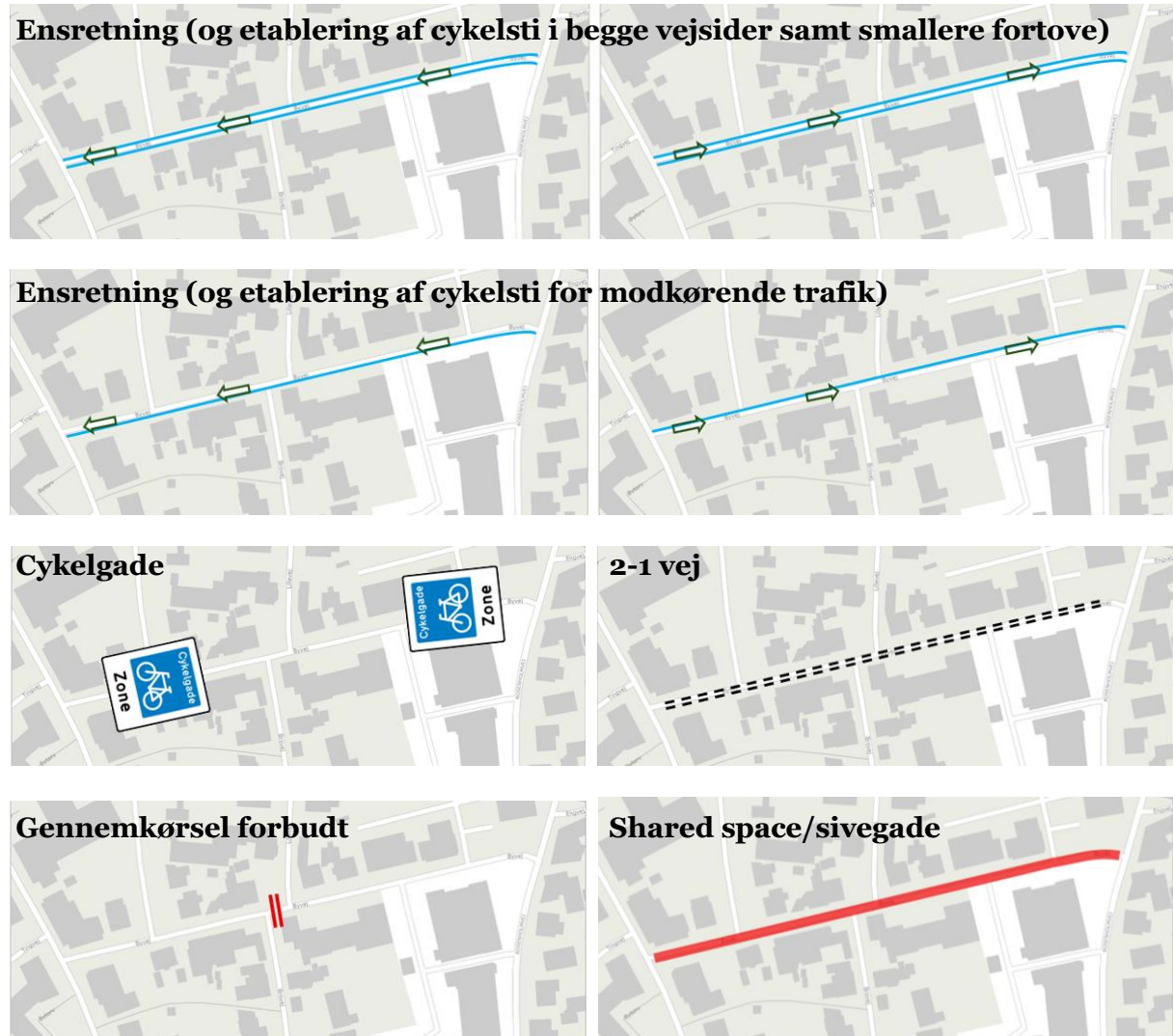


En del fodgængere krydser Byvej ved at skrå hen over kørebanen mellem ejendomsmægler og bager. Diffus (og ofte skrå) fodgængerkrydsning på Byvej medfører risiko for utilstrækkelig orientering, øget ulykkesrisiko og utryghed.

Det anbefales, at fodgængerfeltet på Tingvej flyttes nord for Byvej. Derved skal fodgængere ikke krydse Byvej mellem de to fodgængerfelter. NB. Fodgængerfeltet benyttes af skolepatrulje, og der bør indtænkes Toronto-blink, så fodgængerfeltet lever op til reglerne for skolepatruljer. E17-tavlen skal være belyst. Desuden skal det sikres, at der er tilstrækkelig belysningsniveau ved fodgængerfeltet.

5 Potentielle tiltag for fredeliggørelse

Der er forskellige overordnede principper for fredeliggørelse af Byvej. De enkelte principper kan laves i forskellige varianter, hvor dele af strækningen fx bibeholdes med dobbeltrettet biltrafik:



Hvis Byvej skal ensrettes, vurderes det, at ensretning i vestgående retning er den mest sikre løsning. Dette skyldes:

- Mulighed for at skabe sikker løsning i Byvej-Rosenholmvej krydset ved signalregulering, da cyklister fra Byvej ikke blandes med biltrafik fra Byvej, når de får grønt. Stoplinje for cyklister kan trækkes forholdsvis tæt på krydset, hvilket begrænser mellemtid i signalanlæg
- Hvis ensretning i modsat retning, medfører evt. signalregulering af cykel- og biltrafik fra Byvej større gener af trafikafvikling på Rosenholmvej, da der vil være hyppigere og længere grøntid fra Byvej
- Direkte adgang for biltrafik fra Rosenholmvej til butikker, erhverv og parkeringspladser i østlige ende af Byvej
- Mulighed for at bibeholde parkering foran apotek, Amanda og ejendomsmægler, hvis løsning med cykelsti for modkørende vælges

- Bedre mulighed for hensigtsmæssig bibeholdelse af indgang til p-plads ved revisor, som ligger meget tæt på Rosenholmvej-krydset
- Bedre mulighed for indpasning af evt. vareleveringslomme ved blomsterhandler og Total Reklame

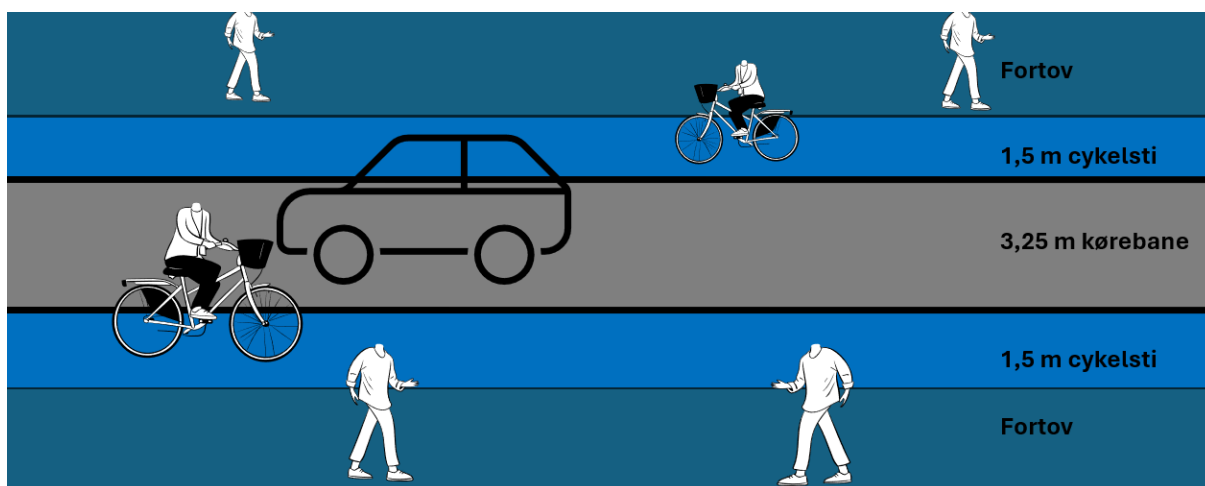
Ensretning af Byvej kræver som udgangspunkt, at løsningen kombineres med signalregulering af Byvej-Rosenholmvej, så der kan skabes sikre og trygge forhold for cyklister fra Byvej.

5.1 Ensretning og cykelsti i begge vejsider samt smallere fortove

Byvej kan ensrettes i enten øst- eller vestgående retning. Der kan også laves en variation, hvor dele af Byvej bibeholdes som dobbeltrettet.

I denne variation etableres 1,5 m bred cykelsti i begge sider af vejen, og der etableres et kantstensafgrænset ensrettet kørespor i midten af vejen (fx 3,25 m bredt).

Da den nuværende hastighedsdæmpende effekt af smalt vejprofil og biler delvist parkeret på kørebanelen forsvinder, anbefales løsningen kombineret med 2 stk. 30 km/t bump per 75 m. Desuden anbefales det, at skiltning af 30 km/t zone ændres, så den starter umiddelbart vest for Rosenholmvej-Byvej-krydset.



5.1.1 Fordele:

- Sikre og trygge forhold for cyklister
- Ensretning forventes at reducere den samlede biltrafik og sandsynligvis også det samlede antal lastbiler på Byvej. Dette gælder især biler uden ærinde på Byvej. Ensretning kan også få lokale beboere med ærinde på Byvej til at vælge at gå eller cykle i stedet for at køre i bil

5.1.2 Ulemper:

- Medfører behov for indsnævring af fortovsbredde, hvilket er i modsætning til projektønske om bredere fortove langs vejen. Lokalt kan det desuden medføre meget smalle fortove pga. trapper eller husfacader tæt på vejen. Dette har bl.a. negative udfordringer for tilgængeligheden, da kørestolsbrugere, blind og svagtseende, samt personer med barnevogn mv. kan have vanskeligt ved at komme forbi eller erkende forhindringerne
- Medfører generelt behov for at nedlægge parkeringsbåse i begge sider af vejen. Hvis parkeringsbåse langs vej bibeholdes, er der risiko for, at bildøre åbner ind for cykelsti og dermed kan medføre ulykker

- Ensretning kan potentielt medføre øget trafik på sideveje. Der kan evt. laves trafiksimulering, hvis forholdet ønskes nærmere belyst. Alternativt kan forsøgsperiode benyttes til at vise evt. udfordringer, som løbende bør håndteres og afhjælpes
- Ensretning vil sandsynligvis øge trafikken på Nyvej og Brogårdsvej, men der er uklart, hvor meget
- Der kan komme en mindre øgning i antal lastbiler i den vestlige del af Byvej som konsekvens af, at lastbiler ikke kan køre ud fra Byvej til Rosenholmvej. (Dette vurderes dog kun at gælde lastbiler, som leverer via p-pladsen bag Amanda eller evt. bakker på p-pladsen ved Bytorvet, og derved kan returnere til Byvej-Rosenholmvej krydset)
- Ensretning kan medføre øget hastighed på Byvej, da vejens nuværende smalle vejprofil og parkerede biler ikke længere vil påvirke gennemkørende trafik. Der bør derfor etableres hastighedsdæmpende bump eller lignende

5.1.3 Samlet vurdering

Løsningen anbefales ikke, da indsnævring af fortov er i konflikt med ønske om bredere sidearealer til udeservering, butiksudstilling og andre aktiviteter.

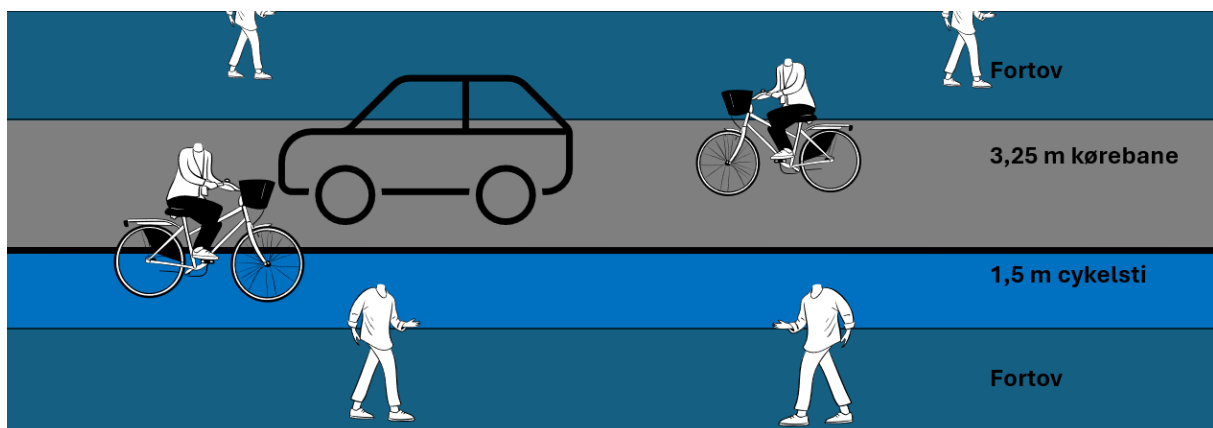
Delvis ensretning, hvor der fx er dobbeltrettet trafik mellem Rosenholmvej og Byportens p-plads, frarådes, da det medfører problemer i forhold til erkendelse af afmærkningen. Desuden vil bibeholdelse af dobbeltrettet trafik fx mellem parkeringspladsen Mr-tøjbutik og Rosenholmvej medføre, at der fortsat er trafikale udfordringer for især cyklister, som skal krydse Rosenholmvej fra Byvej. Dels skal de cykle ca. 60 m i blandet trafik på Byvej. Dels skal køre ud fra Byvej sammen med biltrafik.

5.2 Ensretning og cykelsti for modkørende cykler

Byvej kan ensrettes i enten øst- eller vestgående retning. Der kan også laves en variation, hvor dele af Byvej bibeholdes som dobbeltrettet for biltrafik.

I denne variation etableres kun 1,5 m kantstensafgrænset cykelsti i den ene side af vejen. Der etableres et ensrettet kørespor (fx 3,25 m bredt), som benyttes af bil- og cykeltrafik. Dermed benyttes samme principper som for cykelgade, men strækningen skiltes ikke som cykelgade.

Da den nuværende hastighedsdæmpende effekt af smalt vejprofil og biler, delvist parkeret på kørebanelen, forsvinder, anbefales løsningen kombineret med 2 stk. 30 km/t bump per 75 m. Desuden anbefales det, at skiltning af 30 km/t zone ændres, så den starter umiddelbart vest for Rosenholmvej-Byvej-krydset.



5.2.1 Fordele:

- Sikre og trygge forhold for cyklister – især for cyklister på cykelstien (dvs. med kørselsretning modsat ensretningen)

- Ensretning forventes at reducere den samlede biltrafik og sandsynligvis også det samlede antal lastbiler på Byvej. Dette gælder især biler uden ærinde på Byvej. Ensretning kan også få lokale beboere med ærinde på Byvej til at vælge at gå eller cykle i stedet for at køre i bil
- Mindre pladskrævende end ved cykelsti i begge sider af vejen. Dermed kan fortovsarealer udvides. Dette giver også bedre mulighed for at skabe gode tilgængelighedsmæssige løsninger for handicappede
- Potentielt reduktion i tung trafik, hvis der etableres forbud mod højresving fra Byvej mod Tingvej

5.2.2 Ulemper:

- Det kan opfattes som utrygt for cyklister i den ene kørselsretning (ikke mindst af børn – og deres forældre), når de skal cykle på kørebanen
- Medfører behov for at nedlægge parkering i den vejside, hvor der etableres cykelsti
- Ensretning kan potentielt medføre øget trafik på sidevejene Lillevej og Brovej. Der kan evt. laves trafiksimulering, hvis forholdet ønskes nærmere belyst. Alternativt kan forsøgsperiode benyttes til at vise evt. udfordringer, som løbende bør håndteres og afhjælpes
- Ensretning vil sandsynligvis øge trafikken på Nyvej og Brogårdsvej, men der er uklart, hvor meget. Dette gælder også antallet af store køretøjer – og særligt hvis der etableres forbud mod højresving fra Byvej mod Tingvej
- Ensretning kan medføre øget hastighed på Byvej, da vejens nuværende smalle vejprofil og parkerede biler ikke længere vil påvirke gennemkørende trafik. Der bør derfor etableres hastighedsdæmpende bump eller lignende
- Der kan komme en mindre øgning i antal lastbiler i den vestlige del af Byvej som konsekvens af, at lastbiler ikke kan køre ud fra Byvej til Rosenholmvej. (Dette vurderes dog kun at gælde lastbiler, som leverer via p-pladsen bag Amanda eller evt. bakker på p-pladsen ved Bytorvet, og derved kan returnere til Byvej-Rosenholmvej krydset)

5.2.3 Samlet vurdering

Løsningen med ensretning på hele Byvej anbefales, da løsningen tilgodeser bedre forhold for cyklister og samtidig giver mulighed for bredere fortove/sidearealer. Vurderes samlet set at være den bedste løsning.

Det vurderes, at ensretning i vestgående retning er den mest sikre løsning. En permanent løsning bør kombineres med signalregulering af Byvej-Rosenholmvej. Præcis udformning af signalreguleret kryds fastlægges ikke i dette notat, men mulig tiltag beskrives senere. En forsøgsvis ensretning, i en tidsbegrænset periode, vil kunne gennemføres uden signalregulering, selv om det ikke giver optimale vilkår for cyklister fra Byvej.

Ud fra ønsket om at fredeliggøre Tingvej mellem Byvej og det kommende kulturhus ved Nyvej kan løsningen kombineres med forbud for højresvingende lastbiler fra Nyvej mod Tingvej. Derved begrænses tung trafik på Byvej også.

Delvis ensretning, hvor der fx er dobbeltrettet trafik mellem Rosenholmvej og Byportens p-plads, frarådes, da det medfører problemer i forhold til erkendelse af afmærkningen. Desuden vil bibeholdelse af dobbeltrettet trafik fx mellem parkeringspladsen Mr-tøjbutik og Rosenholmvej medføre, at der fortsat er trafikale udfordringer for især cyklister, som skal krydse Rosenholmvej fra Byvej. Dels skal de cykle ca. 60 m i blandet trafik på Byvej. Dels skal køre ud fra Byvej sammen med biltrafik.

Det frarådes at etablere cykelbane i stedet for cykelsti, da det medfører stor risiko for, at biler trækker over i cykelbanen. Desuden kan en bred cykelbane mistolkes som en smal parkeringsbane.

En forsøgsvis ensretning, i en tidsbegrænset periode, kan udføres med en tydeligt afmærket cykelbane, da det vil være vanskeligt at lave en sikker og robust forsøgsopstilling, hvor cykelarealet adskilles fra kørebanen med en kantsten.

5.3 Cykelgade

På cykelgader kører cyklister på kørebanen sammen med den øvrige trafik, og der skiltes generelt med cykelgadetafven E47. Cykelgader kan opfattes som veje, hvor biler optræder som gæst. I den danske afmærkningsbekendtgørelse defineres en cykelgade som et område, hvor kørebanen er reserveret til cykel og lille knallert, og hvor bilkørsel kun kan tillades med en undertavle. Erfaringsmæssigt forstår trafikanterne dog ikke altid, hvordan cykelgader skal bruges, og om det fx er tilladt at overhale cykler.

Cykelgader findes i forskellige udformninger, og både med enkeltrettet og dobbeltrettet cykel- og biltrafik, samt i en kombination af enkeltrettet biltrafik og dobbeltrettet cykeltrafik. De skal være indrettet til et hastighedsniveau på ca. 30 km/t.

En tommelfingerregel for cykelgader er, at i cykelgader bør antallet af cyklister være større end antallet af biler – som minimum i myldretid.

Der kan være fejlagtig opfattelse af cykelgader som strækninger, hvor en bil ikke må overhale en cykel, og hvor cyklisterne i princippet må brede sig over hele kørebanen. Denne tolkning er i strid med Færdselslovens §49, der siger, at *”Cyklister altid skal holde til højre på den vognbane, der er beliggende yderst til højre i færdselsretningen”*, og at *”Cykel må ikke føres ved siden af andet køretøj. Hvor der er tilstrækkelig plads hertil, må to cyklister dog køre ved siden af hinanden, hvis dette kan ske uden fare eller unødigt ulempe”*. Der er således modstrid mellem de intentioner, som kommuner har med cykelgader, og det, der i praksis er lovligt, og som politiet kan håndhæve.

[Kilde: ”Baggrundsnotat om cykelgader”, Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, 2025]

5.3.1 Fordele:

- Tydeliggørelse af cyklisters tilstedeværelse og ”ret” til at køre på vejen.

5.3.2 Ulemper:

- Der er markant flere biler end cyklister på Byvej
- Mange trafikanter kender ikke løsningen, og bruger den derfor ikke nødvendigvis efter hensigten
- Det kan opfattes som utrygt for cyklister (ikke mindst af børn – og deres forældre)

Se desuden fordele og ulemper i afsnit om ensretning.

5.3.3 Samlet vurdering

Anbefales ikke, da der er markant flere biler end cykler på strækningen.

5.4 2-1 vej

2-1 veje er en vejtype, hvor en tosporet vej omdannes til en vej med én kørebane i midten af vejen, og hvor der er brede, stiplede kantbaner i begge sider. Midterbanen deles af trafik i begge retninger, mens kantbanerne er beregnet til cyklister og som vigeareal ved modkørende trafik.

5.4.1 Fordele:

- Simpelt at etablere
- Flytter biltrafikken ind på vejmidten, hvilket forbedrer oversigtsforhold fra sideveje og indkørsler

5.4.2 Ulemper:

- Reelt kan det kun etableres på en meget kort strækning på Byvej, da det skal afsluttes i god afstand til T-kryds i begge ender af Byvej, hvor biltrafik skal bruge begge vognbaner. Dermed bibeholdes dele af strækningen som utryk for cyklister
- Det kan opfattes som utryk for cyklister (ikke mindst af børn – og deres forældre)
- Al parkering langs vejen bør nedlægges, men der er risiko for parkering i ”kantbanerne”

5.4.3 Samlet vurdering

Anbefales ikke, da det kun kan etableres over en meget kort strækning på Byvej.

Desuden er løsningen vanskelig at kombinere med sikre og trygge udformninger af krydsene ved hhv. Tingvej og Rosenholmvej.

5.5 Gennemkørsel forbudt for biler

Der kan opsættes afspærring for biltrafik på Byvej fx mellem Brovej og Lillevej, så det kun er muligt at cykle og gå forbi afspærringen. Biltrafik i østgående retning skal dermed fortsætte ruten via Brovej, og via Lillevej i vestgående retning.

Tiltaget bør kombineres med nedlæggelse af p-lommer, som delvist ligger på kørebanen.

Som udgangspunkt kombineres dette tiltag ikke med særlige cyklisttiltag. Dog bør der være særlig fokus på udformningen omkring afspærring, ved sideveje og i T-kryds i begge ender af Byvej. Ved sidevejene kan der med fordel etableres gennemførte fortov, da det øger bilisternes opmærksomhed og reducerer svinghastigheden.

Tiltaget kan i princippet også kombineres med ensretning, cykelsti mv.

5.5.1 Fordele:

- Et gennemkørselsforbud vil med stor sandsynlighed medføre, at biltrafikken på Byvej generelt reduceres
- Hastighedsreduktion for biltrafik på Byvej
- Kan potentielt flytte lokale trafikanter fra bil til gang/cykel

5.5.2 Ulemper:

- Risiko for øget trafik på Brovej, Lillevej og hen over p-plads ved Coop 365
- Risiko for øget lastbiltrafik på Brovej, Lillevej og hen over p-plads ved Coop 365. Dette medfører også potentiel øget omfang af svingende lastbiler på strækningen, hvilket kan være forbundet med ulykkesrisiko for lette trafikanter. Til gengæld kan tiltaget også medføre, at det samlede antal lastbiler på strækningen begrænses, da lastbiler uden ærinde på Byvej vælger andre ruter
- Butikker kan potentielt opleve det, som om deres kunder og leverandører får dårligere adgangsforhold. Reelt vil omvejskørslen for kunder fra fx Tingvej og til p-plads ved Byporten dog være begrænset
- Udfordringer med sikre og trygge forhold for cyklister i T-kryds i begge ender af Byvej ændres som udgangspunkt ikke. Det antages dog, at der vil være markant mindre trafik

5.5.3 Samlet vurdering

Det anbefales at overveje løsningen, men forbuddet kan potentielt møde lokal modstand fra både borgere og handelsliv.

5.6 Shared space/sivegade

Shared space er et koncept, hvor alle trafikantgrupper deler færdselsarealet med hinanden. Det er målet, at alle trafikantgrupper og byrumsfunktioner er sidestillede, i balance og ligeværdige. Færdselsarealer opdeles som udgangspunkt ikke i gang-, cykel- og kørearealer.

Begrebet "sivegader" stammer fra 1980'erne og er en slags forløber for shared space.

Jf. vejreglen "håndbog i trafikplanlægning i byer" bør følgende være gældende for shared space:

- Højst 15-20 km/t pga. tryghed og trafikanters adfærd
- Højst 3.000-4.000 biler/døgn
- Balance mellem antal biler, cykler og fodgængere. Antal fodgængere skal helst svare til mindst halvdelen af antal biler. Ca. lige mange biler og cykler. Hvis disse andele ikke er opfyldt, er der stor risiko for, at den kørende trafik bliver dominerende.

5.6.1 Fordele:

- *Ikke relevant på Byvej*

5.6.2 Ulemper:

- Manglende balance mellem mængder af trafikanttyper på Byvej vil gøre det utrygt for lette trafikanter
- Begrænset tilgængelighed i shared space, da den flydende overgang mellem færdselsarealer er meget vanskelig at navigere i for personer med fysiske og kognitive udfordringer
- Varelevering og øvrige tung trafik blandes med øvrige trafikantgrupper
- Byvej er vejadgang til flere p-pladser

5.6.3 Samlet vurdering

Anbefales ikke, da trafiksammensætning mv. på Byvej ikke vurderes egnet til shared space.

6 anbefalede tiltag

Det anbefales, at Byvej ensrettes i vestgående retning, og at der etableres cykelsti for modstrømstrafik.

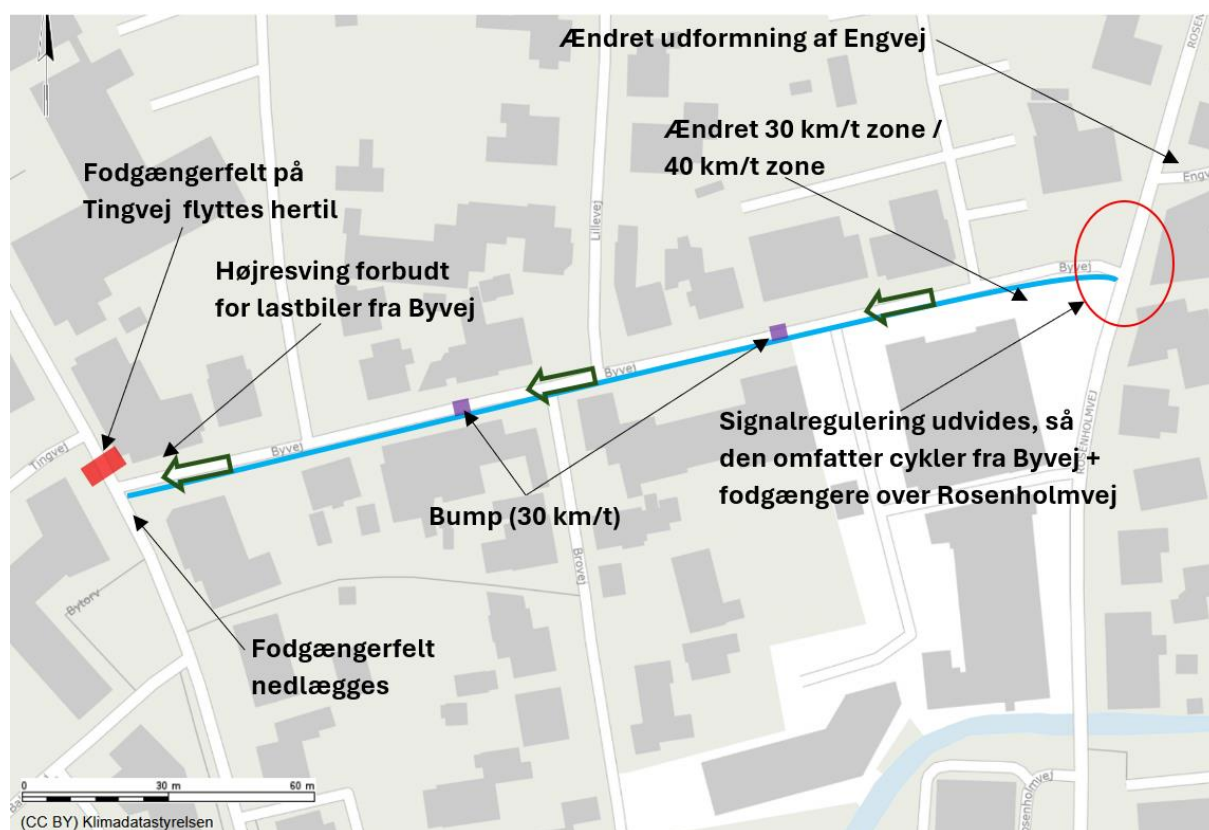
For at sikre, at hastighedsniveauet ikke stiger, etableres 2 stk. 30 km/t fartdæmpere.

Eksisterende anbefalet 30 km/t-zone forlænges fra nuværende start lige øst for Tingvej og frem til starte/slutte ud for blomsterhandler. Dette medfører, at 40 km/t-zone tilsvarende tilpasses.

Der etableres højresvingsforbud fra Byvej mod Tingvej.

Fodgængerfeltet på Tingvej flyttes til nordsiden af Byvej-krydset. Det skal sikres, at der er tilstrækkelig belysning af fodgængerfeltet, samt at det er korrekt afmærket.

Cykelsti fra Byvej signalreguleres mod Rosenholmvej. Konkret udformning og evt. tilpasning af Engvej-krydset bør undersøges nærmere. En forsøgsvis ensretning, i en tidsbegrænset periode, vil kunne gennemføres uden signalregulering, selv om det ikke giver optimale vilkår for cyklister fra Byvej.



Alternativ med hindring af gennemkørende biltrafik på Byvej kan overvejes – fx med fysisk blokering mellem Brovej og Lillevej.

7 Fokuspunkter i forsøgsperiode

Syddjurs Kommune ønsker at lave en forsøgsperiode på ca. 1 år med midlertidige foranstaltninger.

Det bør sikres, at afmærkning af ensretning, parkeringsforbud og cykelbaneafmærkning fremstår tydeligt. Dette gælder ikke mindst svingforbud fra Tingvej mod Byvej.

Der kan med fordel opsættes gule info-tavler i forsøgsperioden, så det tydeligt fremgår, at afmærkningen er et forsøg. Dette kan muligvis også skabe mere forståelse blandt trafikanter og lokale beboere for, at der er tale om forsøgsopstilling og ikke permanente tiltag.

I forsøgsperioden anses det ikke for hensigtsmæssigt at etablere fysisk afgrænsning mellem kørebane og cykelsti. Derfor biler cykelstien reelt en cykelbane. Kørebanen bør indsnævres til 3,25 m mellem eksisterende brostensbånd og ny 30 cm kantlinje langs cykelbanen.

Cykelbane markeres med cykelsymboler ud for Brovej og overkørsel til p-plads ved Mr-tøjbutik. Desuden anbefales det, at der afmærkes med cykelsymboler pr. 25 m, så banen ikke mistolkes som parkeringsbane.

Cykelbane kan evt. markeres med rød belægning med god friktion. Dette kan dog blive dyrt, og desuden omfattende at fjerne efter forsøgsperioden. Alternativt kan det overvejes, at cykelsymboler afmærkes på kørebanen i overstørrelse og evt. på fx rød baggrundscirkel. Det er vigtigt, at markeringer på kørebanen er med god friktion. Evt. afmærkning, som afviger fra vejreglerne, skal drøftes med politiet.

Det anbefales, at ovenstående anbefaling om ændring af 30 km/t og 40 km/t zone ændres i forsøgsperioden. Der bør suppleres med bump til 30 km/t jf. skitsering af permanent tiltag, da der ellers er risiko for øget hastighedsniveau i forsøgsopstillingen. Bump kan enten etableres som mobilt bump eller som asfaltbump (fx pudebump). Erfaringsmæssigt kan der være øget risiko for støjgener ved brug af mobilt bump. Vær opmærksom på, at der er risiko for, at trafikanter trækker ud på fortov eller over i cykelbane for at begrænse gene fra bump. Dette bør forebygges ved fx at opsætte eftergivelige steler.

Det anbefales, at fodgængerfeltet på Tingvej flyttes allerede i forsøgsperioden, men det er ikke afgørende for gennemførelse af forsøget. Der bør suppleres med Torontoblink samt særskilt belyste E17-tavler, og det skal sikres, at der er tilstrækkelig belysning af selve fodgængerfeltet.

I forsøgsperioden kan cyklister afvikles med vigepligt ved Rosenholmvej, mens det i den permanente situation bør signalreguleres.

Ved opstilling af midlertidigt afmærkningsmateriel bør det sikres, at der opretholdes korrekt afstand til cyklister (30 cm) og til køresporskant (50 cm). Der bør anvendes eftergivelige løsninger i stedet for påkørselsfarlige elementer som Hoffmann-klodser o.l. Det skal samtidig sikres, at tavler placeres uden for oversigtsarealer (eller med max. 90 cm til overkant tavle i oversigtsareal).

Endelig skal det sikres, at forsøgsopstillinger ikke er til gene for tilgængeligheden for personer med fysiske eller kognitive udfordringer.