[UDKAST]

2015

HELHEDSPLAN FOR HORNSLET

INFRASTRUKTUR OG BYRUM FOR FREMTIDENS HORNSLET

INDHOLD

INDLEDNING	3
OVERSIGT	4
NYE VEJE	6
STIER	8
STATIONSOMRÅDET	10
KRYDSET VED TINGVEJ/BIRKEVEJ	12
TINGVEJ	13
SANERING AF ROSENHOLMVEJ/LØGTENVEJ	14
ENGVEJ	15
OMDANNELSE AF BYVEJ	16
OMLÆGNING AF PARKERINGSPLADSEN VED BYVEJ	18
PRIORITERING AF PROJEKTER	19

BAGGRUND

Udviklingen af Hornslet har i de sidste ti år været styret af planer udarbejdet tilbage i 2004-06.

2004 blev der udskrevet en konkurrence om en helhedsplan for bymidten. Det vindende projekt skitserede en række projekter for de centrale byrum. Som resultat af processen er en del af Tingvej blevet nyanlagt, og minirundkørslen ved krydset Tingvej/Birkevej etableret.

I 2006 blev der - også på baggrund af en arkitektkonkurrence - udarbejdet en plan for et helt nyt byområde, Vendehøj, sydøst for byen. Dette område er nu langsomt ved at blive udbygget.

I den mellemliggende periode har byen også ændret karakter på en anden måde. Åbningen af butikscenteret "Byporten" samt flytningen af Hornslet Apotek har betydet, at en større del af handelen i bymidten samler sig langs Byvej.

I horisonten lurer nye projekter, der får betydning for byens udvikling. Etableringen af Letbanen, der forventes at åbne i 2017, betyder en bedre og hyppigere betjening af Hornslet Station - men også oftere perioder hvor trafikken på Tingvej og Løgtenvej må holde for toget.

Der er derfor fornyet behov for at samle op på de eksisterende planer og skabe overblik over, hvilke tiltag der er nødvendige for at fastholde Hornslet som en attraktiv og velfungerende bosætnings- og handelsby.

INDHOLD

Planens fokus er at sikre en velfungerende infrastruktur og sammenhængende byrum. Både for pendlere i bil og tog, for forretningslivet, og ikke mindst for skolebørn og andre bløde trafikanter. Planen rummer derfor en række projekter i forskellig skala. Sidst i planen er projekterne prioriteret.

PROCES

Helhedsplanen er blevet til i en tæt dialog med en følgegruppe bestående af repræsentanter fra Hornslet Distriktsråd, Skolebestyrelsen, Idrætsforeningen og Hornslet Handel.

Der har undervejs været afholdt to møder i følgegruppen. På det første møde formulerede gruppen ønsker til projekter, og kom med forslag til udformningen.

På det følgende møde blev et første udkast til helhedsplanen behandlet, en række alternativer blev fravalgt, og prioriteringen af projekter blev fastlagt.

Helhedsplanen er udarbejdet af NIRAS A/S i samarbejde med:
Kultur, planlægning og erhverv, Syddjurs Kommune
Telefon: 87 53 50 00
E-mail: syddjurs@syddjurs.dk

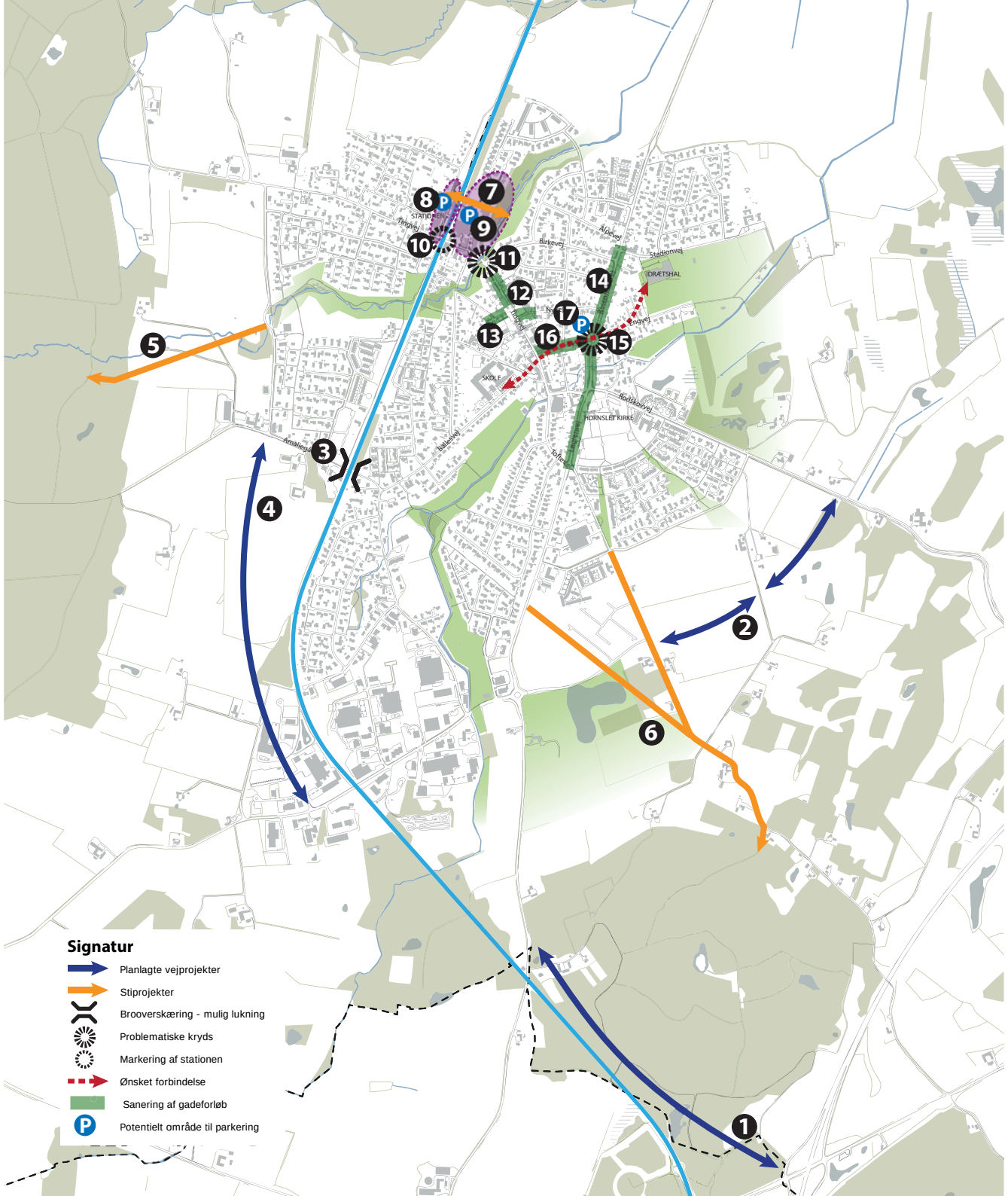
OVERSIGT

Helhedsplan for Hornslet rummer en række fremtidige projekter og indsatser i byen med fokus på trafik, bevægelse og forbindelser.

I det følgende er en oversigt over de projekter Helhedsplanen indeholder.

PROJEKTOVERSIGT

1. Tilslutning til motortrafikvejen
2. Forlængelse af Vendehøj til Rodskovvej
3. Amaliegårdvej broen
4. Trafikvej vest om Hornslet
5. Sti til Sophie-Amaliegårds skov
6. Sti til skrald skov
7. Sti fra Alpedalen til stationen
8. Omdannelse af stationsområdet
9. Bilparkering øst for jernbanen
10. Jernbaneoverkørsel ved Tingvej
11. Krydset ved Tingvej/Birkevej
12. Videreførelse af belægning på Tingvej
13. Rådhusområdet
14. Sanering af Rosenholmvej/Løgtenvej
15. Stiforløb langs Engvej
16. Omdannelse af Byvej
17. Omlægning af parkeringspladsen ved Byvej



Hornslet
Spor
2

NYE VEJE

PROJEKTNUMMER 1, 2, 3, 4

I dette afsnit beskrives en række mulige vejprojekter i og omkring Hornslet, der indebærer anlæg af nye veje. De nye veje har det til fælles, at de skal understøtte tilgængelighed og mobilitet, når byen vokser.

TILSLUTNING TIL MOTORTRAFIKVEJEN (1)

I forbindelse med den kommende letbane vil presset på jernbaneoverskæringen ved Løgtenvej stige. Der er allerede i dag problemer med trafikafviklingen ved t-krydset mellem Løgtenvej og Kirkeholtvej, der fører ud til Motortrafikvejen.

For at afhjælpe dette arbejdes med etablering af en ny vejforbindelse mellem Løgtenvej og Kirkeholtvej i forbindelse med tilslutningen til Motortrafikvejen, således at man undgår at skulle krydse skinnerne.

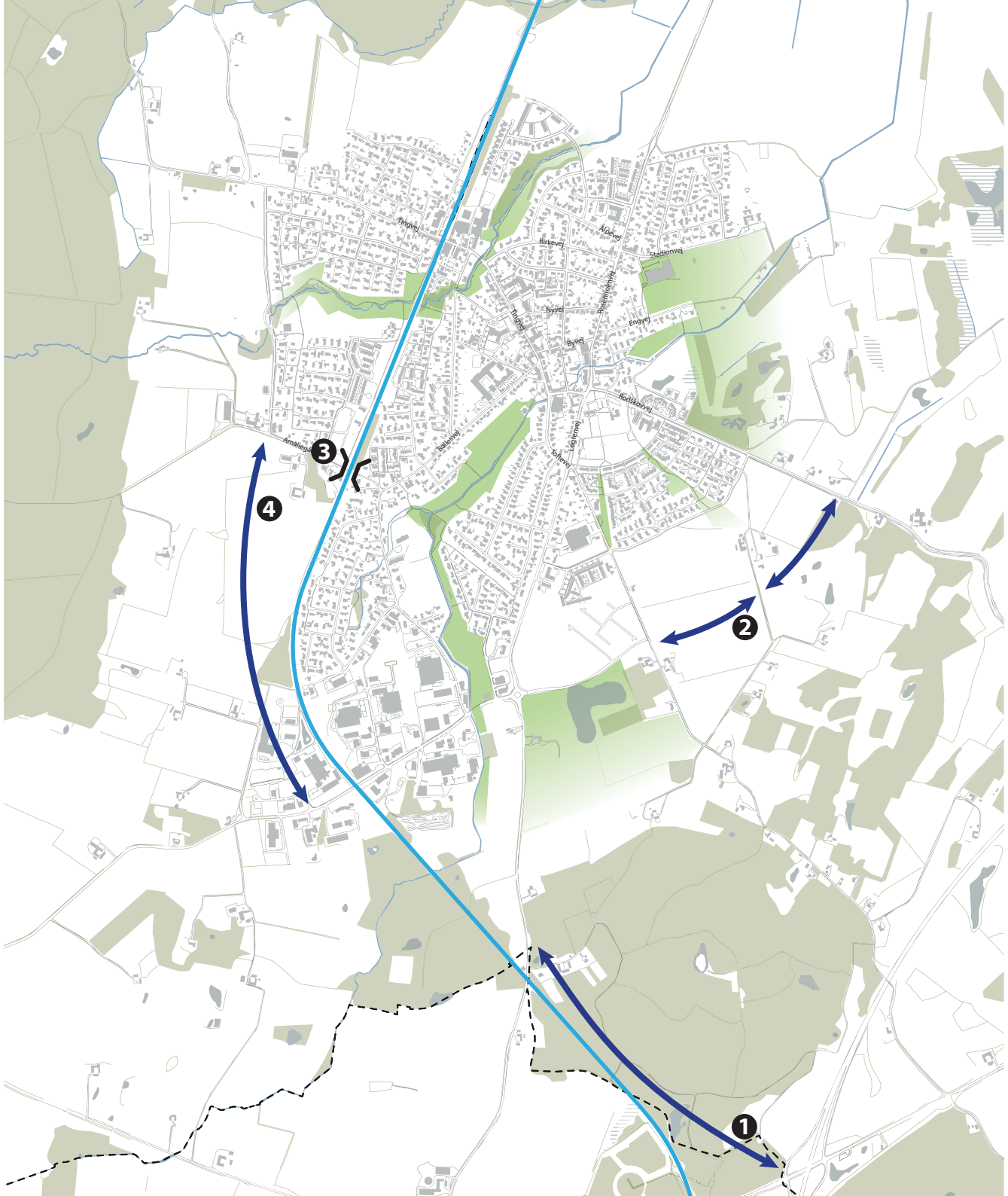
Forbindelsen vil blive den primære rute mellem Hornslet og motortrafikvejstilslutningen, og den eksisterende strækning af Løgtenvej fra baneoverskæringen til Kirkeholtvej vil få en sekundær rolle.

FORLÆNGELSE AF VENDEHØJ TIL RODSKOVVEJ (2)

I forbindelse med udlæg af et nyt boligområde mellem Løgtenvej og Eskerodvej er Vendehøj blevet etableret. Langs vejen er etableret cykel og gangsti.

En forlængelse af Vendehøj fra Eskerodvej over Asylvej og frem til Rodskovvej vil skabe en trafikal forbindelse øst-vest i Hornslet, der går uden om bymidten og derigennem aflaster centrum af byen. Samtidig vil vejen understøtte fremtidig arealudvikling på begge sider af forbindelsesvejen mellem Eskerodsvej og Asylvej.

Den vestlige strækning af vejen fra Eskerodvej til Asylvej vil blive anlagt i forbindelse med lokalplanlægning og udbygning af de omkringliggende udviklingsarealer.

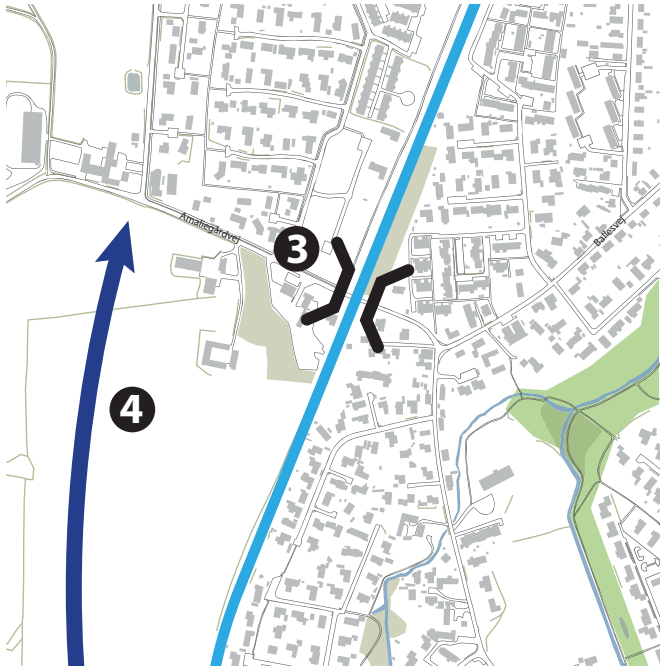


AMALIEGÅRDVEJ BROEN (3)

Trafiksikkerheden omkring broen er i dag ringe på grund af den smalle vejbane og dårlige oversigtsforhold. Det giver farlige situationer ved biltrafik i begge retninger, men også når biler og cykler eller gående mødes på broen.

Ud fra et trafiksikkerhedshensyn vil den ideelle løsning være, at den eksisterende bro ombygges til en stibro, og vejadgang for biler via Amaliegårdvej nedlægges. Biltrafikken vil da skulle benytte Tingvej og en ny vejforbindelse mod syd.

Nedlægning af broen vil medføre at bydelen vest for jernbanen kun vil være koblet på den resterende by via Tingvej og stiunderføringen, der løber sammen med Rosenholm å. En omdannelse af broen skal derfor ses i sammenhæng med anlæggelse af en ny vejforbindelse mod syd. Vejforbindelsen er nærmere beskrevet i næste afsnit.



TRAFIKVEJ VEST OM HORNSLET (4)

Etablering af en trafikvej vest om Hornslet fra Amaliegårdvej til industriområdet ved Ravnhøjvej er en måde at forbinde den del af Hornslet, der ligger vest for jernbanen med resten af byen, og skabe en forbindelse hvormed man ikke skal krydse skinnerne eller igennem bymidten. Vejen vil sikre en bedre forbindelse til Aarhus fra den vestlige del af byen.

Vejen vil forventeligt først blive etableret i forbindelse med en fremtidig udnyttelse af de perspektivområder til byudvikling, der ligger i området vest for jernbanen.

STIER

PROJEKTNUMMER 5, 6, 7

På mange måder har Hornslet et veludbygget stinet. Der er for eksempel gode stiforbindelser til skolen, og med anlæggelse af cykelsti langs Løgtenvej og Toftevej er der yderligere etableret gode muligheder. Der er dog et ønske om bedre forbindelser til naturen i de tre skove rundt om byen og især Distriktsrådet ser gerne stiforbindelser af en mere rekreativ karakter som grusstier.

Foruden udbygning af stinettet er der et ønske om bedre oplysning af byens stinet. De fleste stier er i dag oplyste, men rundt i byen er stadig huller. Arbejdsgruppen har peget på tre steder i byen, hvor der er brug for bedre belysning af stierne.

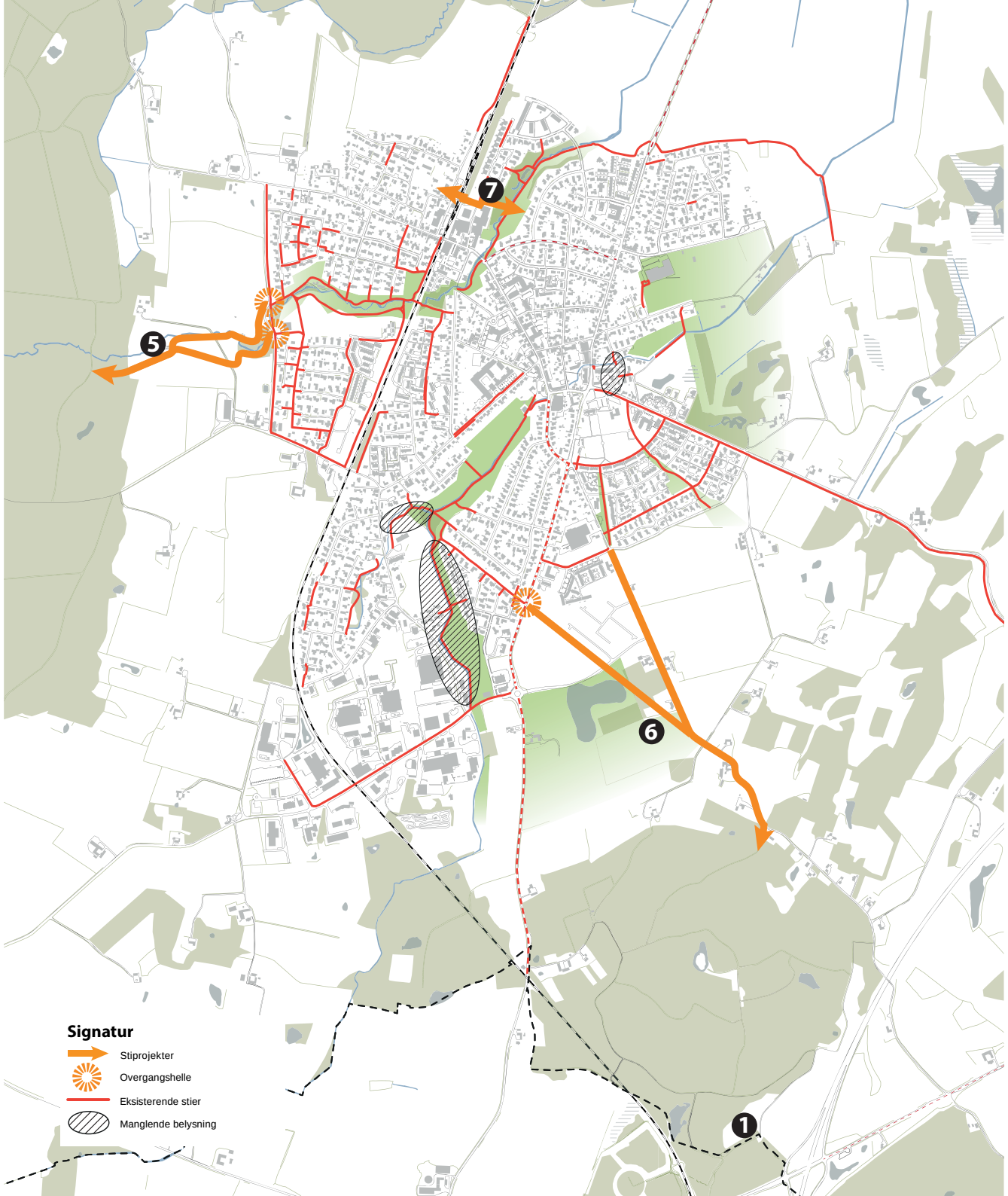
STI TIL SOPHIE-AMALIEGÅRDS SKOV (5)

Den rekreative sti forbinder hovedstien i den grønne kile langs Rosenholm Å med Sophie-Amaliegaards Skov. Der er skitseret to alternativer.

Alternativ A løber gennem kanten af spejdercentret, over åens og følger sydsiden af åen frem til Amaliegårdvej 50. Herfra løber den syd om bebyggelsen, og forbindes til skovvejen inde i skoven.

Alternativ B forbindes til Aagaardvej syd for åen, og følger markvejen frem til Amaliegaardvej 50. Fordelen ved dette forløb er, at det i højere grad løber uden om områder med blød bund langs åen, og samtidig er der ikke behov for nyanlæg langs den eksisterende markvej.

Ved begge løsninger foreslås det, at der etableres en krydsningshelle ved passagen af Aagaardvej.



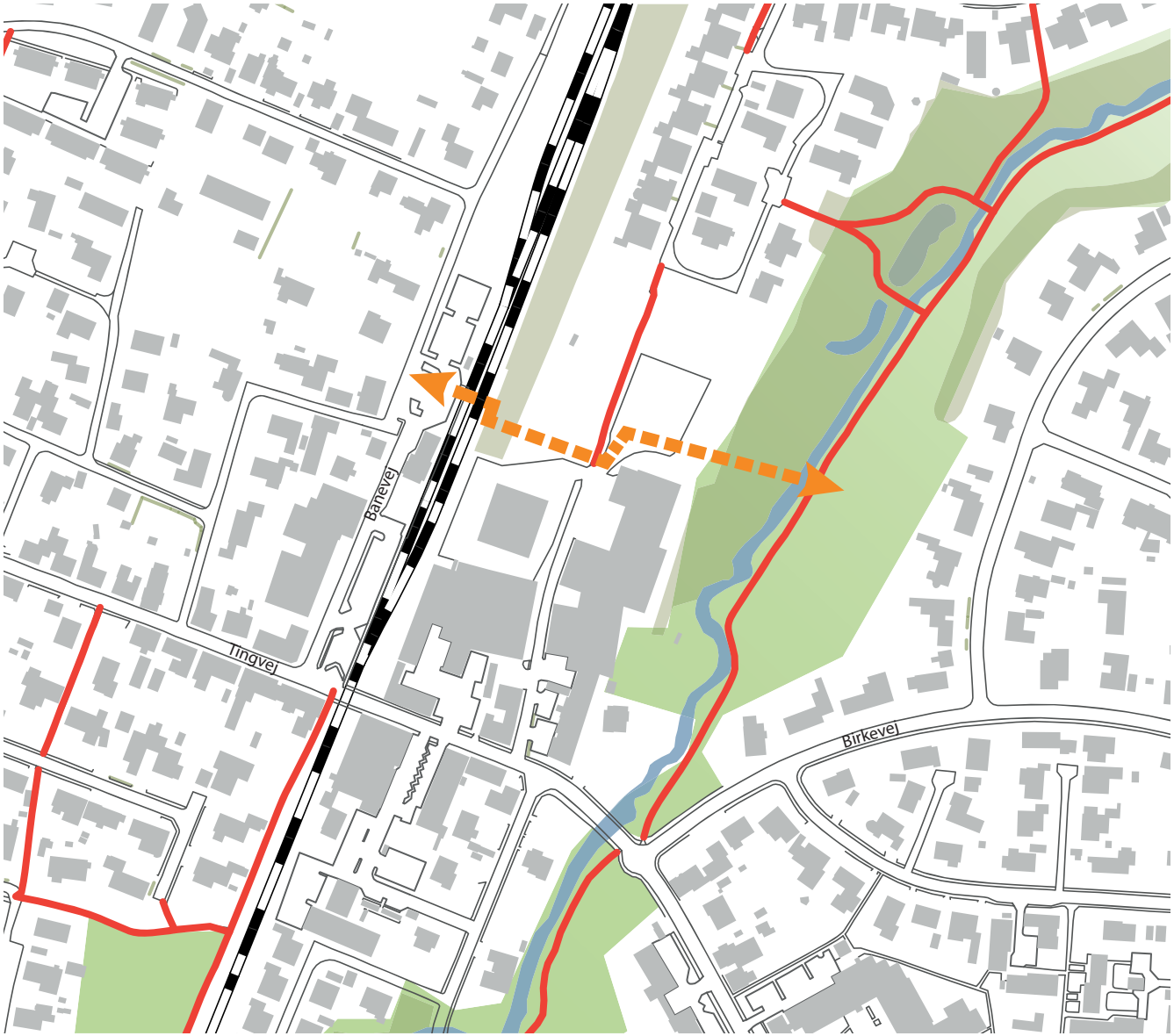
STI TIL SKRALD SKOV (6)

Denne sti indgår i helhedsplanen for Vendehøj-området, og forbinder den eksisterende sti mellem den sydlige grønne kile og Løgtenvej og videre til Eskerodvej. Det sidste stykke frem mod Skrald skov sker på Eskerodvej og med adgang til skoven via eksisterende skovveje. Det anbefales, at der samtidig etableres en sikker overgang, eksempelvis i form af en overgangshelle, på Løgtenvej.

STI FRA ALPEDALEN TIL STATIONEN (7)

I forbindelse med letbanen foreslås der etableret en ny stiovergang ved stationen (se side 10-11 for beskrivelse af stationsområdet). Dermed bliver det muligt at forbinde stationen med stisystemet i Alpedalen og den nordøstlige del af byen.

Forbindelsen kan eventuelt gå gennem den kommende bebyggelse på VARO-grunden, og følge de udlagte veje i området.



STATIONSOMRÅDET

PROJEKTNUMMER 8, 9, 10

OMDANNELSE AF STATIONSOMRÅDET (8)

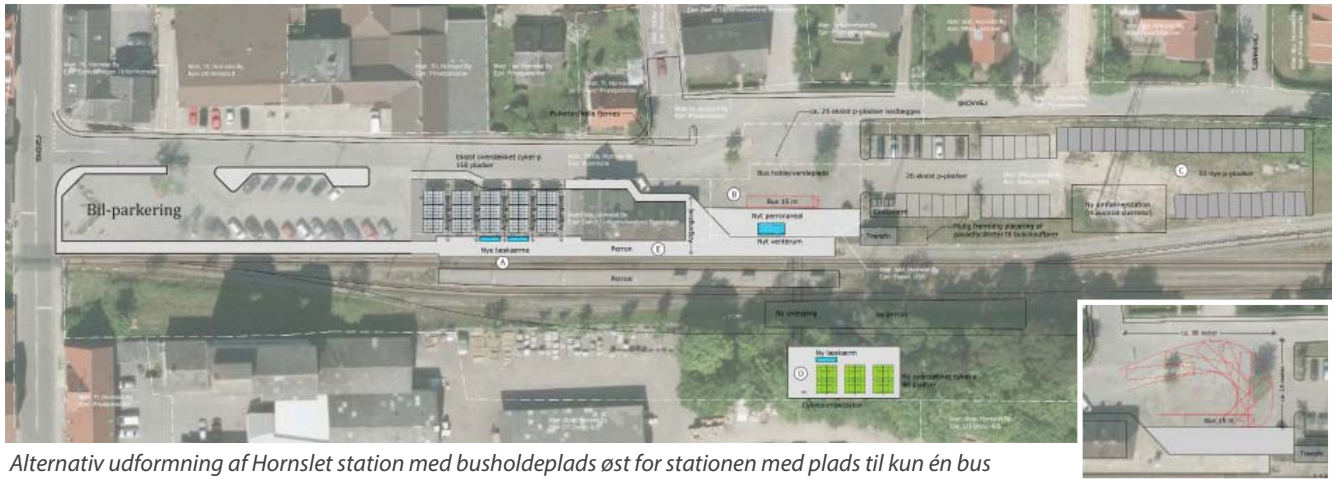
Ved den kommende omdannelse af Grenåbanen til letbane vil Syddjurs Kommune arbejde med at forbedre de trafikale forhold ved stationerne med fokus på at forbedre mulighederne for kombinationsrejser mellem bil, cykel og letbane, så der er gode muyligheder for omstigning mellem bus, letbane og bil. I fremtiden skal det være enkelt og effektivt at pendle, hvorfor der er fokuseret på at skabe gode parkeringsmuligheder for både bilister og cyklister og gode forhold for busser, så der er mulighed for omstigning fra letbane til bus.

For Hornslet station arbejdes med et hovedforslag for stationsområdet hvor en større del af det eksisterende parkeringsareal omdannes til busholdeplads ud mod Tingvej. De nedlagte p-pladser flyttes til et nyt parkeringsareal mod nord-øst.

Som et alternativ dertil er en udformning af stationsområdet, hvor busholdepladsen etableres nord-vest for stationsbygningen. Denne udformning giver dog kun plads til én holdende bus.

I begge versioner etableres nord-øst for stationen en krydsning tværs over skinnerne til området ved VARO, hvor der etableres et område med cykelparkering. VARO området indgår i lokalplan nr. 325 og skal i fremtiden omdannes til boligområde.

Hovedforslag med udformning af Hornslet station



Alternativ udformning af Hornslet station med busholdeplads øst for stationen med plads til kun én bus

BILPARKERING ØST FOR JERNBANEN (9)

Mellem skinnerne og det lokalplanlagte område, vil det være muligt at etablere yderlige et parkeringsareal til bilparkering i forbindelse med den planlagte cykelparkering. Der kan i området blive plads til ca. 20-25 biler.

Parkeringsarealet øst for skinnerne vil nemt og hurtigt kunne tilgåes fra den østlige side af byen når bommene er nede. I forbindelse med omdannelse af VARO-grunden, vil der blive anlagt en højresvingsbane fra Tingvej ind til området.

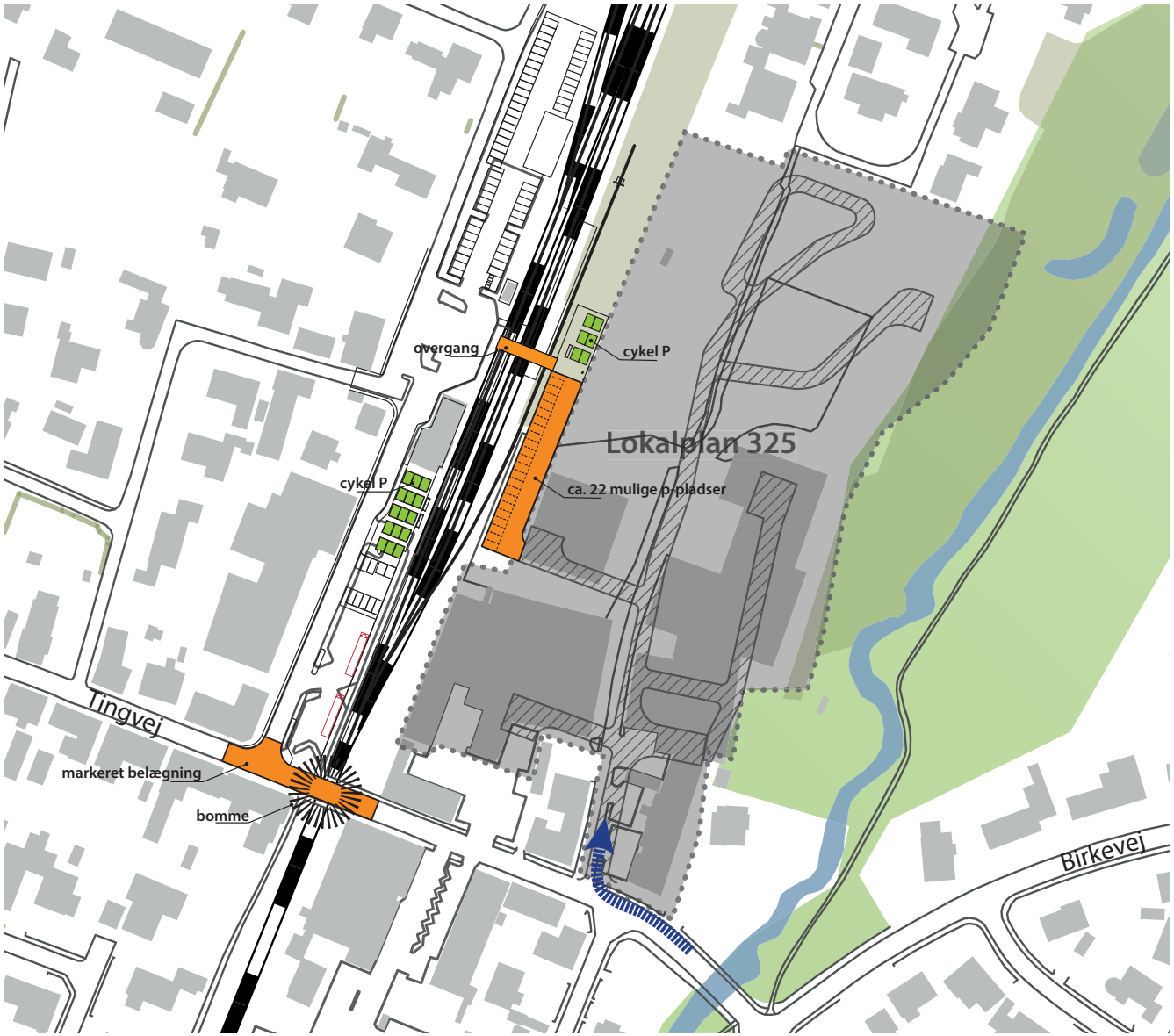
Parkering i dette område kræver dog adgang over VARO-grundens areal, hvorfor etableringen ikke kan foretages uden planlægning med VARO-områdets ejere.

JERNBANEOVERKØRSEL VED TINGVEJ (10)

Ved jernbaneoverskæringen over Tingvej skal der ske en omdannelse med henblik på at skærpe sikkerheden for bløde trafikanter og samtidig styrke oplevelsen af stationsområdet i gadebilledet.

Bom-anlægget bør ændres fra halvbom-anlæg til helbom-anlæg, således at gående og cyklister bliver bremset i begge kørselsretninger. Dette forhold skal drøftes med letbanen.

Ved at etablere et belægningsskifte på Tingvej ud for stationen opnås dertil en hastighedsdæmpende effekt og samtidig markeres stationsområdet som en vigtig del af bymidten.



Mulighed for yderligere p-pladser øst for letbanen

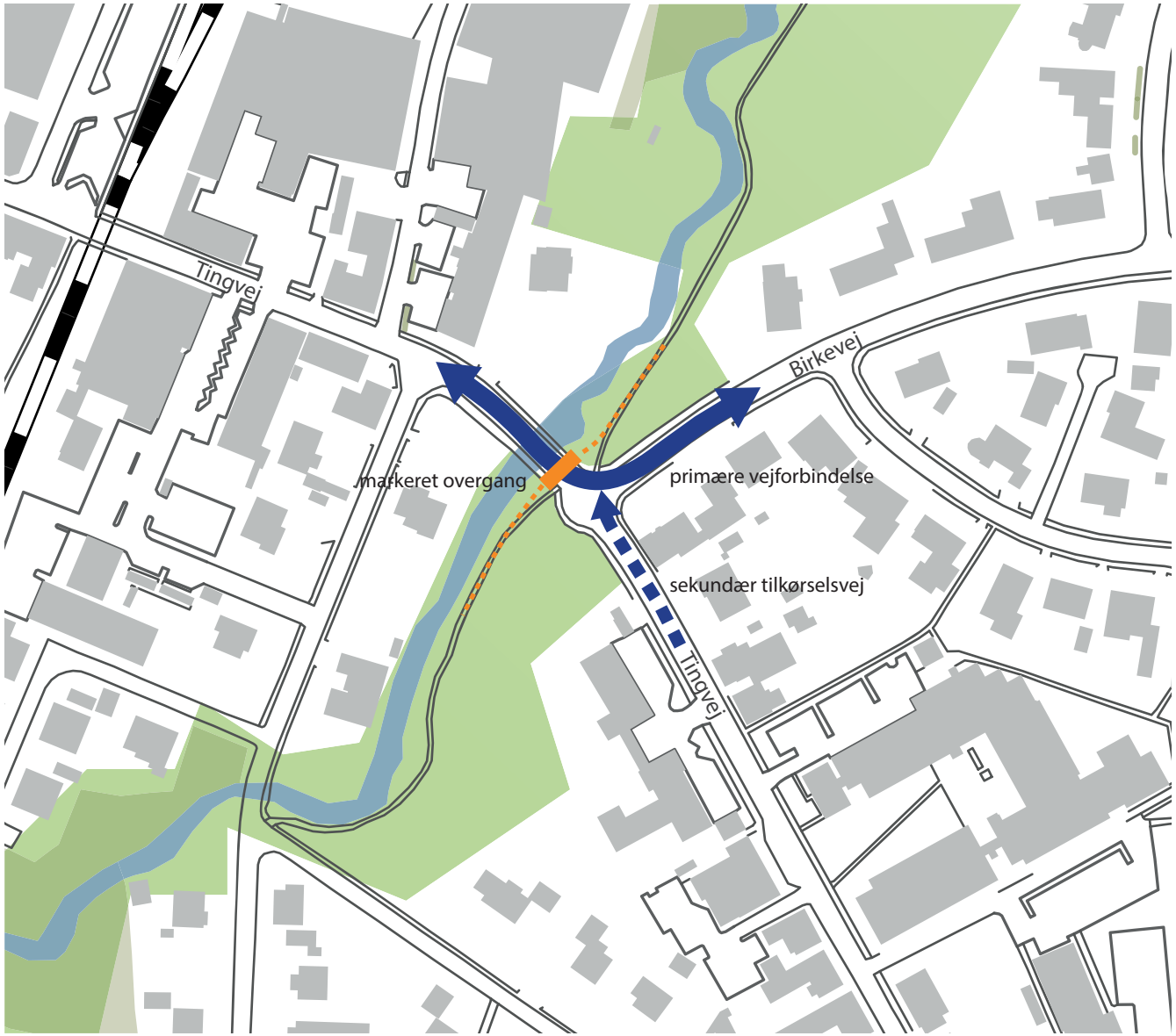
KRYDSET VED TINGVEJ/BIRKEVEJ

PROJEKTNUMMER 11

I krydset mellem Tingvej og Birkevej er en minirundkørsel, der blev etableret som følge af den tidligere helhedsplan. Minirundkørslen har dog vist sig ikke at være en velfungerende løsning, da den ofte skaber forvirring og usikre situationer.

Samtidig er der en forventning om, at den kommende letbane med hyppigere afgange fra Hornslet station mod Aarhus og forbindelse til en række store arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner vil øge trafikken til stationen. Der er derfor behov for at sikre en mere smidig og effektiv trafikafvikling.

Det foreslås, at Birkevej og den nordlige del af Tingvej gøres til den sammenhængende primære vej, og at den sydlige del af Tingvej ses som en sidevej. Stiforbindelsen på tværs markeres med en farvet belægning, eventuelt som en hævet flade.



TINGVEJ

PROJEKTNUMMER 12,13

VIDEREFØRELSE AF BELÆGNING PÅ TINGVEJ (12)

I forbindelse med den tidligere helhedsplan blev der gennemført en ny belægning langs en del af Tingvej mellem Rådhuset og Ballesvej.

For at færdiggøre denne renovering af bymidten foreslås det at renovere den nordlige del af Tingvej frem til krydset med Birkevej (den nuværende rundkørsel), og samtidig medtage en del af Nyvej fra Tingvej frem til KomBi.

Det foreslås at den nye belægning udføres efter de samme principper som den allerede udførte, men materialerne kan eventuelt være nogle andre - eksempelvis belægningssten i indfarvet beton i stedet for granit. Langs Tingvej arbejdes i princippet med samme profil som det der allerede er etableret, mens der langs Nyvej foreslås en forenklet profil alene med kørebane og fortov.

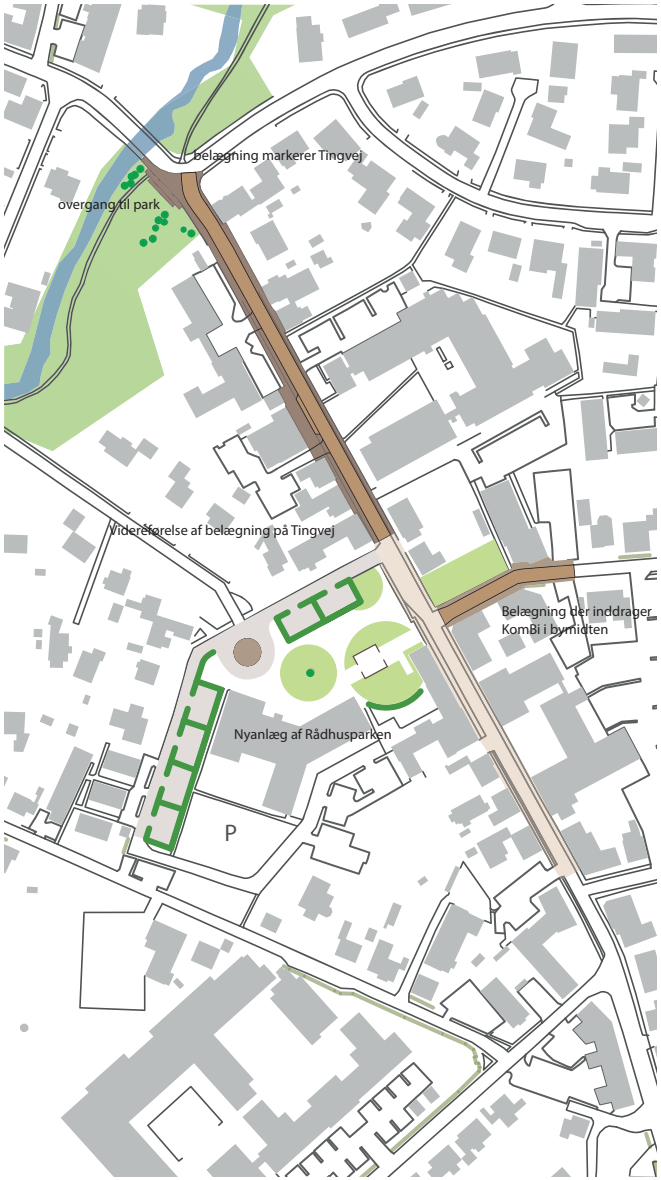
På den nordligste del af strækningen skabes en overgang til Tinghusparken, så det grønne område her bliver mere tilgængeligt og anvendt.

RÅDHUSOMRÅDET (13)

Tegningen skitserer en nyomlægning af arealet foran Rådhuset, som sigter mod at gøre området til en aktiv del af bymidten. Projektet kan eventuelt etableres i flere faser. I den første fase fjernes græsarealet midt i rundkørslen, som erstattes med en fast belægning i niveau med kørebanen. Dette understøtter afviklingen af den årlige Rosenholm-festival, hvor området anvendes til teltplads.

I en senere fase foreslås det, at hele området omdannes, så det i højere grad understøtter aktiviteter på arealet. Projektet kan omfatte etablering af muligheder for gadesport, skaterbane mm, samtidig med at der fastholdes græsarealer der opfordrer til ophold og solbadning.

Bag ved Rådhuset kan en del af græsarealet inddrages til parkering.



SANERING AF ROSENHOLMVEJ/LØGTENVEJ

PROJEKTNUMMER 14

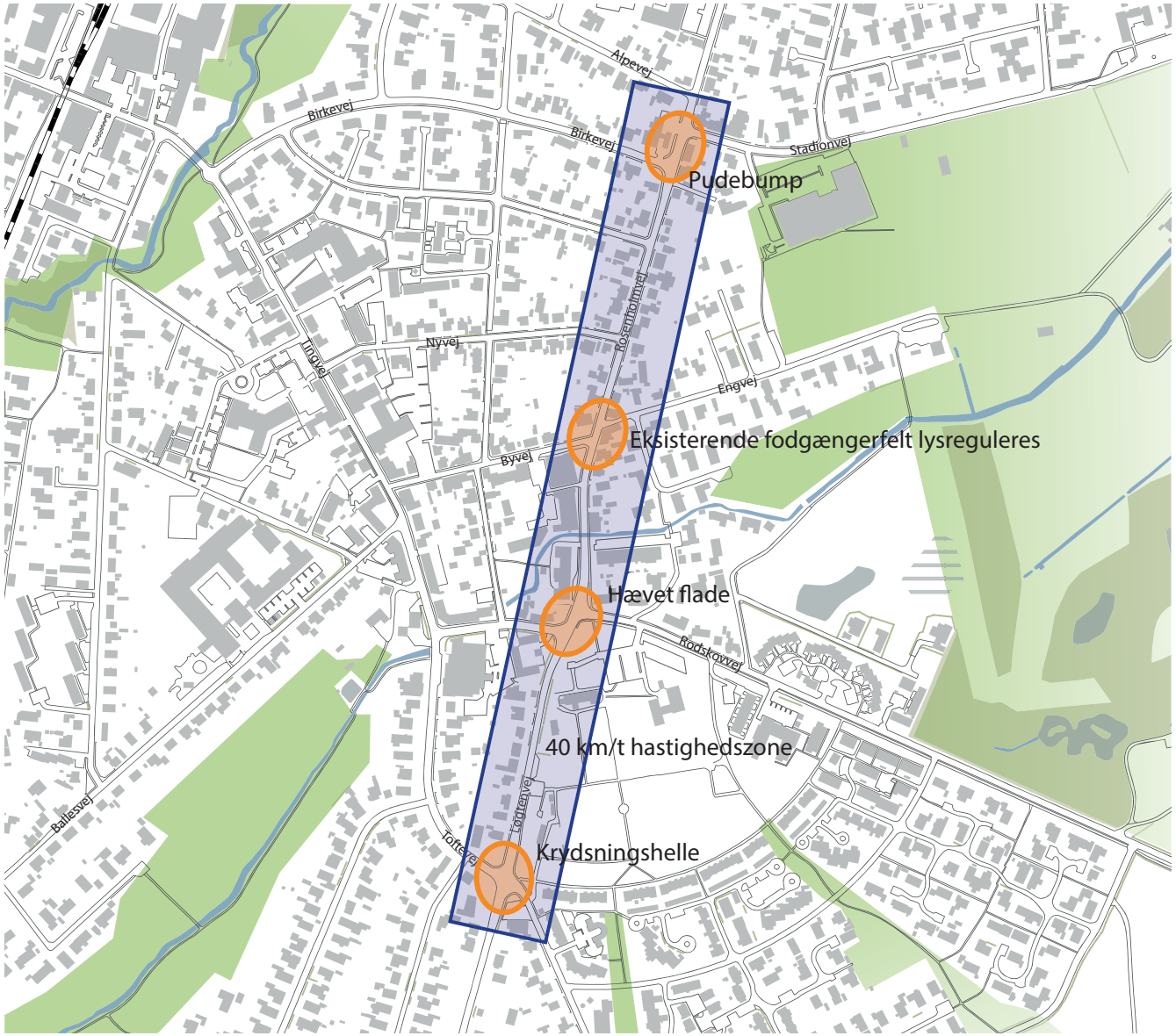
Rosenholmvej/Løgtenvej er præget af høj hastighed og usikre krydsningsmuligheder for bløde trafikanter. Der er derfor et udbredt ønske om en trafiksanering af vejen.

Saneringen indebærer en sænket hastighed til 40 km/t på strækningen fra Toftevej i syd til Alpevej mod nord.

Ved Toftevej etableres en krydsningshelle, og ved Toftevej/Rodskovvej en hævet flade. Fodgængerfeltet syd for Byvej lysregueres. Ved Birkevej etableres et pudebump.

Udvalget for Natur, Teknik og Miljø har d. 12. januar 2015 besluttet at afsætte 1,5 millioner kr. til realisering af projektet.

Sanering af Rosenholmvej/Løgtenvej indeholder ikke længere opførelse af byporte, hvilket var med i den tidligere helhedsplan for Hornslet fra 2004.



ENGVEJ

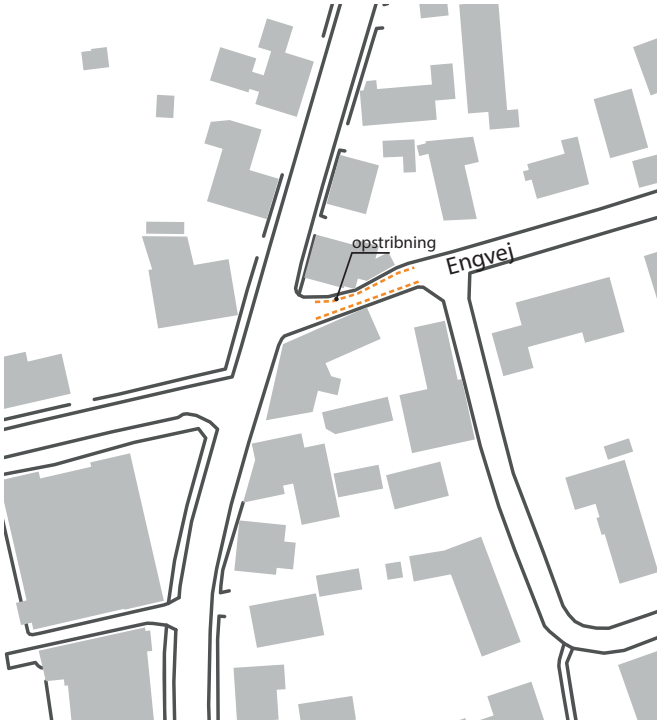
PROJEKTNUMMER 15

STIFORLØB LANGS ENGVEJ (15)

For at styrke forbindelsen mellem skolen og hallen, og gøre det til en mere sikker vej for de bløde trafikanter, skabes en markering af fodgænger- og cykelarealet på den smalle Engvej.

Opstribningen etableres i den vestlige ende af Engvej, ud mod Rosenholmvej, hvor et smalt vejudlæg og dårlige oversigtsforhold er med til at skabe en usikker situation.

Der kan anvendes en '2 minus 1 løsning' med opstribede baner i begge sider af vejen og plads til kun én bil på kørebanen. Når to biler skal passere hinanden, vil bilerne trække ind over markeringen.



Eksempel på 2 minus 1 vejprofil

OMDANNELSE AF BYVEJ

PROJEKTNUMMER 16

Byvej fungerer på én gang som bindeled mellem skolen og hallen, og er samtidig i de senere år blevet en del af bymidtens handelsliv, særligt efter etablering af Byporten samt flytning af Hornslet Apotek.

Dette giver en række udfordringer for den smalle gade, der både skal håndtere cyklende børn og unge, fortorvsarealer med udstillede varer, gennemkørende biltrafik og kantstensparkering.

I det følgende er skitseret to forskellige forslag til en fremtidig indretning af Byvej.

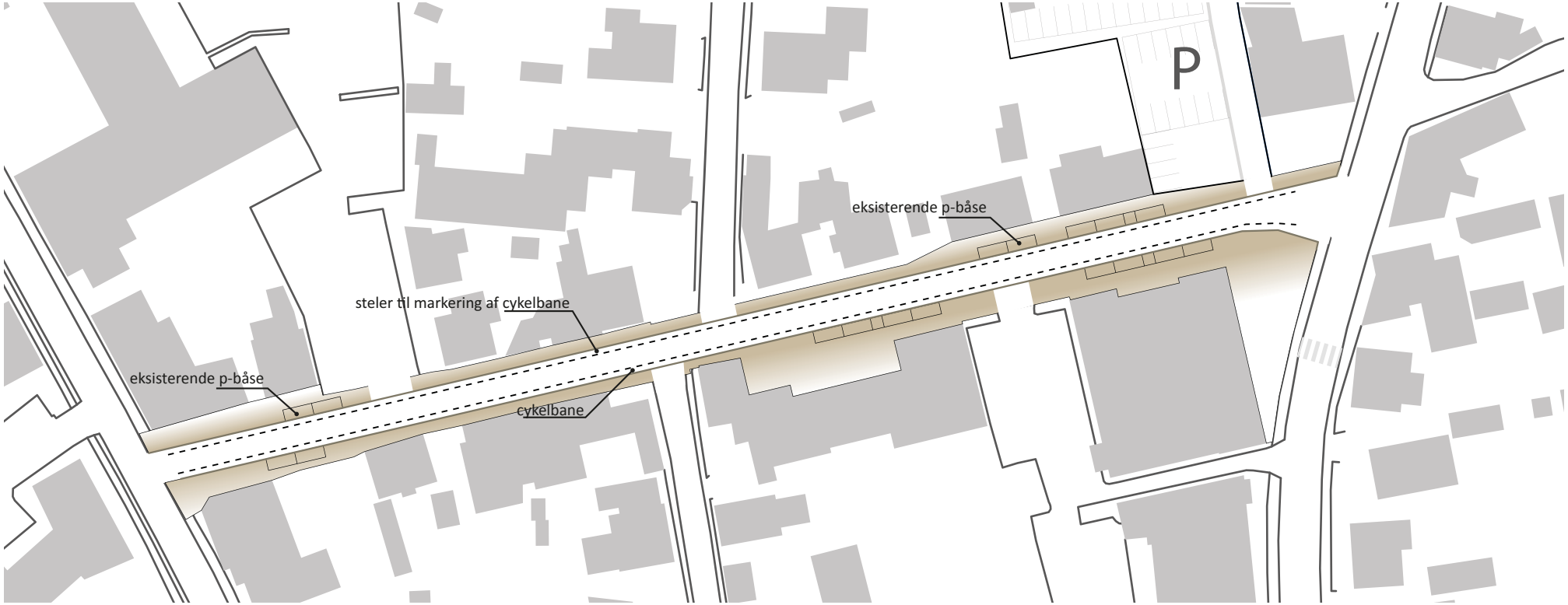
HURTIG REALISERBAR LØSNING

I første forslag bibeholdes vejens profil som den er i dag. Der tilføres en bred kantbane i hver side af vejen, der vil fungere som cykelbane og indsnævre vejen til en såkaldt '2 minus 1 løsning'.

Hovedparten af de eksisterende parkeringsbåse langs vejen bibeholdes i denne løsning. Kun de eksisterende p-pladser ud for Byvej nr. 9, der i dag er optegnet ude på vejens kørebane, nedlægges.

Denne løsning indeholder udelukkende opstribning, og er derved en billig løsning, der hurtig vil kunne realiseres. Løsningen skaber bedre forhold for cyklister ved at give dem et markeret areal at færdes på, og derved gøre bilisterne opmærksomme på dem. Parkerende biler vil dog stadig krydse cykelbanerne.

Projektet indeholder ikke etablering af bump på Nyvej. Denne løsning har været overvejet, men det vurderes, at hastigheden ikke er et problem på Nyvej, og bump er derfor ikke en løsning.



LÆNGERESIGTET OMLÆGNING

I det andet forslag omlægges Byvej, så vejen får et ændret profil. Vejen ensrettes fra vest frem til parkeringspladsen bag Byporten. Den østlige ende af Byvej forbliver derved dobbeltrettet, så der bibeholdes gode adgangsforhold til de to østlige parkeringspladser langs vejen.

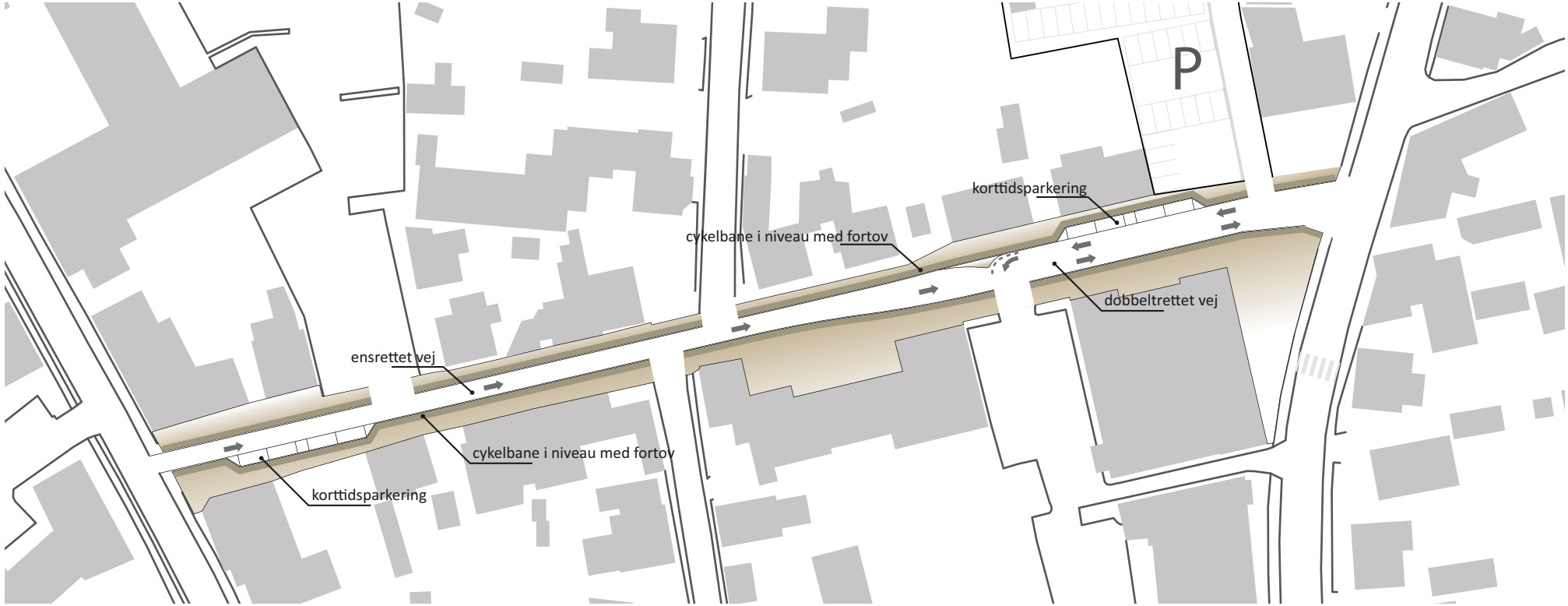
Der etableres kanstensparkering ved apoteket i øst og bageren i vest.

Det indsnævrede vejareal efterlader plads til fortorv og cykelbaner på et fælles areal hævet fra vejens niveau og adskilt med et belægningsskifte eller en markering.

Denne løsning omfatter en større omlægning af Byvej og er derved en dyrere løsning. Cykler og biler adskilles og der opnåes større sikkerhed for de bløde trafikanter.

Samtidig vil en omlægning af gaden være med til at forskønne området og give gaden et tiltrængt løft, der også vil understøtte Byvejs identitet som handelsgade.

Omdannelsen kræver yderligere detailprojektering i samarbejde med skolen, hallen og handelsstandsforeningen.



Illustrationen viser et ideskitseforslag til omlægning af Byvej. Et fremtidigt detailprojekt skal videreudvikles i samarbejde med Hornslet skole, sportshal og Handelsstandsforening.

OMLÆGNING AF PARKERINGSPLADSEN VED BYVEJ

PROJEKTNUMMER 17

Den offentlige parkeringsplads ved Byvej med indkørsel ved Amanda har en meget smal udkørsel til Byvej og opleves som dårligt indrettet.

En omlægning af parkeringspladsen, så den fremstår mere overskuelig, samt en udvidelse af indkørslen fra Byvej, vil gøre parkeringspladsen til et mere attraktivt parkeringstilbud til de handlende, og derved en god erstatning for de få mistede fortovsparkeringspladser ved omlægning af Byvej.

Illustrationen er et udtryk for et ideskitseforslag til omlægning af parkeringsarealet. En fremtidig omlægning vil kræve detailprojektering og kan se anderledes ud.

PRIORITERING AF PROJEKTER

Prioriteringen af helhedsplanens projekter er et udtryk for arbejdsgruppens ønsker. Projekter af størst vigtighed for arbejdsgruppen og de borgere, de repræsenterer, står øverst på listen.

Uden for prioriteringen (under pilen) er projekter, hvis realisering er påbegyndt, eller beslutning derom er truffet.

PRIORITERING

Tilslutning til motortrafikvejen (1)

Omdannelse af Byvej (16)

Krydset ved Tingvej/Birkevej (11)

Jernbaneoverkørsel ved Tingvej (10)

Omlægning af parkeringspladsen ved Byvej (17)

Stiforløb langs Engvej (15)

Bilparkering øst for jernbanen (9)

Amaliegårdvej broen (3) - *Projektet realisering er afhængigt af krav og aftaler ifbm. letbanen*

Trafikvej vest om Hornslet (4)

Sti til Sophie-Amaliegårds skov (5)

Videreførelse af belægning på Tingvej (12)

Sti fra Alpedalen til stationen (7)

Sti til skrald skov (6)

Rådhusområdet (13)

Forlængelse af Vendehøj til Rodskovvej (2)

Sanering af Rosenholmvej/Løgtenvej (14) - *Realisering er igangsat*

Omdannelse af stationsområdet (8)

Jernbaneoverkørsel ved Tingvej (10) - *Foreslåes realiseret i forbindelse med omdannelse af stationsområdet*

Syddjurs Kommune
Kultur, planlægning og erhverv
Lundbergsvej 2
8400 Ebeltoft