

Bilag 2

Bemærkninger til indkomne høringssvar til Trafiksikkerhedsplanen

fra høringsperioden 1. december 2022 til 16. januar 2023

Nr. og afsender	Høringssvarets indhold	Bemærkninger til høringssvar
1. Steen B. Jessen Lokalrådsmedlem i Kjellerup	Relateret til lokalitet 56. Ønske om flytning af byzonetavle, så den inkluderer sti med forbindelse til Krabbes Grønne Ring.	Da der ikke er bymæssig karakter på den strækning, der foreslås inkluderet i område med byzonetavle, kan ønsket ikke anbefales imødekommet. For at opnå trafikanternes forståelse og respekt af byzonetavlen er det vigtigt, at tavlen er placeret på det rigtige sted i forhold til byens afgrænsning. Hvis vejens omgivelser ikke har bymæssig karakter, kan det være svært at opnå trafikanternes forståelse, og få dem til at køre med den ønskede hastighed.
2. Kristian Skadhede	1. Relateret til lokalitet 20. Indsigelse mod at hastigheden ændres til 60 km/t og byzonetavlen placering flyttes. Mener en hævnning af hastigheden og flytning af byzonetavlen vil betyde mere gennemkørende trafik igennem Laven ad Mollerupvej og Kjærs Møllevej. Samt mere utryghed for lette trafikanter, særligt i sommerhalvåret. 2. Kjærs Møllevej Ønske om lukning for at minimere trafik 3.	Ad. 1. Det anbefales at lokaliteten fastholdes, fordi der ikke er overensstemmelse mellem vejens udformning og en hastighedsbegrænsning på 50 km/t i åbent land. Samtidig er der ikke bymæssig karakter på den strækning, hvor byzonetavler foreslås fastholdt. Indsigelsen anbefales derfor ikke imødekommet. På dette stræk er ok oversigt og kun spredt bebyggelse og marker – såvel som begrænset trafik (ÅDT 994 2023 tal). Mollerupvej er en offentlig vej, og der må derfor forventes trafik. Det vurderes dog ikke at en ændring som forslået for lokalitet 20, med ændring på fra 50 km/t til 60 km/t på en strækning på ca. 600 m vil øge andelen af gennemkørende trafik. Når vi bliver opmærksomme på uhensigtsmæssigheder i den valgte skiltning, agerer Vej- og Trafiksektionen, som fx her på Mollerupvej, hvor skiltningen ikke stemmer overens med omgivelserne og derfor foreslås ændres. Ændringerne skal sikre at trafikanterne har og får større respekt for skiltningen, fordi skiltningen reelt set bliver mere retvisende. Det vurderes ikke, at ændringen vil øge utrygheden for lette trafikanter. Dette er med baggrund i, at hastigheden pt. ikke respekteres. Samt at tidligere undersøgelser har vist, at overensstemmelse mellem hastighedsgrænse og omgivelser kan give positiv indvirkning og respekt for den skilte hastighed, i tråd med denne type tiltag. Ad 2

	Mener der har været uheld i krydset Kjærs Møllevej og Slangebakken. 4. Spørger om Mollerupvej er eneste lokalitet hvor hastigheden foreslået hævet. 5. Diverse bemærkninger, mødereferat og spørgsmål, der allerede er behandlet, taget til efterretning og er besvaret i samme mailkorrespondance behandles ikke yderligere.	Kjærs Møllevej er en offentlig vej, lukning af en offentlig vej er en del af den overordnede trafikplanlægning og varetages ikke Trafiksikkerhedsplan-regi. Ønsket videregives internt til Vej- og Trafiksektionens daglige sagsbehandling og drift, en lukning vil dog betyde at gennemkørsel mellem Mollerupvej og Himmelbjergvej kun vil kunne ske ad Slangebakken. Strækningen er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi, fordi hastigheden befinder sig i en såkaldt grøn kategori, og fordi strækningen ikke er uheldsbelastet. Til info er der ikke registreret uheld på strækningen i perioden 2017 til 2022. Ad 3 I perioden 2017 til 2022 har politiet registreret et uheld i nærheden af krydset Kjærs Møllevej – Slangebakken. Uheldet var et enuehald uden personskaade, og skete i perioden efter 2019. Ad 4 Også ved andre lokaliteter foreslås hastigheden hævet eller byzonen flyttet til reel start med bymæssig karakter, i forhold til eksisterende forhold. Se evt. lokalitet 27, 38, 45, 55. Ad 5 Ingen bemærkninger til tidligere behandlet og besvaret videresendt indhold.
3. Virklund Lokalråd	1. Relateret til pkt. 17. Ønsker øgede sikkerhedsforanstaltninger i området omkring skolen, mellem skolen og hallen, på Thorsøvænget mfl. 2. Øget pres på parkeringsplads ved Virklund Hallen. 3. Trafiksikkerhed og infrastruktur i 'Mørksø-kvarteret'. 4. Bekymring ift. krydsning af Hjortedalsvej.	Ad 1. Ønsker og behov omkring skoler behandles generelt i skolekataloget i cykelhandlingsplan-regi. Her er Virklund Skole besøgt og behov og ønsker til skolens nærområde drøftet og prioriteret med dem. Indspark og eventuelt imødekomme fra dette høringsbrev vil blive taget til efterretning i Cykelhandlingsplan-regi. Ad 2. Ønsker ift. pres på parkeringspladser, som her udenfor vejareal, indgår ikke i Trafiksikkerhedsplan-regi. Indspark til dette videresendes til info og efterretning internt. Ad 3. Infrastruktur spørgsmål til kommende og nyetablerede områder som her Mørksø-kvarteret generelt, varetages i lokalplan-regi og i den overordnede planlægning. Indspark til dette videresendes til info og efterretning internt. Ad 4. Krydsning af Hjortedalsvej i signalanlæg varetages af den daglige drift. Indspark til dette videresendes til info og efterretning internt, hvor mulighed for øget grøntid til fodgængere vil blive vurderet. I perioden 2017 til 2022 har politiet registreret 2 uheld i krydset. Begge uheld var materielskadeuheld, ét uheld skete i perioden 2019 og frem. Ad 5.

	5. Lys på cykelstien på Horsensvej mellem Virklund og Frederiksberggade.	Generelt belyses stier ikke i åbent land. Indspark til dette videresendes til info og efterretning internt.
4. Alderslyst Søholt Lokalråd	1. Relateret til lokalitet 2. Ønske om tydeliggørelse af cykelpassage forbi Sølystvej 2. Relateret til lokalitet 3. Bemærkninger til parkeringsplads ved Nørretorv. 3. Relateret til lokalitet 4. Indspark til løsning, blandt andet forslag om Guldbergsgade reguleres så kun højreudsvingning er tilladt. 4. Relateret til lokalitet 5. Oplever det ikke som problem men bakker op om opfriskning. 5. Ønsker til sammenhængende cykelstinet i lokalområdet. 6. Ønske om generel nedsætning af hastigheden til 40 km/t i hele lokalområdet dog undtaget Kejlstrupvej og Ansvej.	Ad 1. Tages til efterretning og fastholdes under Lokalitet 2. Ad 2. Tages til efterretning og vurderes ved projektløsning for Lokalitet 3. Ad 3. Tages til efterretning og vurderes ved projektløsning for Lokalitet 4. Ad 4. Tages til efterretning ift. lokalitet 5. Ad 5. Ønsker til cykelfaciliteter behandles i Cykelhandlingsplan-regi, inkl. dette høringssvar. Ad 6. Dette er en del af den overordnede hastighedsplanlægning og behandles derfor ikke i Trafiksikkerhedsplan-regi. Indspark til dette videresendes til info og efterretning internt. Generelt er hastighed indenfor byzone 50 km/t, men trafikanterne skal køre efter forholdene og tage hensyn til vejens naboer, lette trafikanter mv. Ad 7. Dette indgår som en del af helhedsplanen for Center Nord, og behandles derfor ikke i Trafiksikkerhedsplan-regi. Planen er en sektorplan og fremgår af https://silkeborgsektorplaner.viewer.dkplan.niras.dk/plan/32#/32802 Indspark til dette videresendes til info og efterretning internt.

	7. Ønske om fokus på Nørrevænget for cyklister og fokus på krydsning ved Center Nord.	
5. Thomas Vest Jørgensen	Relateret til lokalitet 55. Indsigelse mod at hastigheden ændres til 60 km/t ift. cyklister og tung trafik.	Det anbefales at lokaliteten fastholdes, men at den konkrete udstrækning vurderes endeligt i projektforslaget i dialog med lokalråd. For at opnå trafikanternes forståelse og respekt af byzonetavlen er det vigtigt, at tavlen er placeret på det rigtige sted i forhold til byens afgrænsning eller at hastigheden indenfor denne enten er skiltet op eller ned i forhold til vejens funktion og omgivelser. Hvis vejens omgivelser ikke har bymæssig karakter, som vejene i problemlokalitet 55, kan det være svært at opnå trafikanternes forståelse, og få dem til at køre med den ønskede hastighed. Når vi bliver opmærksomme på uhensigtsmæssigheder i den valgte skiltning, agerer Vej- og Trafiksektionen, som fx her på stræk af Grønningen, Parallelvej og Industrivej, hvor skiltningen ikke stemmer overens med omgivelserne og derfor foreslås ændret fra de 50 km/t, der er i området i dag til 60 km/t fremadrettet. Ændringerne skal sikre at trafikanterne har og får større respekt for skiltningen, fordi skiltningen reelt set bliver mere retvisende på strækningen, der i vid udstrækning er et industriområde. Vi vurderer ikke at trafiksikkerheden ændres for cyklister, og strækningerne er ikke relateret til skoleveje, men er primært veje i et industriområde.
6. Jens Skov Knudsen	Relateret til lokalitet 45. Håber på en løsning, der ikke kun er visuel, men også fysisk med bump eller chikane på Serupvej.	Tages til efterretning og vurderes ved projektløsning for Lokalitet 45 i dialog med lokalråd og beboere, indenfor den økonomiske ramme.
7. Palle Jensen	1. Relateret til lokalitet 1. Foreslår ujævne brosten så ingen bilister kører ind i rundkørslen med mere end 15 km/t, og bemærkninger til at cyklister kan være svære at overskue og de kommer med høj fart. 2. Relateret til lokalitet 2.	Ad 1. Tages til efterretning ift. Lokalitet 1. Brosten kan dog ikke anbefales sikkerhedsmæssigt, da det kan øge bremselængden ind over rundkørslens cirkulationsareal. Driftsmæssigt er det ligeledes en omkostningstung post, men de trafiksikkerhedsmæssige ulemper vejer tungest. Ad 2. Tages til efterretning og vurderes ved projektløsning for Lokalitet 2. Ad 3. Tages til efterretning og vurderes ved projektløsning for Lokalitet 3. Ad 4.

	Foreslår et 3. fodgængerfelt i signalanlægget ved Ansvej over Viborgbroen. 3. Relateret til lokalitet 3. Bemærkninger til signalanlæggets styring og geometri. 4. Relateret til lokalitet 4. Ønske om at støtteheller ændres til fodgængerfelt over Borgergade.	Tages til efterretning og vurderes ved projektløsning for Lokalitet 4.
8. Gjessø Lokalråd	1. Ønske om yderligere foranstaltninger på nyetableret 2 minus 1 vej bl.a. med steler for at få hastigheden ned. 2. Ønske om at hastigheden nedsættes på strækning af Brandevej ud for Gjessø Skole til 50 km/t eller 40 km/t, bl.a. fordi skolens skolegård ligger tæt på.	Ad 1. Projektet er nyetableret og indspark til dette videresendes til info og efterretning internt. Ad 2. Ønsker og behov omkring skoler behandles generelt i skolekataloget i cykelhandlingsplan-regi. Her er Gjessø Skole besøgt og behov og ønsker til skolens nærområde drøftet og prioriteret med dem. Indspark og eventuelt imødekomme fra dette høringsbrev vil blive taget til efterretning i Cykelhandlingsplan-regi. Strækningen er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi, fordi hastigheden befinder sig i en såkaldt orange kategori, og fordi strækningen ikke er uheldsbelastet. Til info har Politiet ikke registreret uheld på strækningen i perioden 2017 til 2022.
9. Frederiksdal-Kragelund Lokalråd	5 forslag fra lokalrådet til trafiksikkerhedsforanstaltninger i lokalrådets prioritetsrækkefølge. Ingen er relateret til udpegende lokaliteter i Trafiksikkerhedsplanen: 1. Ønske om at Engesvangvej ændres til 2 minus 1 vej	Ad. 1 Ønsker til cykelfaciliteter behandles i Cykelhandlingsplan-regi, inkl. dette høringssvar. Strækningen er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi fordi hastigheden befinder sig i en såkaldt orange kategori, og fordi strækningen ikke er uheldsbelastet. Til info har Politiet ikke registreret uheld på strækningen i perioden 2017 til 2022. Ad 2. Ønsker til cykelfaciliteter på Frederiksdalvej behandles i Cykelhandlingsplan-regi, inkl. dette høringssvar. Strækningen er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi, fordi hastigheden befinder sig i en såkaldt orange kategori ved skolen, hvor der er 40 km/t, og fordi strækningen ikke er uheldsbelastet. Til info har Politiet ikke registreret uheld på strækningen i perioden 2017 til 2022. Ønsker og behov omkring skoler behandles generelt i skolekataloget i cykelhandlingsplan-regi. Her er Kragelund Skole besøgt og behov og ønsker til skolens

	mellem børnehaven og T-krydset med Sinding Hedevej og Kragelundvej. Suppleret med chikaner og belægningsskift. 2. Ønske om at Frederiksdalvej ændres til 2 minus 1 vej på hele strækningen fra Engesvangvej i Kragelund by til byskiltet efter Kragelund Skole, med forslag om supplerende foranstaltninger, fx sænkning af hastighed til 30 km/t ved skole af hensyn til skoleelever. 3. Ønske om ændring af vigepligt i krydset mellem Engesvangvej, Sinding Hedevej og Kragelundvej eller alternativ mini rundkørsel. Ønske om 2 minus 1 vej på Sinding Hedevej fra byzonetavler til krydset ved Engesvangsvej. 4. Ønske om driftsmæssige løft af Engesvangsvej, herunder forslag om forskellige ændringer af fx byzone og 60 km/t skiltnings placering, trafikspejl mm.	nærområde drøftet og prioriteret med dem. Indspark og eventuelt imødekommelse fra dette høringsbrev vil blive taget til efterretning i Cykelhandlingsplan-regi. Ad 3. Krydset Engesvangsvej – Sinding Hedevej og Kragelundvej samt strækning Sinding Hedevej i Kragelund er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi fordi hastigheden befinder sig i en såkaldt grøn kategori (Sinding Hedevej), og fordi krydset og strækningen ikke er uheldsbelastet. Til info har Politiet ikke registreret uheld i krydset og på strækningen i perioden 2017 til 2022. Ønske om ændring af vigepligt videresendes til info og efterretning internt, da det vil indgå i den daglige sagsbehandling. Ofte kan ændring af vigepligt give uhensigtsmæssige situationer, hvor trafikanter kører på rutinen og ikke efter ny afstribning. Der bør derfor være tungtvejende grunde for ændringer, så trafiksikkerheden bevares for alle typer trafikanter. Ad 4. Ønsker ift. driftsmæssige løft af Engesvangsvej er en del af den daglige sagsbehandling, og videresendes internt til efterretning og vurdering, se desuden "ad 1". Ad. 5. Ønsker til cykelfaciliteter behandles i Cykelhandlingsplan-regi. Strækningen er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi fordi hastigheden befinder sig i en såkaldt grøn kategori, og fordi strækningen ikke er uheldsbelastet. Til info har Politiet registreret et materielskadeuheld på strækningen i perioden 2017 til 2022.
--	---	---

	5. Ønske om at Frederiksdalvej ændres til 2 minus 1 vej på hele strækningen fra byskiltet i Kragelund og ud til Frederiksdal.	
10. Susanne og Peter Johansen	Relateret til lokalitet 45. Håber på en løsning, med fartdæmpende foranstaltning samt fortov på Serupvej. der ikke kun er visuel, men også fysisk med bump eller chikane på Serupvej.	Tages til efterretning og vurderes ved projektløsning for Lokalitet 3 i dialog med lokalråd og beboere, indenfor den økonomiske ramme.
11. Tilgængelighedsgruppen for personer med synshandicap	1. Relateret til lokalitet 6. Ønsker tydelig markering af fodgængerfelt. 2. Relateret til lokalitet 7. Vigtigt at der kommer lydsignal i nyt signalanlæg. 3. Relateret til lokalitet 4. Ønsker tydelig markering af krydsning af Borgergade. 4. Relateret til lokalitet 5. Ønsker tydelig markering af fodgængerfelt over Borgergade. 5. Relateret til lokalitet 8. Ønsker ikke at fortovskanter forsvinder.	Ad 1. Tages til efterretning og fastholdes under lokalitet 6. Ad 2. Tages til efterretning og indarbejdes i projektløsning for lokalitet 7. Ad 3. Tages til efterretning og vurderes under projektløsning for lokalitet 4. Ad 4. Tages til efterretning og fastholdes under lokalitet 5. Ad 5. Tages til efterretning og indarbejdes i projektløsning for lokalitet 8, der skal dog være ramper for krydsende fodgængere. Ad 6. Tages til efterretning og vurderes under projektløsning for lokalitet 9. Ad 7. Tages til efterretning og fastholdes under lokalitet 43. 8. Tages til efterretning og vurderes under projektløsning for lokalitet 42, inden for den økonomiske ramme.

	6. Relateret til lokalitet 9. Ved eventuelt højresving for rødt vigtigt at det ikke er til gene for fodgængere. 7. Relateret til lokalitet 43. Vigtigt at sikre markering af sidevej. 8. Relateret til lokalitet 42. Ønsker lydsignal i signalanlægget. 9. Relateret til lokalitet 54. Ved signalanlæg ønskes lydsignal. 10. Relateret til lokalitet 2. Vigtigt at lydsignal fastholdes i signalanlæg. Ønsker ikke at fortovskanter forsvinder. 11. Generelle bemærkninger til udformning af anlæg i Silkeborg.	9. Tages til efterretning og vurderes ved projektløsning for lokalitet 54. 10. Tages til efterretning og fastholdes under lokalitet 2. 11. Generelle bemærkninger til udformning af anlæg i Silkeborg tages til efterretning.
12. Kreen Nielsen	Relateret til lokalitet 20. Ønsker forslaget skal udgå. Mener en hævnning af hastigheden og flytning af byzonetavlen vil betyde mere gennemkørende trafik igennem Laven ad Møllerupvej og Kjærs	Se bemærkninger under høringssvar 2, ligeledes relateret til lokalitet 20.

	Møllevej. Samt mere utryghed og risiko for uheld for lette trafikanter.	
13. Anne Lund	Relateret til lokalitet 20. Ønsker forslaget skal udgå. Forstår ikke en hævnning af hastigheden kan øge trafiksikkerheden. Bekymring for uheld i krydset Møllerupvej – Slangebakken-Kjærs Møllevej.	Se bemærkninger under høringssvar 2, ligeledes relateret til lokalitet 20.
14. Simon Falk Christensen	1. Ønsker at hastigheden på Anedalvej sættes ned til 50 eller 60 km/t. 2. Relateret til lokalitet 20. Ønsker forslaget skal udgå.	Ad 1. De fleste stræk/steder i åbent land henstiller vi, at trafikanter altid skal køre efter forholdende, og der derfor ikke opsættes C55 (hastighedstavler) skilte op på strækninger i åbent land uden tungtvejende grunde. Dette skyldes, at stor udbredelse af nedskiltning af hastigheden kan føre til manglende respekt for hastighedsbegrænsningen, og det forhold at trafikanter altid skal køre efter forholdende. På dette stræk er ok oversigt og kun spredt bebyggelse og marker – såvel som begrænset trafik (ÅDT 181). Strækningen er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi, fordi hastigheden befinder sig i en såkaldt grøn kategori (de 15 % hurtigste kører stærkere end 65,9 km/t), og fordi strækningen ikke er uheldsbelastet. Til info har Politiet ikke registreret uheld på strækningen i perioden 2017 til 2022. Ønsket kan ikke anbefales imødekommet. Ad 2. Se bemærkninger under høringssvar 2, ligeledes relateret til lokalitet 20.
15. Thomas Gissel og Rikke Strømgaard	Relateret til lokalitet 20. Ønsker forslaget skal udgå. Forstår ikke en hævnning af hastigheden kan øge trafiksikkerheden.	Se bemærkninger under høringssvar 2, ligeledes relateret til lokalitet 20.

16. Simon Falk Christensen	Relateret til lokalitet 20. Ønsker forslaget skal udgå. Enslydende høringssvar fra samme afsender som høringssvar 14, se bemærkninger til dette. I dette brev vedhæftet tidligere behandlet og besvaret indhold ift. Anedalvej.	Se bemærkninger under høringssvar 2, ligeledes relateret til lokalitet 20. Se bemærkninger under høringssvar 14, relateret til Anedalvej. Ingen bemærkninger til tidligere behandlet og besvaret videresendt indhold.
17. Louise Bach og Jens Bach	1. Ønsker at hastigheden på Anedalvej sættes ned til 50 eller 60 km/t. Desuden bemærkninger til skiltning af børnehaven. 2. Relateret til lokalitet 20. Ønsker vurdering af flere tiltag på Himmelbjergvej, specielt ved krydsning mod Møgelø. 3. Ligeledes relateret til lokalitet 20, bemærkninger til at hastigheden bør sænkes af hensyn til trafikanter og ift. omgivelser får forventeligt lavere støj.	Ad 1. Se bemærkninger under høringssvar 14, ligeledes relateret til Anedalvej. Skiltning er en del af den daglige sagsbehandling, og videresendes internt til efterretning og vurdering. Såfremt der menes servicevejvisning skal børnehaven selv søge og bekoste denne skiltning. Ad 2. Tages til efterretning og vurderes under projektløsning for lokalitet 20. Ad 3. Tages til efterretning og vurderes under projektløsning for lokalitet 20, støj vil dog ikke vægte i Trafiksikkerhedsplan-regi.
18. Hans Petersen	1. Relateret til lokalitet 20. Ønsker forslaget skal udgå. 2. Ønsker at hastigheden på Anedalvej sættes ned til 50 km/t.	Ad 1. Se bemærkninger under høringssvar 2, ligeledes relateret til lokalitet 20. Ad 2. Se bemærkninger under høringssvar 14. Ad 3. Se bemærkninger under høringssvar 2, ligeledes relateret til lokalitet 20.

	3. Relateret til lokalitet 20. Ønsker byzonetavlen på Mollerupvej flyttet ud hvor 50 km/t tavlerne står i dag syd for Anedalvej.	
19. Hans Petersen	Enslydende høringssvar fra samme afsender som høringssvar 18, se bemærkninger til dette.	Se bemærkninger under høringssvar 18.
20. Sara de Reybekill og Morten Gisselbæk	1. Relateret til lokalitet 20. Ønsker forslaget skal udgå. Forstår ikke en hævnning af hastigheden kan øge trafiksikkerheden. 2. Ønske om cykelsti mellem Laven og Linå.	Ad 1. Se bemærkninger under høringssvar 2, ligeledes relateret til lokalitet 20. Ad 2. Ønske om cykelsti mellem Laven og Linå (antages det er på Mollerupvej og Anebjergvej). Ønsker til cykelfaciliteter behandles i Cykelhandlingsplan-regi. Strækningen Anebjergvej er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi, fordi hastigheden befinder sig i en såkaldt grøn kategori, og fordi strækningen ikke er uheldsbelastet. Til info har Politiet registreret et personskadeuheld på strækningen i perioden 2017 til 2022. Der er ikke registreret uheld fra 2019 og frem.
21. Laven Lokalråd	1. Relateret til lokalitet 20. Ønsker forslaget om ændret hastighed ved Mollerupvej skal udgå. Mener en hævnning af hastigheden og flytning af byzonetavlen vil betyde mere gennemkørende trafik igennem Laven ad Mollerupvej og Kjærs Møllevej. Samt mere utryghed for lette trafikanter. Bakker op om høringssvar 2. 2. Foreslår at byzonetavlen på Mollerupvej flyttet ud hvor 50 km/t tavlerne står i dag	Ad 1. Se bemærkninger under høringssvar 2, ligeledes relateret til lokalitet 20. Ad 2. Se bemærkninger under høringssvar 2, ligeledes relateret til lokalitet 20. Ønske om bump ved byzonetavlens nye placering i stedet for foreslået løsning for lokalitet 20 tages til efterretning og vurderes ved projektløsning for lokalitet 20 med lokalråd og beboere, indenfor den økonomiske ramme. Ad 3. Ønsker til cykelfaciliteter som 2 minus 1 veje behandles i Cykelhandlingsplan-regi. Ad 4. Dette er en del af den overordnede planlægning og behandles derfor ikke i Trafiksikkerhedsplan-regi. Indspark til dette videresendes til info og efterretning internt. Kjærs Møllevej er en offentlig vej, hvor der må forventes trafik, den seneste måling fra viste en ÅDT på 860 køretøjer, heraf var 15 stk. af disse lastbilårsdøgnstrafik. Ad 5.

	syd for Anedalvej suppleret med bump. 3. Foreslår at Mollerupvej bliver 2 minus 1 vej. 4. Ønsker tung trafik ikke kører på denne strækning og ad Kjærs Møllevej. 5. Ønsker lavere hastighed end foreslået på Himmelbjergvej samt 2 minus 1 vej på hele strækningen mellem laven og Gl. Laven. 6. Ønsker generelt en hastighed på 40 km/t i hele Laven.	Tages til efterretning ift. kommende projektløsning. Ønsker til cykelfaciliteter som 2 minus 1 veje behandles i Cykelhandlingsplan-regi. Ad 6. Dette er en del af den overordnede hastighedsplanlægning og behandles derfor ikke i Trafiksikkerhedsplan-regi. Indspark til dette videresendes til info og efterretning internt. Generelt er hastighed indenfor byzone 50 km/t, men trafikanterne skal køre efter forholdene og tage hensyn til vejens naboer, lette trafikanter mv.
22. Jeanette Lambertsen	1. Relateret til lokalitet 20. Ønsker forslaget skal udgå. 2. Bekymring for uheld i krydset Slangebakken – Mollerupvej Kjærs Møllevej. 3. Ønsker begrænsning af gennemkørende trafik på Kjærs Møllevej.	Ad 1. Se bemærkninger under høringssvar 2, ligeledes relateret til lokalitet 20. Ad 2. Se bemærkninger under høringssvar 2. Ad 3. Se bemærkninger under høringssvar 2 og 21.
23. Flemming Würtz Andersen	1. Relateret til lokalitet 20. Ønsker forslaget skal udgå. 2.	Ad 1. Se bemærkninger under høringssvar 2, ligeledes relateret til lokalitet 20. Ad 2. Se bemærkninger under høringssvar 2.

	Bekymring for uheld i krydset Slangebakken – Møllerupvej Kjærs Møllevej. 3. Bekymring for trafikmængden på Kjærs Møllevej 4. Ønsker generelt en hastighed på 30 eller 40 km/t i hele Laven.	Ad 3. Se bemærkninger under høringssvar 2 og 21. Ad 4. Se bemærkninger under høringssvar 21.
24. Kim Zimmermann	Vurderer det er relateret til lokalitet 55. Indsigelse mod at hastigheden ændres til 60 km/t ift. cyklister. Mener en hævnning af hastigheden og flytning af byzonetavlen mere utryghed og mindre sikkerhed for lette trafikanter.	Se bemærkninger under høringssvar 5, ligeledes relateret til lokalitet 55.
25. Tilde Bech Simonsen	Vedrørende lokalitet 2 og mere generel bemærkning i forhold til rumlestribes på cykelstier ikke er ønskeligt.	Tages til efterretning, men forventes fastholdt under Lokalitet 2, da det er begrænset hvilke tiltag vi har for at minimere cyklisteres hastighed. Og ikke et tiltag vi benytter i særlig stor grad i Silkeborg Kommune.
26. Karsten Binderup	Ingen specifikke bemærkninger til lokaliteterne, men generelle bemærkninger og opfordring til at der ved løsning af problemlokationer og andre trafikale elementer inddrages specialviden for at sikre tilgængeligheden af de færdige løsninger.	Tages til efterretning i forhold til projektløsning af de forskellige lokaliteter.
27. Anders Aagaard Laursen	1. Relateret til lokalitet 30. Han hilser tiltag på Skærskovhedevej og Funder Bakke velkommen, da	Ad 1. Tages til efterretning i forhold til løsningsforslag for lokalitet 30. Forslag om byzonetavler og 50 km/t på Funder Bakke fra Herningvej til Drejergårdsvej kan ikke anbefales imødekommet. For at opnå trafikanternes forståelse og respekt af byzonetavlen er det vigtigt, at tavlen er placeret på det rigtige sted i forhold til byens afgrænsning. Hvis vejens

	hastigheden opleves for stærk. Han anbefaler byzonetavler fra signalanlæg ved Herningvej og op til Drejergårdsvej 2. Jan foreslår 60 km/ på Drejergårdsvej - Odinsvej mellem Funder og Hvinningdal. 3. Svært at krydse ved Ærøvej som let trafikant, opfordrer til lyskryds eller fodgængerfelt, samt bredere fortov og belysning. 4. Bemærkninger til slukket gadelys på Herningvej mellem Lysbro og Ringvejen samt til glatførebekæmpelse.	omgivelser ikke har bymæssig karakter, som ved problemlokalitet 30, kan det være svært at opnå trafikanternes forståelse, og få dem til at køre med den ønskede hastighed. Ad 2. De fleste stræk/steder i åbent land henstiller vi, at trafikanter altid skal køre efter forholdende, og der derfor ikke opsættes C55 (hastighedstavler) skilte op på strækninger i åbent land uden tungtvejende grunde. Dette skyldes, at stor udbredelse af nedskiltning af hastigheden kan føre til manglende respekt for hastighedsbegrænsningen, og det forhold at trafikanter altid skal køre efter forholdende. Strækningen er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi, fordi den ikke er uheldsbelastet. Til info har Politiet registreret 2 materielskadeuheld på strækningen i perioden 2017 til 2022, et af disse uheld skete i 2019 eller senere. Ønsket kan ikke anbefales imødekommet. Ad 3. Selve krydset er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi, men vurderes og tages til efterretning i forhold til løsningsforslag for lokalitet 30 pga. nærheden til dette. Ad 4. Belysning og glatførebekæmpelse er en del af den daglige sagsbehandling, og videresendes internt til efterretning og vurdering.
28. Silkeborg Friskole	Ønske om sikre krydsningsforhold over Nørreskov Bakke fx tunnel eller fodgængerbro til blandt andet Friskolen og Klatreparken m.fl.	Lokaliteten på Nørreskov Bakke indgår som en del af den overordnede planlægning med Erhvervskorridoren. Indspark ift. dette videresendes til info og efterretning internt. Generelt behandles ønsker og behov omkring skoler generelt i skolekataloget i cykelhandlingsplan-regi, her er Silkeborg Friskole besøgt og behov og ønsker til skolens nærområde drøftet og prioriteret. Indspark og eventuelt imødekomme fra dette høringsbrev vil blive taget til efterretning i Cykelhandlingsplan-regi.
29. Jan Thorsen Hansen	1. Ønsker signalreguleret fodgængerovergang specielt for skolebørn på Vestre Langgade og på Søndermarksgade, sidestiller det med Nørreskov Bakke i Silkeborg. Henviser til	Ad. 1 Strækningen Vestre Langgade er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi, fordi hastigheden befinder sig i en såkaldt gul kategori. Strækningen Vestre Langgade er ikke uheldsbelastet. Til info har Politiet registreret 2 materielskadeuheld på strækningen på ca. 650 m i perioden 2017 til 2022. Ønsker og behov omkring skoleveje behandles generelt i skolekataloget i cykelhandlingsplan-regi. Her er Ans Skole besøgt og behov og ønsker til skolens nærområde drøftet og prioriteret med dem. Herunder krydsning af Vestre Langgade.

	tidligere dialog med Teknik- og Miljøafdelingen om kriterier for etablering af fodgængerfelter. 2. Ønsker til de trafikale løsninger for skolebørn på Teglgade. 3. Ønsker 40 km/t på Søndermarksgade med henvisning til vejens indretning og funktioner. Sidestiller den med Borgergade i Silkeborg. 4 Anbefaler lavere hastighed på 60 km/t på delstrækning af Ansvej fra Bodalen mod rute 26, samt at hastighedsbegrænsning indtænkes ved evt. dagligvarebutik i Handal.	Strækningen Søndermarksgade er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi, fordi hastigheden befinder sig i en såkaldt gul kategori. Søndermarksgade har ikke typiske uheld eller er uheldsbelastet ved én lokalitet. Til info har Politiet på strækningen på ca. 400 m registreret 6 uheld i perioden 2017 til 2022. 2 af disse var med personskade og skete i 2019 og 2020, det ene i krydset med Østre Langgade. Ønsker og behov omkring skoleveje behandles generelt i skolekataloget i cykelhandlingsplan-regi, se ovenfor. Krydsning af Søndergade er ligeledes er drøftet med Ans Skole. Kriterier for etablering af fodgængerfelter, også signalregulerede fodgængerfelter, er fortsat de samme som tidligere oplyst og refereret i høringsbrev. Ad 2. Strækningen er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi, fordi hastigheden befinder sig i en såkaldt grøn kategori umiddelbart vest for det stræk, hvor der er 40 km/t forbi skolen, hvor der er etableret bump og fodgængerfelt. Strækningen er ikke uheldsbelastet. Til info har Politiet ikke registreret uheld på strækningen i perioden 2017 til 2022. Ønsker og behov omkring skoler behandles generelt i skolekataloget i cykelhandlingsplan-regi. Her er Ans Skole besøgt og behov og ønsker til skolens nærområde drøftet og prioriteret med dem. Indspark og eventuelt imødekomme fra dette høringsbrev vil blive taget til efterretning i Cykelhandlingsplan-regi. Ad 3. Strækningen er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi, fordi hastigheden befinder sig i en såkaldt gul kategori. Søndermarksgade har ikke typiske uheld eller er uheldsbelastet ved én lokalitet. Til info har Politiet på strækningen registreret 6 uheld på strækningen i perioden 2017 til 2022. 2 af disse var med personskade og skete i 2019 og 2020, det ene i krydset med Langgade. Der er hævet flade og sidechikaner med beplantning og længde parkering. Det anbefales, at ønsket om 40 km/t vurderes nærmere ift. vejens indretning med indkøb mm. Ad 4. Den nuværende nedskiltning til 70 km/t inden signalanlæg ved rute 26 er et lovkrav pga. signalanlægget. De fleste stræk/steder i åbent land henstiller vi, at trafikanter altid skal køre efter forholdende, og der derfor ikke opsættes C55 (hastighedstavler) skilte op på strækninger i åbent land uden tungtvejende grunde. Dette skyldes, at stor udbredelse af nedskiltning af hastigheden kan føre til manglende respekt for hastighedsbegrænsningen, og det forhold at trafikanter altid skal køre efter forholdende. Strækningen er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplan-regi fordi den ikke er uheldsbelastet. Til info har Politiet registreret 1 materielskadeuheld på strækningen i perioden 2017 til 2022, et af
--	--	---

		disse uheld skete i 2019 eller senere. Ved både Bodalen og Egernvej er etableret venstresvingsbaner for indsvingende trafik fra Ansvej til henholdsvis Bodalen og Egernvej. Ønsket kan ikke anbefales imødekommet. Infrastruktur spørgsmål ift. eventuelt kommende dagligvarebutik, som her oplyst ved Handal varetages generelt i lokalplan-regi, og i den overordnede planlægning. Indspark til dette videresendes til info og efterretning internt.
--	--	---