

Etape 2 af et samlet stianlæg mellem Bruunshåb og Rødkærsbro

Indhold

Etape 2 af et samlet stianlæg mellem Bruunshåb og Rødkærsbro	1
Baggrund	1
Læsevejledning	2
1. Bruunshåbvej fra cykelsti til Gl. Århusvej	3
2. Gl. Århusvej fra Bruunshåbvej til Gl. Århusvej nr. 323 (Rindsholm Kro)	5
3. Gl. Århusvej fra nr. 323 (Rindsholm Kro) til Rindsholmvej	7
4. Gl. Århusvej fra Rindsholmvej til byzonetavlen på Sdr. Rind Vej i Rindsholm	8
5. Gl. Århusvej fra nr. 390 (kurven ved Sdr. Rind Vej) til rundkørslen ved Kjellerupvej	10
6. Fra rundkørslen ved Kjellerupvej til Rødkærsbro	12
7. Sdr. Rind Vej mellem byzonetavlerne i Rindsholm og Sdr. Rind	14
8. Sdr. Rind Vej i Sdr. Rind	16
9. Brandstrupvej fra Sdr. Rind til Faldborgvej	18
10. Brandstrupvej fra Faldborgvej til byzonetavlen i Brandstrup	20
11. Brandstrupvej i Brandstrup by frem til Brandstrup Søvej	22
12. Skaunvej og Vindumvej mellem Skaunvej og Viborgvej	24
Anlægsoverslag for løsningsforslag	26

Baggrund

I 2017 blev etape 1 af et samlet stianlæg mellem Bruunshåb og Rødkærsbro etableret i form af en dobbeltrettet cykelsti på Bruunshåbvej mellem byzonetavlerne i Rindsholm og Bruunshåb.

Ligeledes er der i 2014 etableret cykelsti langs Brandstrupvej fra Rødkærsbro til Brandstrup, og i forlængelse heraf er der etableret røde kantbaner på Brandstrupvej til krydset ved Brandstrup Søvej.

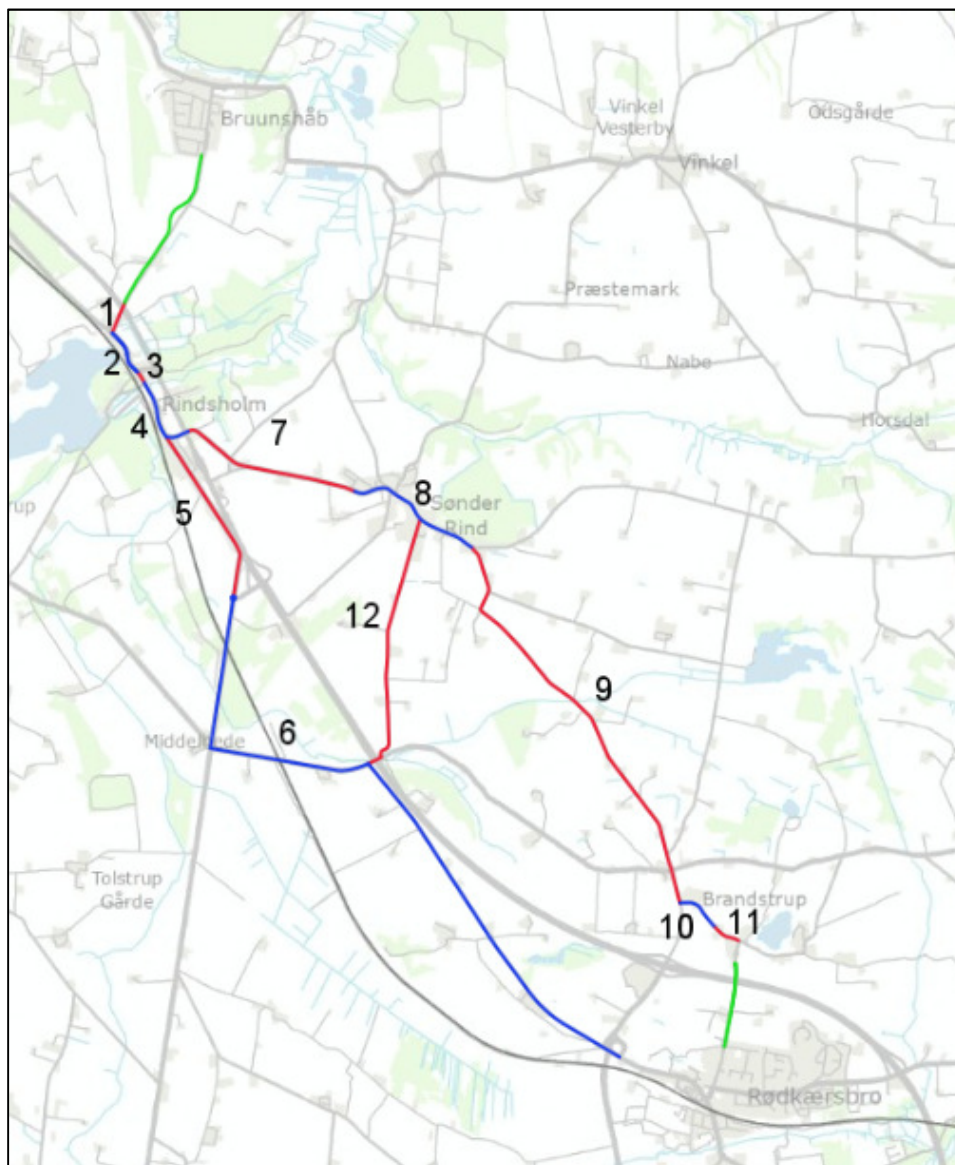
På budgettet for 2020-21 er afsat 1,44 mio. kr. til "Etape 2 af et samlet stianlæg mellem Bruunshåb og Rødkærsbro". Forvaltningen har foretaget en vurdering af mulige strækninger, der kan indgå i et samlet forslag til stianlæg mellem Bruunshåb og Rødkærsbro. Forslagene har ikke været forelagt Politiet.

I trafikplanen for Viborg Kommune er angivet et forslag til et cykelprojekt mellem Rindsholm og Rødkærsbro, der går via Kjellerupvej, Tostrupvej og Viborgvej. Som alternativ er angivet en forbindelse fra Rindsholm over Sdr. Rind og videre til Brandstrup og Rødkærsbro.

Der har også været diverse møder mellem repræsentanter fra borgerforening, lokalråd, Teknisk Udvalg og forvaltningen om trafikale forhold i Rindsholm. Det er dette og prioriteringen i trafikplanen, der har været bestemmende for rækkefølgen af de beskrevne delstrækninger i dette notat.

Læsevejledning

For hver strækning er der indsat fotos og oversigtskort med markering af den aktuelle strækning (rød). Desuden fremgår faktuelle forhold såsom vejbredde, trafikmængde, hastighedsniveau og politiregistrerede ulykker. Forslag til projekter med anlægsoverslag for de enkelte strækninger er angivet i en tabel under hver strækning, og alle anlægsoverslag er samlet til sidst i notatet.



Mulige strækninger, der kan indgå i et samlet forslag til stianlæg mellem Bruunshåb og Rødkærsbro. Eksisterende stier (grøn), forslag til nye stier eller andet (rød og blå).

1. Bruunshåbvej fra cykelsti til Gl. Århusvej

Vejstrækningen er ca. 250 m.

Kørebanebredden er 5,0 m.

Hastighedsbegrænsningen er 50 km/t.

Politiet har registreret 1 trafikulykke i perioden 2015-2019.

Der er i 2020 foretaget en trafik- og hastighedsmåling syd for broen ved rute 26. Hovedresultaterne fra denne viser en årsdøgnstrafik på 2158 køretøjer pr. døgn, en gennemsnitshastighed på 63,3 km/t og 85%-fraktilen er 73 km/t.

85%-fraktilen er den hastighed, 85% af trafikanterne kører under.



Bruunshåbvej mod Rindsholm ved afslutning af cykelsti før rute 26



Bruunshåbvej mod Rindsholm efter rute 26



Bruunshåbvej mod Bruunshåb før rute 26 Hævet flade på Gl. Århusvej set mod syd ved Bruunshåbvej

Den dobbeltrettede cykelsti fra Bruunshåb stopper umiddelbart før broen, hvor rute 26 (Århusvej) føres over Bruunshåbvej. Der er etableret krydsningshelle på Bruunshåbvej. Stiforløbet fra Bruunshåb kan fortsættes ved at etablere cykelbaner (1,5 m) i begge vejsider ved og under broen og samtidig indsnævre vejen til ét kørespor, således kørende i den ene retning skal holde tilbage for modkørende. Dette sikres ved opsætning af B18- og B19-tavler ("Hold tilbage for modkørende" og "Modkørende færdsel skal holde tilbage"). Denne løsning synes acceptabel, da der er gode oversigtsforhold.

Frem til Gl. Århusvej kan vejprofilet fortsættes med de eksisterende to kørespor og en mindre sideudvidelse til etablering af cykelbaner i begge vejsider.

I krydset mellem Gl. Århusvej og Bruunshåbvej er der i efteråret 2019 etableret en hævet flade.

Anlægsoverslag

Strækning 1	Projekt	Kr.
Bruunshåbvej fra cykelsti til Gl. Århusvej	Sideudvidelse af vej til 1,5 m cykelbaner,	175.000
	prioriteret gennemkørsel under rute 26	25.000
	Projektering, arealerhvervelse og uforudsete udgifter	<u>40.000</u>
	I alt	240.000

2. Gl. Århusvej fra Bruunshåbvej til Gl. Århusvej nr. 323 (Rindsholm Kro)

Vejstrækningen er ca. 350 m.

Kørebanebredden er 6,0 m.

Hastighedsbegrænsningen er 50 km/t.

Politiet har registreret 2 trafikulykker i perioden 2015-2019.

Der er i 2018 foretaget en trafik- og hastighedsmåling ved Gl. Århusvej 326B. Hovedresultaterne fra denne viser en årsdøgnstrafik på 2642 køretøjer pr. døgn, en gennemsnitshastighed på 46,3 km/t og 85%-fraktilen er 53,1 km/t.



Gl. Århusvej mod syd ved Bruunshåbvej



Gl. Århusvej mod syd før kurven



Gl. Århusvej mod syd ved kurve
ved nr. 317



Gl. Århusvej mod syd før Rindsholm Kro

Borgerforeningen har tidligere foreslået, at der etableres dobbeltrettet sti langs rute 26 eller langs Gl. Århusvej på østlig side, alternativt enkeltrettede stier på Gl. Århusvej fra Bruunshåbvej frem til krydset ved Gl. Århusvej nr. 323 (Rindsholm Kro).

Forvaltningen bemærker, at en sti langs rute 26 ikke vil gavne de bløde trafikanter, der bor og færdes på strækningen mellem Bruunshåbvej og Gl. Århusvej 323. Den iflg. borgerforeningen problematiske strækning på Gl. Århusvej vil dermed ikke blive mere trafiksikker for dem, der bor på strækningen.

En dobbeltrettet sti på østlig side af Gl. Århusvej vil umiddelbart kunne etableres på den nordligste strækning, men i kurven ved nr. 317 er der ikke plads til dobbeltrettet sti. Her vil det blive nødvendigt at krydse vejen, og der er ikke plads til at lave en sikker løsning ved krydsning og heller ikke i kurven ved nr. 317.

Enkeltrettet sti i begge sider af Gl. Århusvej vil umiddelbart kunne etableres, men vejbelysningen skal flyttes, ligesom det vil kræve indgreb i forhaverne på strækningen. I kurven ved nr. 317 er der ikke plads til enkeltrettede stier. Kørebanebredden her er ca. 5,5 m og kantbanerne er også smalle.

Forvaltningen anbefaler, at trygheden for de bløde trafikanter kan forbedres på denne strækning ved at sideudvide vejen, etablere kantbaner i rød belægning og opsætte bevægelige pullerter i kurven ved nr. 317. Der etableres ligeledes midterlinje til at tydeliggøre kørebanernes forløb. Den røde belægning gør det tydeligt for bilister, at kantbanen ikke er en del af kørebanen. Visuelt gør den røde belægning på kantbanerne, at kørebanen synes smallere og kan dermed være medvirkende til, at hastighedsniveauet ikke stiger.

Anlægsoverslag

Strækning 2	Projekt	Kr.
Gl. Århusvej fra Bruunshåbvej til Gl. Århusvej 323 (Rindsholm Kro)	Sideudvidelse af vej til 1,2 m kantbaner,	180.000
	rød belægning på kantbane,	135.000
	2 bevægelige pullerter i kurve,	5.000
	midterlinje til adskillelse af kørespor.	5.000
	Bump bibeholdes.	0
	Projektering, arealerhvervelse og uforudsete udgifter	<u>65.000</u>
	I alt	390.000

3. Gl. Århusvej fra nr. 323 (Rindsholm Kro) til Rindsholmvej
Vejstrækningen er ca. 0,1 km.

Kørebanebredden er 6,0 m.

Hastighedsbegrænsningen er 50 km/t.

Politiet har ikke registreret trafikulykker i perioden 2015-2019.

Der er ikke foretaget trafiktælling på strækningen.



Gl. Århusvej mod syd (Rindsholmvej til højre i billedet)

Vejstrækningen fra kroen og til Rindsholmvej foreslås udvidet, så der kan etableres 1,2 m bred kantbane i begge sider evt. med rød belægning.

Anlægsoverslag

Strækning 3	Projekt	Kr.
Gl. Århusvej fra nr. 323 (Rindsholm Kro) til Rindsholmvej	Udvidelse af vejen	60.000
	Evt. rød belægning i kantbane	60.000
	Projektering, arealerhvervelse og uforudsete udgifter	<u>20.000</u>
	I alt	140.000

4. Gl. Århusvej fra Rindsholmvej til byzonetavlen på Sdr. Rind Vej i Rindsholm



Vejstrækningen er ca. 0,65 km.

Kørebanebredden er 6,0 m på den første halvdel af strækningen på Gl. Århusvej og 7,0 m på den resterende del af Gl. Århusvej. I kurven, hvor strækningen går over i Sdr. Rind Vej, er kørebanebredden 6,0 m.

Hastighedsbegrænsningen er 50 km/t.

Politiet har ikke registreret trafikulykker i perioden 2015-2019.

Der er ikke foretaget trafiktælling på strækningen.



Gl. Århusvej mod syd ved bro over Nørreå Sdr. Rind Vej mod vest på bro over rute 26

Vejstrækningen mellem Rindsholmvej og Sdr. Rind Vej foreslås omdannet til 2-1 vej med en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t, herved vil passage af Nørreå ske trafiksikker for cyklister, idet vejen ikke kan udvides her.

Hvor Gl. Århusvej går over i Sdr. Rind Vej ændres til korrekt hældning i kurven.

Sdr. Rind Vej mellem Gl. Århusvej og byzonetavlen ved Rindsholm foreslås også ændret til 2-1 vej med en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t, da der er to kurver og passage af en bro på strækningen.

Anlægsoverslag

Strækning 4	Projekt	Kr.
Gl. Århusvej fra Rindsholmvej til byzonetavlen på Sdr. Rind Vej	Omdannelse til 2-1 vej inkl. skilte	80.000
	Ændring af krydset ved Sdr. Rindvej	75.000
	Projektering, arealerhvervelse og uforudsete udgifter	<u>30.000</u>
	I alt	185.000

5. Gl. Århusvej fra nr. 390 (kurven ved Sdr. Rind Vej) til rundkørslen ved Kjellerupvej

Vejstrækningen er ca. 1,4 km.

Kørebanebredden er mellem 6,5 m og 8,1 m.

Hastighedsbegrænsningen er 50 km/t, men på de sidste ca. 200 m før rundkørslen er hastighedsbegrænsningen 80 km/t.

Politiet har ikke registreret trafikulykker i perioden 2015-2019.

Der er i 2018 foretaget en trafik- og hastighedsmåling ved Gl. Århusvej 412. Hovedresultaterne fra denne viser en årsdøgnstrafik på 1054 køretøjer pr. døgn, en gennemsnitshastighed på 52,4 km/t og 85%-fraktilen er 61,0 km/t.

Vejstrækningen fra Sdr. Rind Vej til rundkørslen på Kjellerupvej er i princippet en lukket vej, hvor det kun er grundejere, som skal benytte vejen foruden busser og traktorer. Der er skiltet med C22,1-tavle "Motorkøretøj, stor knallert, traktor og motorredskab forbudt" ved rundkørslen på Kjellerupvej, men der opleves gennemkørende trafik.





Gl. Århusvej mod syd efter Sdr. Rind Vej

Gl. Århusvej mod syd mod rundkørslen ved Kjellerupvej

Strækningen fra Sdr. Rind Vej til ca. 150 m før kurven kan omdannes til en 2-1 vej med 40 km/t hastighedsbegrænsning. Farvet belægning på cykelbane anses for overflødig.

Etablering af en busluse nord for rundkørslen vil forhindre gennemkørende trafik med undtagelse af busser og traktorer.

Anlægsoverslag

Strækning 5	Projekt	Kr.
Gl. Århusvej fra Sdr. Rind Vej til rundkørslen ved Kjellerupvej	Omdannelse til 2-1 vej inkl. skilte på delstrækning	75.000
	Busluse	150.000
	Projektering og uforudsete udgifter	<u>50.000</u>
	I alt	275.000

6. Fra rundkørslen ved Kjellerupvej til Rødkærsbro



Vejstrækningen er ca. 6,1 km.

Kørebanebredden varierer på strækningen.

Hastighedsbegrænsningen er 80 km/t.

Politiet har registreret fem trafikulykker i perioden 2015-2019.

Der er i 2019 foretaget en trafik- og hastighedsmåling på Kjellerupvej ved km 9,3. Hovedresultaterne fra denne viser en årsdøgntrafik på 5730 køretøjer pr. døgn, en gennemsnitshastighed på 82,6 km/t og 85%-fraktilen er 91,3 km/t.

Kjellerupvej er trafikfarlig for alle elever.

Der er i 2018 foretaget en trafik- og hastighedsmåling på Tostrupvej ca. 130 m vest for jernbanen. Hovedresultaterne fra denne viser en årsdøgntrafik på 339 køretøjer pr. døgn, en gennemsnitshastighed på 67,3 km/t og 85%-fraktilen er 80,7 km/t.

Tostrupvej er trafikfarlig for elever til og med 6. klasse.

Der er i 2018 foretaget en trafik- og hastighedsmåling på Viborgvej ved nr. 14. Hovedresultaterne fra denne viser en årsdøgntrafik på 261 køretøjer pr. døgn, en gennemsnitshastighed på 83,3 km/t og 85%-fraktilen er 98,9 km/t.

Viborgvej er trafikfarlig for alle elever.



Kjellerupvej mod syd, bro over jernbanen



Tostrupvej mod øst ved Viborgvej



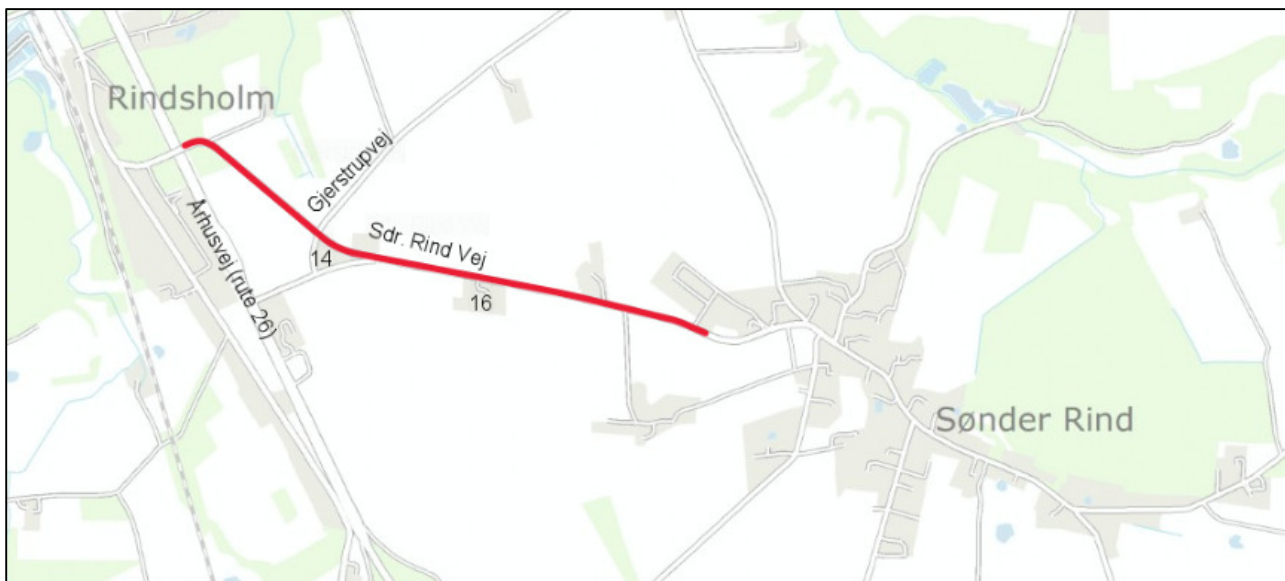
Viborgvej mod syd mod Rødkærsbro

Det vurderes ikke, at etablering af cykelsti vil ændre på behovet for befordring af skolebørn, og der er derfor ikke beregnet anlægsoverslag på denne strækning.

Anlægsoverslag

Strækning 6	Projekt	Kr.
Fra rundkørslen ved Kjellerupvej til Rødkærsbro	-	Ikke angivet

7. Sdr. Rind Vej mellem byzonetavlerne i Rindsholm og Sdr. Rind



Vejstrækningen er ca. 1,4 km. Kørebanebredden er 5,0 m. Hastighedsbegrænsningen er 80 km/t.

Politiet har ikke registreret trafikulykker i perioden 2015-2019.

Der er i 2017 foretaget en trafik- og hastighedsmåling ved ejendommen beliggende vest for Sdr. Rind Vej 16. Hovedresultaterne fra denne viser en årsdøgns trafik på 448 køretøjer pr. døgn, en gennemsnitshastighed på 66,9 km/t og 85%-fraktilen er 80,3 km/t.

Vejen er trafikfarlig for elever til og med 6. klasse.



Sdr. Rind Vej mod vest mod Rindsholm



Sdr. Rind Vej mod vest før tilkørsel fra rute 26



Sdr. Rind Vej mod nordvest



Sdr. Rind Vej mod nordvest ved kurve før rute 26 ved byzonetavlen i Rindsholm

På strækningen kan trafiksikkerheden for de bløde trafikanter forbedres ved at etablere enkeltrettede stier i begge vejsider eller en dobbeltrettet fællessti i den ene vejside. En dobbeltrettet sti er billigst at anlægge. Alternativt kan der etableres 2 minus 1 vej på strækningen.

Etablering af en dobbeltrettet fællessti i vejens nordside vil medføre, at stitrafikanter skal krydse Gjerstrupvej, som er trafikfarlig for elever til og med 6. klasse. Hvis stien etableres i nordsiden, vil det betyde, at de elever der i dag er befordringsberettigede pga. trafikfarlighed på Sdr. Rind Vej stadig ville skulle befordres med skolebus. Det kan undersøges hos politiet, om etablering af en sikker krydsning ved Gjerstrupvej kan medføre, at skolevejen ikke er trafikfarlig og dermed, at elever skal være selvtransporterende. Dette vil være gældende for elever i 4. – 6. klasse til Møllehøjskolen. Elever i 7. – 9. klasse vil stadig være befordringsberettigede pga. afstand, idet de skal til Overlund Skole. Hvis stien etableres i sydsiden af Sdr. Rind Vej skal eleverne krydse vejstrækningen ud for ejendommen beliggende Sdr. Rind Vej 14 (frakørselsvej fra rute 26), som ikke er vurderet p.t. i forhold til trafikfarlig skolevej. Det må forventes, at vejene vil blive vurderet trafikfarlige for elever til og med 6. klasse.

Der er 2-3 ejendomme nord hhv. syd for Sdr. Rind Vej. Eventuelle skolesøgende børn op til og med 6. klasse fra disse ejendomme som skal krydse vejen for at komme over på en eventuel dobbeltrettet sti, vil som udgangspunkt stadig være befordringsberettiget.

Vejen kan umiddelbart også afmærkes som 2 minus 1 vej. I vejregler, undersøgelser og erfaringer fra andre kommuner er anbefalingerne bl.a., at vognbanebredden ligger mellem 3,0 og 3,5 m, og kantbanen skal være minimum 0,9 m inkl. afstribning med en bred punkteret linje. Af disse anbefalinger fremgår også, at der ikke bør vælges minimumsbredden for alle delelementer i tværsnittet. Etablering af 2 minus 1 vej på Sdr. Rind Vej vil være tæt på at anvende minimumsbredden. Derfor kan forvaltningen ikke anbefale denne løsning med mindre der foretages en mindre sideudvidelse af vejen.

Etablering af en 2-1 vej forventes ikke at ændre på vejens status som trafikfarlig skolevej for elever op til og med 6. klasse.

Anlægsoverslag

Strækning 7	Projekt	Kr.
Alternativ 1	Dobbeltrettet fællessti	1.925.000
Sdr. Rind Vej mellem byzonetavlerne i Rindsholm og Sdr. Rind	Krydsningshelle på Gjerstrupvej	125.000
	Projektering, arealerhvervelse og uforudsete udgifter	<u>1.050.000</u>
	I alt	3.100.000
Alternativ 2	2-1 vej inkl. sideudvidelse	325.000
Sdr. Rind Vej mellem byzonetavlerne i Rindsholm og Sdr. Rind	Projektering og uforudsete udgifter	<u>125.000</u>
	I alt	450.000

8. Sdr. Rind Vej i Sdr. Rind



Sdr. Rind Vej gennem Sdr. Rind by er ca. 1,2 km.

Kørebanebredden er 5,0 m.

Hastighedsbegrænsningen er 50 km/t.

Politiet har ikke registreret trafikulykker i perioden 2015-2019.

Der er i 2008 foretaget en trafik- og hastighedsmåling ved ejendommen beliggende Sdr. Rind Vej 70. Hovedresultaterne fra denne viser en årsdøgns trafik på 583 køretøjer pr. døgn, en gennemsnitshastighed på 46,5 km/t og 85%-fraktilen er 59,2 km/t. Lastbilandelen udgør 8%.



Sdr. Rind Vej mod øst ved den vestlige indkørsel til byen



Sdr. Rind Vej mod øst ved Rindsbækvej



Sdr. Rind Vej mod øst ved Skaunvej



Bump på Sdr. Rind Vej ved nr. 77 (set mod øst)



Hævet flade på Sdr. Rind Vej ved Brandstrupvej (set mod øst)

Det vurderes ikke som en mulighed at etablere 2-1 vej, da der forventes at være behov for at kunne parkere på vejen.

Der er hævet flade i krydset ved Brandstrupvej og øst for ejendommen beliggende Sdr. Rind Vej 77. Borgerforeningens repræsentanter oplyste på møde med forvaltningen i juni 2020, at der er et behov for en nedsættelse af hastigheden gennem byen. Det anbefales, at behovet for hastighedsnedsættelse ved etablering af bump og / eller hævet flade vurderes nærmere.

Anlægsoverslag

Strækning 8	Projekt	Kr.
Sdr. Rind Vej i Sdr. Rind	Hastighedsnedsættelse ved bump og / eller hævet flade	200.000

9. Brandstrupvej fra Sdr. Rind til Faldborgvej

Vejstrækningen er ca. 4,0 km.

Kørebanebredden varierer.

Hastighedsbegrænsningen er 80 km/t.

Politiet har registreret to trafikulykker i perioden 2015-2019.

Der er i 2018 foretaget en trafik- og hastighedsmåling på Brandstrupvej ca. 70 m syd for nr. 99.

Hovedresultaterne fra denne viser en årsdøgnstrafik på 793 køretøjer pr. døgn, en gennemsnitshastighed på 61,7 km/t og 85%-fraktilen er 75,8 km/t.



Brandstrupvej mod nord,
nord for Faldborgvej



Brandstrupvej mod nord mod Sdr. Rind



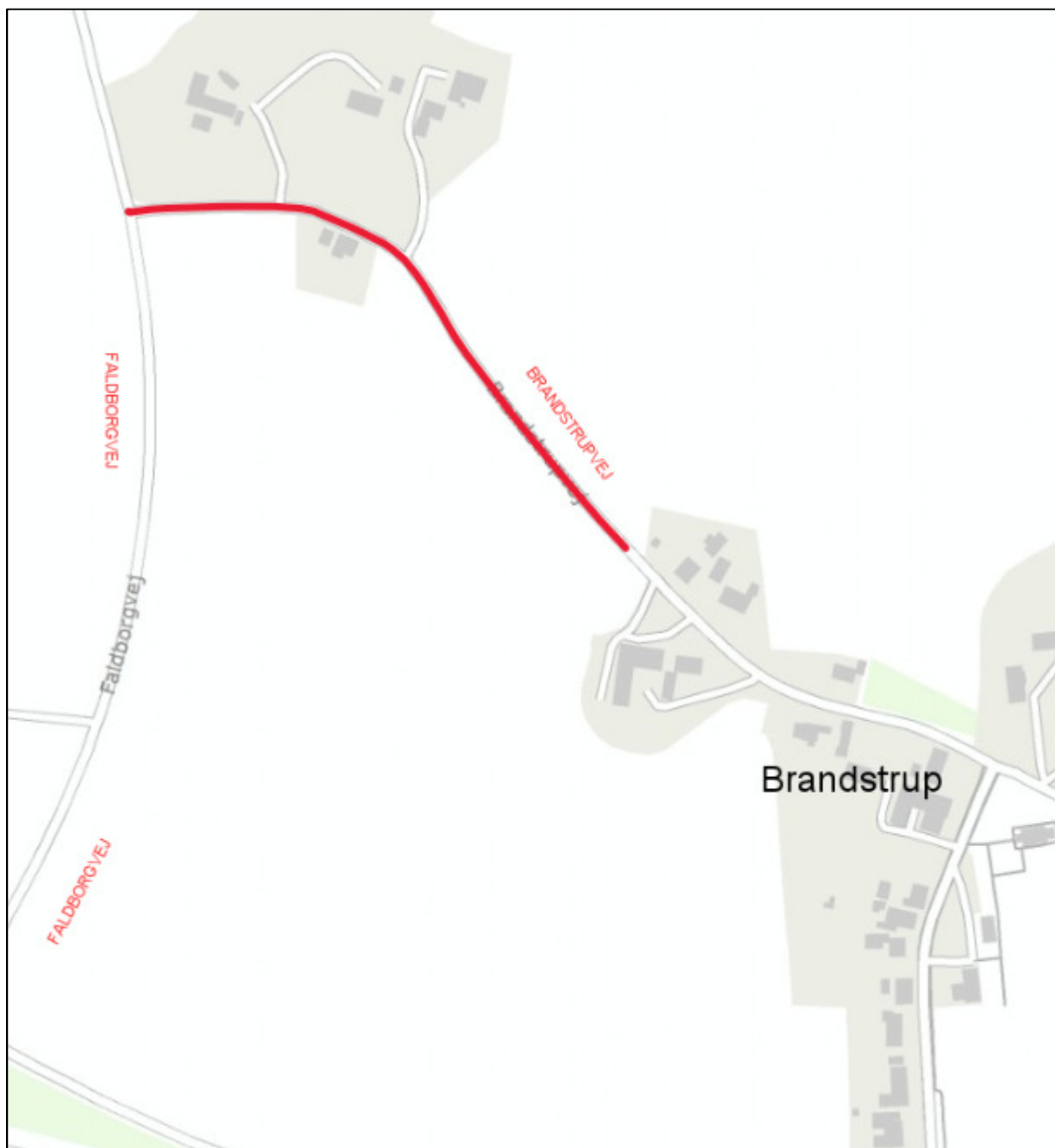
Brandstrupvej mod syd ved Brandstrupvej 112

Det er ikke vurderet p.t. om etablering af en cykelsti kan ændre på skolevejens trafikfarlighed og dermed befordring af skoleelever.

Anlægsoverslag

Strækning 9	Projekt	Kr.
Brandstrupvej fra Sdr. Rind til Faldborgvej	Dobbeltrettet cykelsti	10.000.000

10. Brandstrupvej fra Faldborgvej til byzonetavlen i Brandstrup



Strækningen fra Faldborgvej til byzonetavlen ved Brandstrup er ca. 0,35 km.

Kørebanebredden er 5,2 m.

Hastighedsbegrænsningen er 80 km/t.

Politiet har ikke registreret trafikulykker i perioden 2015-2019.

Der er ikke foretaget en trafik- og hastighedsmåling på denne del af Brandstrupvej, men der er en tælling inde i Brandstrup by, se afsnit 11.

Strækningen er trafikfarlig for elever til og med 6. klasse.

Strækningen kan overvejes etableret som 2-1 vej.

Anlægsoverslag

Strækning 10	Projekt	Kr.
Brandstrupvej fra Faldborgvej til byzonetavlen i Brandstrup	2-1 vej	140.000
	Projektering og uforudsete udgifter	<u>50.000</u>
	I alt	190.000

11. Brandstrupvej i Brandstrup by frem til Brandstrup Søvej

Strækningen gennem Brandstrup by frem til Brandstrup Søvej er ca. 0,22 km.

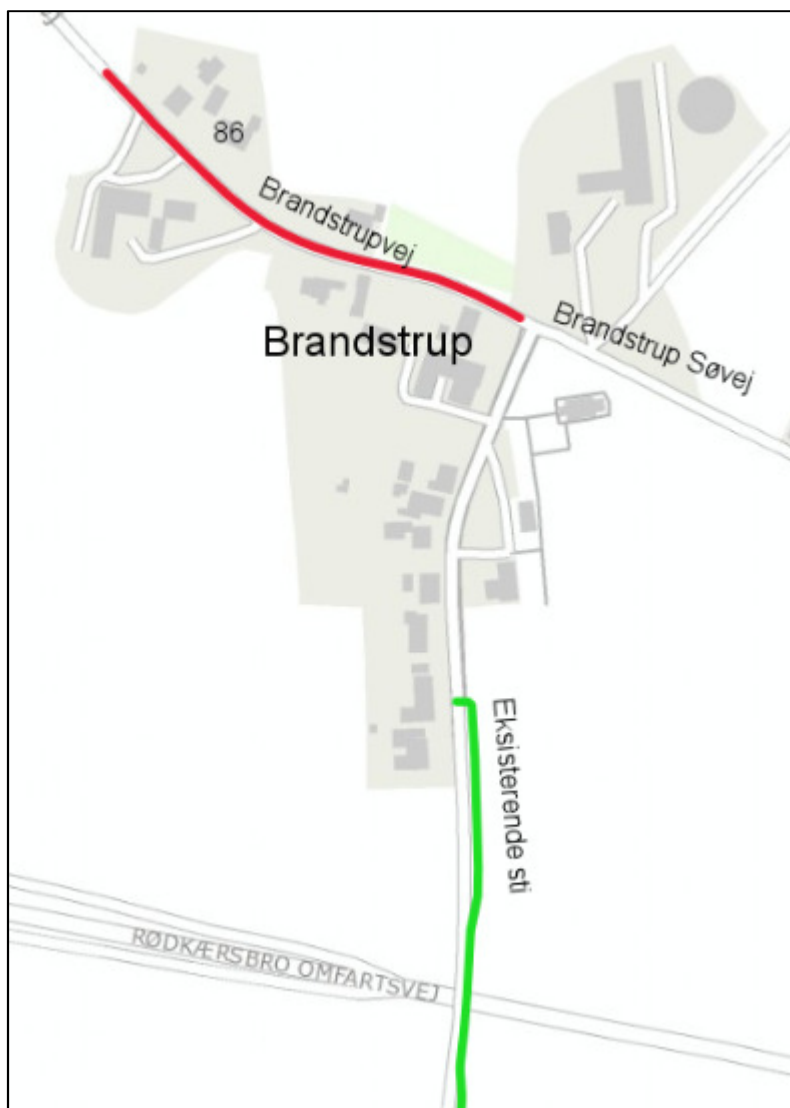
Kørebanebredden er 5,2 m.

Hastighedsbegrænsningen er 50 km/t.

Politiet har ikke registreret trafikulykker i perioden 2015-2019.

Der er i 2018 foretaget en trafik- og hastighedsmåling på Brandstrupvej ud for ejendommen beliggende Brandstrupvej 86.

Hovedresultaterne fra denne viser en årsdøgnstrafik på 392 køretøjer pr. døgn, en gennemsnitshastighed på 40 km/t og 85%-fraktilen er 49 km/t.



Brandstrupvej mod vest mod Faldborgvej



Brandstrupvej mod vest mod Faldborgvej

Fra den eksisterende cykelsti på Brandstrupvej fra Rødkærsbro og til krydset ved Brandstrup Søvej er der røde kantbaner. Den resterende del af Brandstrupvej i Brandstrup kan overvejes etableret som 2-1 vej.

Anlægsoverslag

Strækning 11	Projekt	Kr.
Brandstrupvej i	2-1 vej	80.000
Brandstrup by frem til	Projektering og uforudsete udgifter	<u>30.000</u>
Brandstrup Søvej	I alt	110.000

12. Skaunvej og Vindumvej mellem Skaunvej og Viborgvej

Vejstrækningen er ca. 1,9 km.

Kørebanebredden er 4,0 m på Skaunvej.

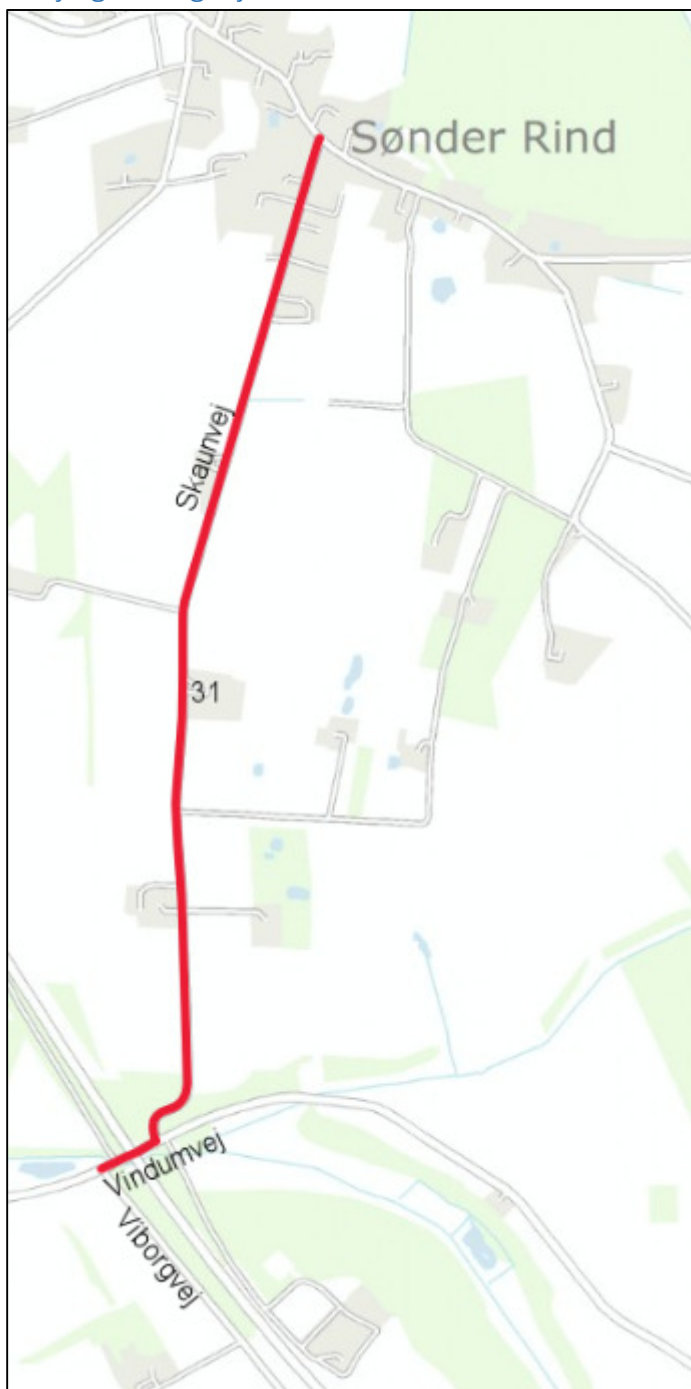
Hastighedsbegrænsningen er 80 km/t.

Politiet har ikke registreret trafikulykker i perioden 2015-2019.

Der er i 2019 foretaget en trafik- og hastighedsmåling ved ejendommen beliggende ud for Skaunvej 31.

Hovedresultaterne fra denne viser en årsdøgnstrafik på 97 køretøjer pr. døgn, en gennemsnitshastighed på 64,5 km/t og 85%-fraktilen er 79,5 km/t.

Vejen er trafikfarlig for elever til og med 6. klasse.





Skaunvej mod syd ved nr. 31

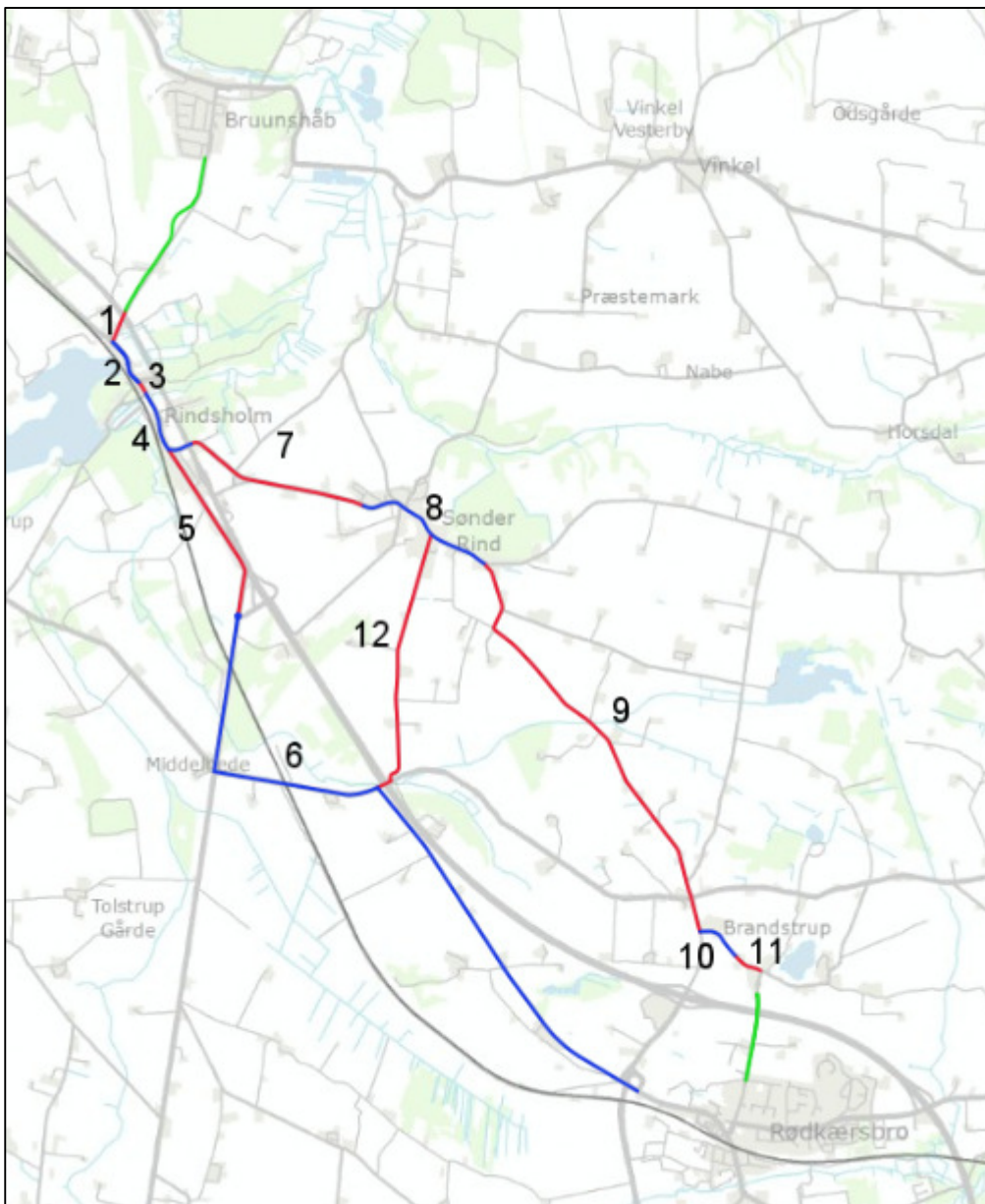
Det meste af Skaunvej vil med en større sideudvidelse kunne udformes som 2-1 vej. Forvaltningen kan ikke anbefale dette pga. den forholdsvis lave trafikmængde på strækningen, og der er derfor ikke beregnet anlægsoverslag på denne strækning.

Anlægsoverslag

Strækning 12	Projekt	Kr.
Skaunvej og Tostrupvej mellem Skaunvej og Viborgvej	2-1 vej	Ikke angivet

Anlægsoverslag for løsningsforslag

Nr.	Strækning	Kr.
1.	Bruunshåbvej fra cykelsti til Gl. Århusvej	240.000
2.	Gl. Århusvej fra Bruunshåbvej til Gl. Århusvej 323 (Rindholm Kro)	390.000
3.	Gl. Århusvej fra nr. 323 (Rindholm Kro) til Rindholmvej	140.000
4.	Gl. Århusvej fra Rindholmvej til byzonetavlen på Sdr. Rind Vej	185.000
5.	Gl. Århusvej fra Sdr. Rind Vej til rundkørslen ved Kjellerupvej	275.000
6.	Fra rundkørslen ved Kjellerupvej til Rødkærsbro	Ikke angivet
7. alternativ 1	Sdr. Rind Vej mellem byzonetavlerne i Rindholm og Sdr. Rind	3.100.000
7. alternativ 2	Sdr. Rind Vej mellem byzonetavlerne i Rindholm og Sdr. Rind	450.000
8.	Sdr. Rind Vej i Sdr. Rind	200.000
9.	Brandstrupvej fra Sdr. Rind til Faldborgvej	10.000.000
10.	Brandstrupvej fra Faldborgvej til byzonetavlen i Brandstrup	190.000
11.	Brandstrupvej i Brandstrup by frem til Brandstrup Søvej	110.000
12.	Skaunvej og Vindumvej mellem Skaunvej og Viborgvej	Ikke angivet



Mulige strækninger, der kan indgå i et samlet forslag til stianlæg mellem Bruunshåb og Rødkærsbro. Eksisterende stier (grøn), forslag til nye stier eller andet (rød og blå).