

Trafikplan Ikast-Brande Kommune Appendiks

Revideret 2025



Ikast-Brande
Kommune



Trafikplan
Ikast-Brande Kommune

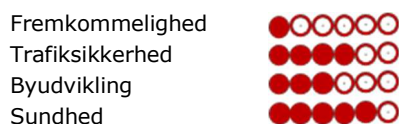
Appendiks læsevejledning

Dette appendiks indeholder en overordnet beskrivelse af 25 projekter, der ønskes gennemført på vejnettet i Ikast-Brande Kommune.

Hvert projekt indeholder en beskrivelse af følgende punkter:

- Problemstilling
- Projektbeskrivelse
- Forventet effekt
- Udfordringer
- Sundhed
- Økonomi

Hvor der er oplysninger om ÅDT, gennemsnitshastighed, m.m. er disse indsat i en faktaboks. Derudover er hvert projekt vurderet i forhold til en række kriterier på en skala fra 1 – 6, som er angivet ved følgende figur:



Denne vurdering er med til at give et hurtigt overblik over projektets effekt på de valgte kriterier. 1 prik betyder en lille positiv effekt og 6 prikker betyder en stor positiv effekt. Hvor der ikke er nogen prik, vurderes effekten at være nul.

For hvert projekt er der angivet om projektet er et ønske fra en af følgende

A = Administrationen
B = Borger
P = Politiker
V = Virksomhed

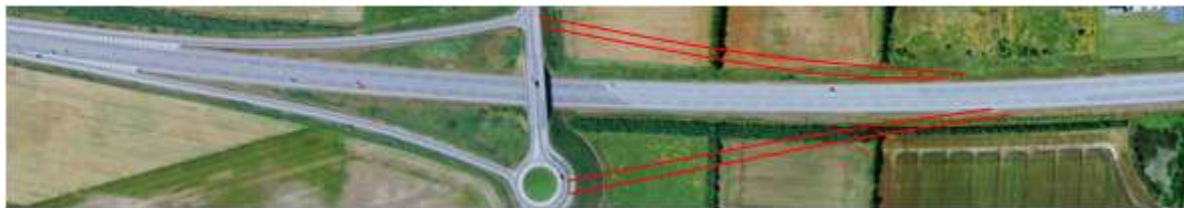
De projekter administrationen vurderer, der bliver behov for at udføre først, er angivet med to krydser i A-feltet. Ligeledes er de projekter der er kommet mange borgerhenvendelser på, angivet med to krydser i B-feltet.

Der er angivet et groft anlægsskøn for hvert projekt ekskl. moms. Hvis ikke andet er nævnt, indeholder anlægsskønnet udgifter til anlæg inkl. detailprojektering. Udgifter til afledte driftsudgifter er ikke medtaget. Desuden bør der forud for udarbejdelse af detailprojekt, udarbejdes et forprojekt/skitseprojekt. Udgifter hertil er ikke indeholdt i anlægsskønnet.

Projektoversigt

- 1** Østvendte motorvejsramper ved frakørsel 38, Ikast
- 2** Forlængelse af Navervej til Europavej i Ikast
- 3** Skovbyvej, Ikast – Cykelstier fra Bøgildlund til Ravnsvadparken
- 4** Sideudvidelse af Tyvkærvej øst for Isenvad
- 5** Overgårdsvej, Ikast – Sideudvidelse og asfaltering
- 6** Kragelundvej, Engesvang – Cykelstier fra Gl. Kongevej til Engbakkevej
- 7** Byport på Bygaden i den nordlige ende af Isenvad
- 8** Brandevej, Ejstrupholm – Cykelsti ml. Nyholmvej og Hedegårdvej
- 9** Ombygning af krydset Jyllandsgade / Europavej / Uhregårds Allé i Ikast
- 10** Ombygning af krydset Jyllandsgade / Lysholt Allé / Marienlunds Allé i Ikast
- 11** Ombygning af krydset Thomas Poulsens Allé / Hyldgårds Allé / O. Vestergaard-Poulsens Allé i Ikast
- 12** Ombygning af krydset Thomas Poulsens Allé / Uhregårds Allé i Ikast
- 13** Forlængelse af Nedre Hestlundvej til Ilskovvej i Ikast
- 14** Cykelsti langs Mylius-Erichsensvej i Brande
- 15** Sideudvidelse af Skerrisvej, Brande
- 16** Thomas Poulsens Allé/Marienlunds Allé, Ikast - Krydsombygning
- 17** Cykelsti på Fundervej mellem Engesvang og Moselund
- 18** Ombygning af krydsene Vejlevej/Østre Allé og Storegade/Hyvildvej i Brande
- 19** Ombygning af Ny Sandfeldvej/Herningvej/Borupvej i Brande
- 20** Ombygning af krydsene Dørslundvej/Borupvej/Kåremagervej i Brande
- 21** Trafiksanering af Gl. Kongevej i Engesvang
- 22** Sideudvidelse af Isenbjergvej-Gludstedvej
- 23** Forlængelse af sti på Uhregårds Allé i Ikast
- 24** Cykelsti på Uhrevej mellem Brande og Uhre
- 25** Dørslundvej, Brande – Cykelstier ml. Østre Allé og Kåremagervej
- 26** Ombygning af krydset Herningvej / Vestergårdsvej i Brande
- 27** Cykelsti langs Ikastvej mellem Ejstrupholm og Smedebæk

1 Østvendte motorvejsramper ved frakørsel 38, Ikast C



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. manglende østvendte motorvejsramper ved frakørsel 38

- Trafik på motorvejen fra øst benytter i dag frakørsel 37 ved Jyllandsgade for at komme til Ikast. Herved belastes vejene ved Uhregårds Allé, Hyldgårds Allé, Marienlunds Allé og Vestergade / Østergade
- Når motorvejen til Silkeborg færdiggøres forventes det, at flere vil benytte motorvejen til Ikast. Herved belastes Jyllandsgade yderligere i forhold til i dag

Der er ikke registreret nogen uheld det pågældende sted, da projektet forløber ud over åben mark.

Projektbeskrivelse

Frakørsel 38, Ikast C er i dag udformet som et halvt ruderalæg med vestvendte ramper.

For at skabe en nemmere og hurtigere adgang til den vestlige del af Ikast etableres der østvendte motorvejsramper ved frakørsel 38, Ikast C.

Forventet effekt

Trafikberegninger fra Cowi (2014) viser, at hvis de østvendte ramper etableres, vil ca. 3.300 biler i døgnet benytte de nye ramper. Herved aflastes Uhregårds Allé for ca. 1.000 gennemkørende biler/døgn og Hyldgårds Allé for 1.800 biler/døgn. De nye østvendte ramper forventes ikke at påvirke trafikmængderne på den nordligste del af Jyllandsgade og Vestergade/Østergade. På Thomas Poulsens Allé forventes trafikken at stige på hele strækningen.

Udfordringer

Vejdirektoratet bør indgå i medfinansieringen af projektet.

Sundhed

Tiltaget vurderes at nedbringe andelen af tung transport på en del af Jyllandsgade og modsat stige på Thomas Poulsens Allé. Mængden af støj og forurening fra disse transporter vil dermed mindskes/øges samtidig med at andelen af CO2 vil falde/stige.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 36 mio. kr. (2025-priser)

Fremkommelighed ●●●○○○
Trafiksikkerhed ○○○○○○
Byudvikling ○○○○○○
Sundhed ○○○○○○

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X		X	

2 Forlængelse af Navervej til Europavej i Ikast



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Navervej:

- Forbedring af adgangsforhold til Navervej

Der er ikke registreret nogen uheld det pågældende sted, da projektet forløber ud over åben mark. Der er i øvrigt ikke registreret uheld på Navervej i perioden 2020 – 2024.

Fremkommelighed	●●●●○○
Trafiksikkerhed	●●●○○○
Byudvikling	●●●●○○
Sundhed	●●●●○○

Projektbeskrivelse

Navervej er en ca. 7 meter bred vej beliggende i den sydøstlige del af Ikast. Der er i dag adgang til Navervej fra Hyldgårds Allé, fra Lysholt Allé og fra Smedevej. Navervej ender blindt mod syd. Vejen er anlagt med fortovej i begge sider af vejen samt belysning. Navervej er beliggende i et industriområde.

For at forbedre til- og frakørselsmulighederne til forlænges Navervej mod syd til Europavej. Herved skabes der en nemmere og hurtigere adgang til industriområdet for de transporter, der kommer fra motorvejen mod syd. Den nødvendige forlængelse er på ca. 130 meter.

Forventet effekt

Det forventes, at tiltaget vil have en positiv effekt på tilgængeligheden til industriområdet. Andelen af den tunge trafik på Jyllandsgade fra motorvejen vurderes at ville falde, hvilket kan have en positiv effekt på den øvrige trafik på Jyllandsgade.

Udfordringer

Idet der allerede er udlagt areal til ny vej, forventes der ikke at være nogle udfordringer i forbindelse med forlængelse af Navervej mod Europavej. Projektet kan dog betyde øget trafik i krydset ved Europavej / Jyllandsgade, se projekt 11.

Sundhed

Tiltaget vurderes at nedbringe andelen af tung transport på en del af Jyllandsgade. Mængden af støj og forurening fra disse transporter vil dermed mindskes her samtidig med at andelen af CO₂ vil falde.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 1,9 mio. kr. inkl. belysning (2025-priser).

Faktaboks

ÅDT	1.278
Lastbilprocent	20,3 %
Skiltet hastighed	50 km/t
Gns. hastighed	39,4 km/t
85 % fraktil hast.	47,8 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	0

Trafiktællingen er foretaget på Navervej

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X		X	

3 Skovbyvej, Ikast – Cykelstier fra Bøgildlund til Ravnsvadparken



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Skovbyvej

- Ingen faciliteter for lette trafikanter

Der er ikke registreret uheld på strækningen i perioden 2020-2024.

Projektbeskrivelse

Skovbyvej er en 2-sporet vej med en bredde på ca. 6,0 m. Vejen er anlagt i 2021 uden faciliteter for lette trafikanter.

Strækningen fra Bøgildlund til Ravnsvadparken er liggende inden for bygrænsen, med en tilladt hastighedsgrænse på 50 km/t.

Øst for Bøgildlund er der en eksisterende enkeltrettede stier langs O. Vestergaard-Poulsens Allé, ligesom der også er eksisterende stier i nord/syd-gående retning på Bøgildlund og Bøgildvej.

Ca. 400 m vest for Bøgildlund ligger et boligområde ved Skovbybækvej og Ravnsvadparken. Beboerne i disse boligområder skal i dag færdes langs Skovbyvej, hvis de skal til Ikast by.

For at forbedre forholdene for lette trafikanter på strækningen etableres enkeltrettede cykelstier i begge sider af vejen langs Skovbyvej fra Bøgildlund til Ravnsvadparken.

Forventet effekt

Det forventes at tiltaget vil have positiv effekt på trafiksikkerheden og trygheden for de lette trafikanter der færdes i området.

Cykelstierne vil være med til at skabe en sammenhæng til det eksisterende stinet, og dermed forventes det at flere vil cykle på strækningen.

Udfordringer

Projektet vil medføre forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget vil medføre øget brug af cyklen, hvilket giver sundhedsmæssigt positive effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 2,0 – 2,5 mio. kr. (2025-priser).

Fremkommelighed	●●●○○○
Trafiksikkerhed	●●●●●○
Byudvikling	●○○○○○
Sundhed	●●●●○○

Faktaboks

ÅDT	1.929
Lastbilprocent	1,7 %
Skiltet hastighed	60 km/t
Gns. hastighed	67,5 km/t
85 % fraktil hast.	77,6 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	0

Trafiktællingen er foretaget vest for Ravnsvadparken, hvor den gældende hastighedsgrænse er 60 km/t.

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X			

4 Sideudvidelse af Tyvkærvej øst for Isenvad



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Tyvkærvej:

- Smal kørebane og høj hastighed
- Megen tung trafik
- Tyvkærvej benyttes af mange motionscyklister.

Der er registreret 7 uheld på strækningen i perioden 2020 – 2024.

Projektbeskrivelse

Tyvkærvej er en ca. 7 km lang strækning, der forløber fra krydset ved Bygaden i Isenvad og slutter ved kommunegrænsen.

Tyvkærvej er en 2-sporet vej, ca. 5 m bred. Inden for byzonetavlen er vejen anlagt med fortov i den nordlige side af vejen samt belysning. Der er anlagt 2 bump inden for byzonen.

Den resterende del af strækningen forløber i et lige forløb i åbent land med henholdsvis marker og tæt bevoksning omkring. Enkelte steder ligger vejen i en kurve.

For at forbedre vejprofilet på strækningen og skabe øget fremkommelighed foretages der en sideudvidelse af Tyvkærvej, så vejen får en bredde på 6 meter.

Forventet effekt

Det forventes, at trafiksikkerheden og trygheden på vejen generelt øges ved gennemførelse af det beskrevne tiltag. Sideudvidelsen vil evt. påvirke trafikmængden på strækningen i negativ retning, idet vejen bliver bredere og dermed vil få flere til at benytte strækningen. Tiltaget vil evt. have en negativ effekt på hastigheden, da en bredere vej kan medføre øget hastighed.

Udfordringer

Sideudvidelsen kræver arealerhvervelse. Projektet slutter ved kommunegrænsen. Hvis projektet skal forløbe ud over kommunegrænsen, kræver det et samarbejde med Silkeborg Kommune.

Sundhed

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 6,0 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse (2025-priser).

Fremkommelighed ●●●○○○
Trafiksikkerhed ●●●○○○
Byudvikling ○○○○○○
Sundhed ○○○○○○

Faktaboks

ÅDT	727
Lastbilprocent	4,5 %
Skiltet hastighed	80 km/t
Gns. hastighed	79,3 km/t
85 % fraktil hast.	91,2 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	7
Personskadeuheld	1
Materielskadeuheld	6

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X	X		

5 Overgårdsvej, Ikast – Sideudvidelse og asfaltering



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Overgårdsvej:

- Opførelsen af nye boliger i området vest for Overgårdsvej medfører et behov for udvidelse af vejen så trafikken kan afvikles tilfredsstillende.

Der er ikke registreret uheld på strækningen i perioden 2020 – 2024.

Fremkommelighed	●●●○○○
Trafiksikkerhed	●●●○○○
Byudvikling	●●●●●○
Sundhed	●○○○○○

Projektbeskrivelse

Overgårdsvej skal opgraderes til en lokalvej i by så den har samme vejklasse som Hagelskærvej. Derved skal vejen udvides markant og asfalteres. Vejen er i dag en grusvej med en bredde på ca. 4,5 meter. Vejen skal i fremtiden håndtere boligtrafikken til og fra kommende boligområder ved Hagelskærvej og Overgårdsvej.

Overgårdsvej skal tilsluttes vinkelret på Hagelskærvej. Samtidig skal det undersøges nærmere om Overgårdsvej også i fremtiden skal betjene gennemkørende trafik syd for jernbanen eller om vejen skal være blind. Dette er primært af hensyn til den meget smalle bro ved passage af jernbanen.

Faktaboks

ÅDT	215
Lastbilprocent	0,9 %
Skiltet hastighed	50 km/t
Gns. hastighed	35,8 km/t
85 % fraktil hast.	43,6 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	0

Forventet effekt

Opgraderingen skal sikre en fornuftig trafikafvikling i takt med udbygningen af området.

Udfordringer

Projektet kræver arealerhvervelse og vil medføre forhøjede driftsudgifter. Derudover skal det vurderes, om den smalle bro ved jernbanen skal udvides eller i fremtiden kun betjene lette trafikanter.

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X	XX	X	

Sundhed

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter.

Økonomi

Økonomien i projektet er endnu ukendt. Det forventes, at noget af projektet med opgraderingen af Overgårdsvej håndteres af den pågældende boligudvikler. Derudover må det forventes at Ikast-Brande Kommune afholder omkostningerne forbundet med en evt. udvidelse eller lukning af Overgårdsvej ved passagen af jernbanen.

6 Kragelundvej, Engesvang – Cykelstier fra Gl. Kongevej til Engbakkevej



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Kragelundvej

- Ingen faciliteter for lette trafikanter

Der er ikke registreret uheld på strækningen i perioden 2020-2024.

Projektbeskrivelse

Kragelundvej er en 2-sporet vej med en bredde på ca. 5,5 m. Der er ingen faciliteter for lette trafikanter på strækningen.

Fra Kragelundvej til Emil Ernsts Vej er der en eksisterende dobbeltrettet cykelsti i eget tracé. Der er dog ikke en direkte forbindelse fra udkørslen fra Engbakkevej til denne sti, og derfor vil lette trafikanter skulle færdes et stykke mod nord ad Kragelundvej for at komme til denne sti. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at der etableres en stiforbindelse langs Kragelundvej, som kan benyttes af beboerne på Engbakkevej

Strækningen fra Gl. Kongevej til Engbakkevej er ca. 350 m.

Den sydlige del af Kragelundvej er beliggende inden for bygrænsen med en gældende hastighedsgrænse på 50 km/t. Den resterende del er beliggende uden for bygrænsen, hvor der er en eksisterende lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t.

For at forbedre forholdene for lette trafikanter på Kragelundvej etableres enkeltrettede cykelstier i begge sider af vejen fra Gl. Kongevej til Engbakkevej.

Forventet effekt

Det forventes at tiltaget vil have positiv effekt på trafiksikkerheden og trygheden for lette trafikanter der færdes i området.

Cykelstierne vil være med til at skabe en sammenhæng til det eksisterende cykelstinet langs Gl. Kongevej.

Udfordringer

Etablering af cykelstier vil kræve arealerhvervelse.
Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget kan medføre øget brug af cyklen, hvilket giver sundhedsmæssigt positive effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 2,0 – 2,5 mio. kr. (2025-priser).

Fremkommelighed	●●●○○○
Trafiksikkerhed	●●●●●○
Byudvikling	●○○○○○
Sundhed	●●●○○○

Faktaboks

ÅDT	791
Lastbilprocent	1,4 %
Skiltet hastighed	60 km/t
Gns. hastighed	55,8 km/t
85 % fraktil hast.	64,3 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	0

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X			

7 Byport på Bygaden i den nordlige ende af Isenvad



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Bygaden:

- Ingen fartdæmpning ved indkørsel til byen fra nord
- Mange lette trafikanter der krydser vejen uden for skoletiden

Fremkommelighed ○○○○○○
Trafiksikkerhed ●●●●○○
Byudvikling ○○○○○○
Sundhed ●●○○○○

Der er registreret 1 materielskadeuheld på strækningen i perioden fra 2020 – 2024.

Projektbeskrivelse

Bygaden i Isenvad er en kortere strækning, der forløber mellem byzonetavlerne i nord og syd. Bygaden er gennemfartsvejen igennem Isenvad. Mod syd er der efter indkørsel til byen anlagt en hastighedsdæmpende foranstaltning i form af en byport-helle. I tilknytning hertil er der opsat "Din Fart". I modsatte ende af Bygaden mod nord er der ca. 170 m syd for byzonetavlen ligeledes placeret en "Din Fart".

Bygaden er en 2-sporet vej, ca. 6 m bred. Fra nord og frem til krydsningshellen ved Skolevænget er der etableret dobbeltrettet fællessti. Herefter er der anlagt fortov i begge sider af vejen. Der er belysning i hele vejens længde i den ene side.

For at nedsætte hastigheden ind mod byen etableres en byport-helle i den nordlige ende af byen i stil med den helle, der er placeret mod syd.

Forventet effekt

Det forventes, at hastigheden på Bygaden bliver sat ned ved etablering af en byport-helle. Det vurderes, at trafiksikkerheden og trygheden på vejen generelt øges ved nedsat hastighed igennem byen. Tiltaget vurderes ikke at ville påvirke trafikmængden på strækningen.

Udfordringer

Etablering af byport-helle kræver evt. arealerhvervelse.

Sundhed

Tiltaget forventes at have en mindre positiv effekt på støjniveauet igennem byen. Der forventes flere selvtransporterende børn pga. øget tryghed gennem byen.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 1,3 mio. kr., inkl. belysning ekskl. arealerhvervelse (2025-priser).

Faktaboks

ÅDT	3.772
Lastbilprocent	4,7 %
Skiltet hastighed	50 km/t
Gns. hastighed	50,0 km/t
85 % fraktil hast.	57,3 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	1
Materielskadeuheld	1

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X	XX		

8 Brandevej, Ejstrupholm – Cykelsti mellem Nyholmvej og Hedegårdvej



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Brandevej, Ejstrupholm:

- Cyklister skal igennem industriområde for at komme til eller fra eksisterende dobbeltrettet cykelsti
- Ingen faciliteter for lette trafikanter

Fremkommelighed	●●●●○○
Trafiksikkerhed	●●●●○○
Byudvikling	●○○○○○
Sundhed	●●●●○○

Der er på strækningen mellem Nyholmvej og Hedegårdvej registreret 5 uheld i perioden 2020-2024.

Projektbeskrivelse

Brandevej mellem Nyholmvej og Hedegårdvej er en ca. 1,5 km lang strækning uden faciliteter for lette trafikanter.

Øst for Nyholmvej er der en eksisterende dobbeltrettet cykelsti i nordsiden af Brandevej, som går til Nørre Snede. Det betyder, at lette trafikanter der skal mellem Ejstrupholm by og cykelstien, enten skal cykle langs Brandevej eller igennem industriområdet ved Holmevej og Holmegårdsvej. Begge steder er der ingen faciliteter for lette trafikanter.

Nord for Hedegårdvej er der en eksisterende stiforbindelse ind mod byen.

Der er på nuværende tidspunkt en lokal hastighedsbegrænsning på 70 km/t på en del af strækningen.

For at forbedre forholdene for lette trafikanter på strækningen forlænges den eksisterende dobbeltrettede cykelsti langs Brandevej frem til Hedegårdvej.

Projektet kan eventuelt etapeopdeles så første etape går fra Nyholmvej til Østergade, og anden etape går fra Østergade til Hedegårdvej.

Forventet effekt

Det forventes, at tiltaget vil have positiv effekt på trafiksikkerheden og trygheden for de lette trafikanter der færdes i området.

Stien vil være med til at skabe en sammenhæng i stinettet, og dermed forventes det at flere vil cykle på strækningen.

Udfordringer

Etablering af cykelstier vil kræve arealerhvervelse.

Projektet vil medføre forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget kan medføre øget brug af cyklen, hvilket giver sundhedsmæssigt positive effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 4,6 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse (2025-priser).

Faktaboks

ÅDT	3.829
Lastbilprocent	15,1 %
Skiltet hastighed	80 km/t
Gns. Hastighed	84,0 km/t
85 % fraktil hast.	95,0 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	5
Materielskadeuheld	5

Tællingen er foretaget på Brandevej øst for Nyholmvej

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X	X		

9 Ombygning af krydset

Jyllandsgade/Europavej/Uhregårds Allé i Ikast



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. krydset Jyllandsgade/Europavej/Uhregårds Allé:

- Vanskeligt at komme ud fra Europavej til Jyllandsgade

Der er registreret 5 uheld i krydset i perioden 2020-2024.

Projektbeskrivelse

Krydset Jyllandsgade / Europavej er en del af et venstreforsat kryds beliggende i den sydøstlige del af Ikast. 40 meter mod syd ligger krydset Jyllandsgade / Uhregårds Allé og ca. 300 meter fra krydset er der adgang til Herningmotorvejen mod syd. Krydset er anlagt med kanaliseringsanlæg med højre- og venstresvingsbaner. Der er gode oversigtsforhold i begge retninger fra Europavej. Der er tydelig afmærkning i krydset.

For at forbedre trafikafviklingen ombygges krydset til en rundkørsel. Rundkørslen skal dække både krydset Jyllandsgade/Europavej og Jyllandsgade/Uhregårds Allé.

Forventet effekt

Det forventes, at trafikafviklingen forbedres i krydset. Hvis Navervej forlænges ud til Europavej forventes der en øget trafikmængde i krydset, hvorfor en rundkørsel også vil tilgodese dette projekt.

Udfordringer

Problematikken i krydset bør verificeres ved en kapacitetsberegning. Hvis kapacitetsberegningen understøtter problematikken, gennemføres tiltaget. Kapacitetsberegningen skal tage højde for projektet ved Navervej. Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter.

Økonomi

Tiltaget med en rundkørsel ved Jyllandsgade/Europavej/Uhregårds Allé vurderes at kunne gennemføres for ca. 8,0 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse (2025-priser).

Fremkommelighed	●●●●●○
Trafiksikkerhed	○●●●●○
Byudvikling	○●●●●○
Sundhed	○●●●●○

Faktaboks

ÅDT	8.595
Lastbilprocent	4,7 %
Skiltet hastighed	50 km/t
Gns. hastighed	54,6 km/t
85 % fraktil hast.	63,0 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	5
Personskadeuheld	1
Materielskadeuheld	4

Tællingen er foretaget på Jyllandsgade syd for Uhregårds Allé hvor den gældende hastighed er 50 km/t

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X			

10 Ombygning af krydset Jyllandsgade/Lysholt Allé/Marienlunds Allé i Ikast



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. krydset Jyllandsgade/Lysholt Allé/Marienlunds Allé:

- Vanskeligt at komme ud fra Lysholt Allé og Marienlunds Allé til Jyllandsgade

Fremkommelighed ●●●●○○
Trafiksikkerhed ●●●●○○
Byudvikling ●●○○○○
Sundhed ○○○○○○

Der er registreret 4 uheld i krydset i perioden fra 2020 – 2024.

Projektbeskrivelse

Krydset Jyllandsgade / Lysholt Allé er et prioriteret t – kryds beliggende i den sydøstlige del af Ikast. Krydset er anlagt med venstresvingsbane, der er afgrænset af midterheller. Der er lokalplanlagt et nyt boligområde omkring Lysholt Allé / Grøddevej øst for krydset. IBF's hovedkontor har adresse på Lysholt Allé og krydset indgår som adgangsvej hertil.

I 2013 blev der gennemført en trafikanalyse af Jyllandsgade, hvor krydset ved Lysholt Allé indgik. Kapacitetsberegningen herfra viste ikke problemer med trafikafviklingen på daværende tidspunkt, men det blev anført, at krydset bør omdannes i takt med udbygningen omkring Grøddevej.

For at forbedre trafikafviklingen på sigt signalreguleres krydset. Krydset ved Marienlunds Allé bør indtænkes i projektet.

Forventet effekt

Det forventes, at trafikafviklingen forbedres i krydset.

Udfordringer

Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 2,5 mio. kr. i alt for signalregulering og krydsombygning af krydsene Jyllandsgade/Lysholt Allé og Jyllandsgade/Marienlunds Allé (2025-priser).

Faktaboks

ÅDT	4.191
Lastbilprocent	5,0 %
Skiltet hastighed	50 km/t
Gns. hastighed	53,8 km/t
85 % fraktil hast.	61,8 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	4
Materielskadeuheld	4

Tælling er foretaget på Jyllandsgade nord for krydset

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X	X		

11 Ombygning af krydset Thomas Poulsens Allé/Hyldgårds Allé/O. Vestergaard-Poulsens Allé i Ikast



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. krydset Thomas Poulsens Allé/Hyldgårds Allé:

- Vanskeligt at komme ud fra Hyldgårds Allé til Thomas Poulsens Allé
- Høj hastighed på Thomas Poulsens Allé

Fremkommelighed ●●●○○○
Trafiksikkerhed ●●●○○○
Byudvikling ○○○○○○
Sundhed ○○○○○○

Der er registreret 7 uheld i krydsene i perioden fra 2020 – 2024.

Projektbeskrivelse

Krydset Thomas Poulsens Allé / Hyldgårds Allé er et prioriteret t – kryds beliggende i den sydvestlige del af Ikast. Der er etableret kanaliseringsanlæg med venstresvingsbane. Der er desuden anlagt en krydsningshelle både på Thomas Poulsens Allé og Hyldgårds Allé. Der er fodgængerfelt på Hyldgårds Allé.

For at forbedre trafikafviklingen signalreguleres krydset. Krydset ved O. Vestergaard Poulsens Allé bør indtænkes i projektet, da problemstillingen også er gældende her.

Forventet effekt

Det forventes, at trafikafviklingen forbedres i krydset. Fremkommeligheden på Thomas Poulsens Allé forventes i mindre grad at blive påvirket af tiltaget.

Udfordringer

Problematikken i krydset bør verificeres ved en kapacitetsberegning. Hvis kapacitetsberegningen understøtter problematikken, gennemføres tiltaget. Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 2,5 mio. kr. i alt for signalregulering og krydsombygning af krydsene Thomas Poulsens Allé/Hyldgårds Allé og Thomas Poulsens Allé/O. Vestergaard Poulsens Allé (2025-priser).

Faktaboks

ÅDT	7.733
Lastbilprocent	2,8 %
Skiltet hastighed	60 km/t
Gns. hastighed	62,1 km/t
85 % fraktil hast.	68,8 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	7
Personskadeuheld	2
Materielskadeuheld	5

Tælling er foretaget på Thomas Poulsens Allé nord for O. Vestergaard-Poulsens Allé

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X	XX		

12 Ombygning af krydset Thomas Poulsens Allé/Uhregårds Allé i Ikast



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. krydset Thomas Poulsens Allé/Uhregårds Allé:

- Vanskeligt at komme ud fra Uhregårds Allé til Thomas Poulsens Allé morgen og aften
- Dårlig oversigt mod nord

Fremkommelighed ●●●●○○
Trafiksikkerhed ●●○○○○
Byudvikling ●○○○○○
Sundhed ○○○○○○

Der er ikke registreret nogen uheld i krydset i perioden fra 2020 – 2024.

Projektbeskrivelse

Krydset Thomas Poulsens Allé / Uhregårds Allé er et prioriteret t – kryds beliggende i den sydvestlige del af Ikast. Der er etableret kanaliseringsanlæg med venstresvingsbane. Længs Thomas Poulsens Allé er der i vejens østlige side en dobbeltrettet cykelsti syd for Uhregårds Allé. Fra Uhregårds Allé og ind mod byen er der etableret cykelsti i begge sider af vejen.

For at forbedre trafikafviklingen signalreguleres krydset. For at tage højde for kørsel med modulvogntog skal krydset eventuelt ombygges.

Forventet effekt

Det forventes, at trafikafviklingen forbedres i krydset.

Udfordringer

Problematikken i krydset bør verificeres ved en kapacitetsberegning. Hvis kapacitetsberegningen understøtter problematikken, gennemføres tiltaget. Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 1,9 mio. kr. (2025-priser).

Faktaboks

ÅDT	7.269
Lastbilprocent	3,6 %
Skiltet hastighed	80 km/t
Gns. hastighed	62,6 km/t
85 % fraktil hast.	71,6 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	0

Tælling er foretaget på Thomas Poulsens Allé syd for Uhregårds Allé

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X	X		

13 Forlængelse af Nedre Hestlundvej til Ilskovvej i Ikast



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Nedre Hestlundvej:

- Ingen adgangsmuligheder fra Nedre Hestlundvej til Ilskovvej

Der er ikke registreret nogen uheld på det pågældende sted, da projektet forløber ud over åben mark.

Fremkommelighed	●●●●○○
Trafiksikkerhed	●●○○○○
Byudvikling	●●●○○○
Sundhed	○○○○○○

Projektbeskrivelse

Nedre Hestlundvej er en ca. 6 meter bred vej beliggende nord for Ikast. Nedre Hestlundvej strækker sig fra krydset ved Skyggevej mod øst syd for Hestlund og frem til krydset ved Søbjergvej nord for Tulstrup. Strækningen forløber i åbent land med marker og beplantning langs vejen. Der ligger flere ejendomme på begge sider af vejen langs strækningen.

For at skabe en nemmere adgang for den tunge trafik mod vest og nord samt planer om en kommende byudvikling i Ikast nord forlænges Nedre Hestlundvej frem til Ilskovvej. I projektet skal indtænkes muligheder for etablering af et kanaliseringsanlæg ved Ilskovvej.

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X	X	X	

Forventet effekt

Det forventes, at tiltaget vil have en positiv effekt på tilgængeligheden til Ilskovvej og Ikast.

Udfordringer

De geotekniske forhold skal afklares i de indledende faser. Der skal foretages arealerhvervelse. Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

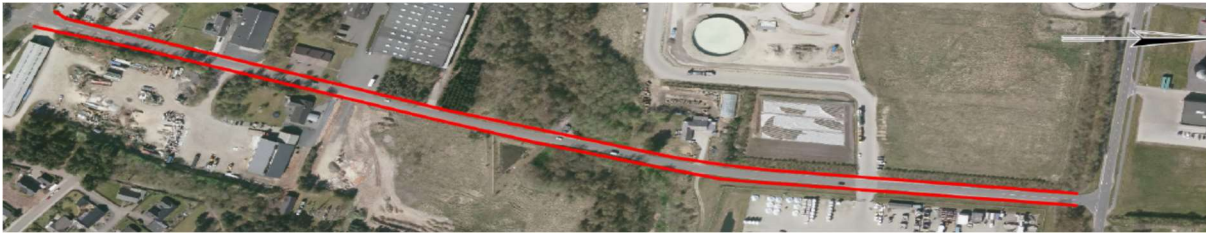
Sundhed

Tiltaget vurderes at begrænse den tunge trafik gennem Tulstrup, hvilket medfører mindre CO₂.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 11,0 mio. kr. for forbindelsesvejen og 1,0 mio. kr. for kanaliseringsanlæg ekskl. arealerhvervelse (2025-priser).

14 Cykelsti langs Mylius-Erichsensvej i Brande



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Mylius-Erichsens Vej:

- Ingen faciliteter for lette trafikanter

Der er ikke registreret uheld på Mylius-Erichsensvej i perioden 2020 - 2024.

Fremkommelighed	●●●○○○
Trafiksikkerhed	●●●●○○
Byudvikling	●●○○○○
Sundhed	●●●●○○

Projektbeskrivelse

Mylius-Erichsensvej er en 2-sporet vej, som er ca. 7 m bred. Strækningen i den nord-sydgående retning bliver primært benyttet af trafikanter til virksomhederne på Mylius-Erichsensvej, bl.a. Bio-Mar og AKM, mens strækningen i øst-vestgående retning bliver brugt af trafikanter til boligområderne i området. Mylius-Erichsensvej er delvist spærret imellem "boligdelen" og "industridelen" med granitstolper, med ca. 2 m afstand imellem. Dvs. de kan passeres af personbiler, men ikke af lastbiler eller andre store køretøjer.

På boligdelen af Mylius-Erichsensvej er der anlagt fortovej i begge sider af vejen.

Mylius-Erichsensvej bliver benyttet af lette trafikanter til erhvervsområderne på Mylius-Erichsensvej og Borupvej. Samtidig kører der en stor andel tung trafik på industridelen af Mylius-Erichsensvej. Det forventes at andelen af tung trafik på Mylius-Erichsensvej vil stige i den kommende tid.

For at forbedre forholdene for lette trafikanter, der færdes langs Mylius-Erichsensvej, bør der anlægges enkeltrettede cykelstier i begge sider af vejen i nord-sydgående retning.

Faktaboks

ÅDT	736
Lastbilprocent	20,9 %
Skiltet hastighed	50 km/t
Gns. hastighed	41,6 km/t
85 % fraktil hast.	52,5 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	0

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X	X		

Forventet effekt

Det forventes, at projektet vil have en positiv effekt på trafiksikkerheden og trygheden for de lette trafikanter der færdes langs Mylius-Erichsensvej.

Det forventes ligeledes at cykelstierne kan medføre, at flere cyklister vil benytte strækningen. Det forventes ikke, at etablering af cykelsti vil påvirke den øvrige trafik på strækningen.

Udfordringer

Anlæg af cykelstier kræver arealerhvervelse.

Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget kan medføre øget brug af cyklen, hvilket kan give sundhedsmæssigt positive effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for 6,9 mio. kr. inkl. arealerhvervelse (2025-priser).

15 Sideudvidelse af Skerrisvej i Brande



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Skerrisvej og krydset ved Vejlevej ved Brande:

- Meget smal kørebane til daglig gene for trafikken på strækningen
- Megen tung trafik i forhold til vejens størrelse og beskaffenhed
- Den tunge trafik benytter rabatten, når de skal passere hinanden
- Utrygge forhold for cyklisterne på Vejlevej

Fremkommelighed	●●●●○
Trafiksikkerhed	●●●●○
Byudvikling	○●●●○
Sundhed	●●●○

Der er ikke registreret uheld på Skerrisvej i perioden 2020 – 2024.

Projektbeskrivelse

Skerrisvej er en ca. 1,4 km lang strækning, der forløber mellem Langkærvej mod syd og Vejlevej mod nord i det østlige Brande. I området nord for Vejlevej er der en del erhverv.

Skerrisvej er en 2-sporet vej, ca. 4,4 m bred, anlagt uden midterafmærkning. Der er belysning i vejens vestlige side. Krydset ved Vejlevej er et prioriteret t – kryds. Over for krydset ligger Fynsvej, men adgang hertil er lukket. Byzonetavlen til Brande er placeret ca. 110 m vest for krydset.

For at forbedre vejprofilet på strækningen og skabe forøget fremkommelighed foretages der en sideudvidelse af Skerrisvej til en samlet køresporsbredde på 6,5 meter. Det kan overvejes at flytte byzonetavlen til øst for krydset eller opsætte lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t fra øst for krydset og frem til byzonetavlen.

Projektet kan etapeopdeles, hvor 1. etape går fra Vejlevej til indkørslen ved H. Serup Olsen A/S.

Forventet effekt

Det forventes, at trafiksikkerheden og trygheden på Skerrisvej generelt øges ved gennemførelse af det beskrevne tiltag. Hastigheden vil evt. påvirkes i negativ retning, da vejen bliver bredere. Forholdene for den tunge trafik forbedres.

Udfordringer

Sideudvidelsen kræver arealerhvervelse. Ved gennemførelse af fordelingsvej Brande Syd, forventes det at trafikmængden på Skerrisvej vil stige og det kan derfor blive nødvendigt at udvide broen på et senere tidspunkt.

Sundhed

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter. En bredere kørebane vil eventuelt få flere lette trafikanter til at cykle på strækningen.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 3,9 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse (2025-priser).

1. etape: 1,95 mio. kr.
2. etape: 1,95 mio. kr.

Faktaboks

Skiltet hastighed	80 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	0

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X		X	X

16 Thomas Poulsens Allé/Marienlunds Allé, Ikast - Krydsombygning



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. krydset Thomas Poulsens Allé/Marienlunds Allé.

- Vanskeligt at komme fra Marienlunds Allé til Thomas Poulsens Allé
- Er udpeget som en sort plet i 2023

Fremkommelighed	●●●●●○
Trafiksikkerhed	●●●●●○
Byudvikling	●●○○○○○
Sundhed	○○○○○○○

Der er registreret 4 uheld i krydset i perioden 2020 - 2024.

Projektbeskrivelse

Krydset Thomas Poulsens Allé/Marienlunds Allé er et prioriteret T-kryds beliggende i den sydvestlige del af Ikast. Krydset er anlagt med venstresvingsbane på Thomas Poulsens Allé, som er afgrænset med en midterhelle mod den modsatte rettede færdselsretning.

Der er i 2023 foretaget en kapacitetsberegning af krydset. Denne beregning viser at trafikken kan afvikles acceptabelt i 2023, men i takt med at byen udvikler sig med nye bolig- og erhvervsområder, samt at den generelle trafik på vejene stiger i de kommende år, forventes det at krydset på sigt ikke vil kunne afvikle trafikken acceptabelt. Det forventes at kapaciteten i krydset vil være opbrugt i 2032.

For at forbedre både trafikafviklingen og trafiksikkerheden ombygges krydset til et signalreguleret T-kryds.

Forventet effekt

Det forventes at trafikafviklingen i krydset forbedres. Ligeledes forventes det at trafiksikkerheden i krydset vil blive forbedret.

Udfordringer

Projektet vil medføre forhøjede driftsudgifter.

Der kan muligvis være behov for arealerhvervelse.

Etablering af et signalanlæg kan medføre forøget risiko for en anden type uheld i krydset end der sker i dag. Et signalanlæg kan medføre større risiko for f.eks. bagendekollisioner. Det forventes dog stadig at den samlede uheldsrisiko i krydset bliver formindsket ved etablering af et signalanlæg.

Sundhed

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 1,9 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse (2025-priser).

Faktaboks

ÅDT	7.733
Lastbilprocent	2,8 %
Skiltet hastighed	60 km/t
Gns. hastighed	62,1 km/t
85 % fraktil hast.	68,8 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	4
Personskadeuheld	1
Materielskadeuheld	3

Trafiktællingen er foretaget på Thomas Poulsens Allé syd for Marienlunds Allé

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X			

17 Cykelsti på Fundervej ml. Engesvang og Moselund



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Fundervej:

- Ingen cykelsti mellem Engesvang og Moselund

Der er registreret 1 uheld på strækningen i perioden 2020 – 2024, som er registreret i krydset ved Gl. Kongevej.

Fremkommelighed	●●○○○○
Trafiksikkerhed	●●●●○○
Byudvikling	●●○○○○
Sundhed	●●●●○○

Projektbeskrivelse

Fundervej mellem Engesvang og Moselund er en ca. 1 km lang strækning. Strækningen forløber fra krydset Gl. Kongevej / Fundervej til Moselund, ca. 145 m øst for byzonetavlen.

Fundervej er en 2-sporet vej, ca. 6 m bred. I den sydlige side af vejen er der anlagt fortov samt opsat belysning. Mod nord er der på en del af strækningen tæt træbevoksning. Imellem byzonetavlerne ved Engesvang og Moselund er der skiltet med lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t.

For at forbedre trafiksikkerheden på strækningen, så bl.a. børn i Moselund kan cykle til skole og fritidsaktiviteter i Engesvang og skabe sammenhæng mellem de to byer etableres der enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen. I den sydlige side af vejen ombygges det eksisterende fortov til cykelsti.

Faktaboks

ÅDT	684
Lastbilprocent	1,2 %
Skiltet hastighed	50 km/t
Gns. hastighed	50,8 km/t
85 % fraktil hast.	58,6 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	1
Materielskadeuheld	1

Forventet effekt

Det forventes, at trafiksikkerheden og trygheden for de lette trafikanter øges i positiv retning ved etablering af cykelsti. Samtidig skabes der en sammenhængende stiforbindelse mellem Engesvang og Moselund, hvilket kan medføre, at flere cyklister vil benytte strækningen. Det forventes ikke, at etablering af cykelsti vil påvirke den øvrige trafik på strækningen.

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X	XX		

Udfordringer

Anlæg af cykelsti kræver arealerhvervelse. Tiltaget omfatter en kantstensbegrænset cykelsti langs vej. Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget med etablering af cykelstier medfører øget brug af cyklen, hvilket giver sundhedsmæssigt positive effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 3,1 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse (2025-priser).

18 Ombygning af krydsene Vejlevej/Østre Allé og Storegade/Hyvildvej i Brande



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. krydsene Vejlevej/Østre Allé og Storegade/Hyvildvej:

- Trafikanterne kører overfor rødt, idet de har fokus på signalanlægget længere fremme og ikke det de holder ved.

Der er ikke registreret uheld i krydset Vejlevej/Østre Allé eller Storegade/Hyvildvej i perioden 2020 – 2024.

Fremkommelighed	●●○○○○
Trafiksikkerhed	●●●○○○
Byudvikling	○○○○○○
Sundhed	○○○○○○

Projektbeskrivelse

Krydsene Vejlevej / Østre Allé og Storegade / Hyvildvej er to signalanlæg, der ligger med en indbyrdes afstand på ca. 40 meter. Begge T - kryds er etableret med fodgængerfelter, et på sekundærvejen og et på primærvejen. Der er fortov i begge sider af vejen, men ingen særskilte cykelfaciliteter. Der er ikke etableret venstresvingsbaner i krydsene. Der ligger ejendomme på alle sider.

For at forbedre problematikken omkring rød kørsel opstilles to løsningsforslag:

- Etablering af én rundkørsel, som samler alle vejgrene
- Etablering af et 4 – benet signalkryds, hvor Hyvildvej forlægges og der skabes en mere naturlig forbindelse til Østre Allé

Faktaboks

ÅDT	4.464
Lastbilprocent	8,5 %
Skiltet hastighed	50 km/t
Gns. hastighed	29,0 km/t
85 % fraktil hast.	35,9 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	0

Tælling er foretaget på Storegade

Forventet effekt

Det forventes, at de oplevede situationer med rød kørsel minimeres eller helt fjernes med gennemførelse af et af de to tiltag. Der er dog ikke registreret uheld med rød kørsel i krydsene. Ved etablering af en rundkørsel kan fremkommeligheden blive påvirket negativt i mindre grad.

Udfordringer

Der bør gennemføres en kapacitetsberegning til vurdering af, hvilket tiltag der skal vælges. Såvel etablering af en rundkørsel samt etablering af et signalreguleret 4 – benet kryds kræver arealerhvervelse af omkringliggende ejendomme og forlægning af veje.

Sundhed

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter.

Økonomi

Tiltaget med etablering af en rundkørsel vurderes at kunne gennemføres for ca. 4,9 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse (2025-priser).

Tiltaget med etablering af signalreguleret kryds vurderes at kunne gennemføres for ca. 3,3 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse (2025-priser).

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X			

19 Ombygning af Ny Sandfeldvej/Herningvej/Borupvej i Brande



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Ny Sandfeldvej/Herningvej/Borupvej i Brande:

- De lette trafikanter på Ny Sandfeldvej synes det er svært at krydse Herningvej pga. meget trafik
- Vanskeligt at komme ud fra Borupvej til Herningvej.

Der er registreret 1 materielskadeuheld i krydsene Ny Sandfeldvej/Herningvej/Borupvej i perioden 2020 – 2024.

Projektbeskrivelse

Krydsene Ny Sandfeldvej / Herningvej og Herningvej / Borupvej er etableret som et højreforsat kryds med et venstresvingsspor placeret på den mellemliggende strækning. Begge kryds fremstår som store kryds med overkørbare sidearealer af hensyn til kørsel med særtransporter. Langs Herningvej er der etableret dobbeltrettet cykelsti i den nordlige side af vejen. Ca. 70 meter syd for krydset ved Borupvej er der etableret en krydsningshelle i forbindelse med stianlæg ind mod Brande by i begge sider af vejen.

For at forbedre trafikafviklingen i krydsene etableres et signalanlæg.

Forventet effekt

Det forventes, at trafikafviklingen og forholdene for de lette trafikanter forbedres.

Udfordringer

Løsningen kræver arealerhvervelse. Ved etablering af signalanlæg i krydsene skal krydsudformningen vurderes i forhold til placering af signalmaster. Krydsudformningen skal tage højde for kørsel med særtransporter. Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 3,1 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse (2025-priser).

Fremkommelighed	●●●●○○
Trafiksikkerhed	●●●○○○
Byudvikling	○○○○○○
Sundhed	○○○○○○

Faktaboks

ÅDT	5.414
Lastbilprocent	11,2 %
Skiltet hastighed	60 km/t
Gns. hastighed	62,9 km/t
85 % fraktil hast.	69,6 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	1
Materielskadeuheld	1

Tællingen er foretaget på Herningvej

Projektets oprindelse

A	B	P	V
XX	X		

20 Ombygning af krydsene Dørslundvej/Borupvej/ Kåremagervej i Brande



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. krydsene Dørslundvej/Borupvej/
Kåremagervej i Brande:

- Vanskeligt at komme ud fra Borupvej og Kåremagervej til Dørslundvej

Der er registreret 1 uheld i krydset Dørslundvej/Borupvej/Kåremagervej i perioden
2020 – 2024.

Fremkommelighed	●●●●○○
Trafiksikkerhed	●●○○○○
Byudvikling	○○○○○○
Sundhed	○○○○○○

Projektbeskrivelse

Krydsene Borupvej / Dørslundvej og Kåremagervej / Dørslundvej er 2 T- kryds, der ligger med en indbyrdes afstand af ca. 165 meter. Midt mellem krydsene går Dørslundvej under en bro, der er etableret ved den midtjyske motorvej. Begge kryds fremstår som store kryds, hvor der mulighed for kørsel med særtransporter. På Dørslundvej er der skiltet med lokal hastighedsbegrænsning på 70 km/t. For at forbedre trafikafviklingen i krydsene bør krydsene signalreguleres.

Hvis krydsene signalreguleres skal anlæggene samordnes, så fremkommeligheden på Dørslundvej opretholdes.

Forventet effekt

Det forventes, at trafikafviklingen i krydsene forbedres.

Udfordringer

Løsningen kræver arealerhvervelse. Ved etablering af signalanlæg skal krydsudformningen vurderes i forhold til placering af signalmaster. Krydsudformningen skal tage højde for kørsel med særtransporter. Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter.

Økonomi

Signalanlæg i de to kryds vurderes at kunne etableres for ca. 4,3 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse (2025-priser).

Faktaboks

ÅDT	2.162
Lastbilprocent	5,8 %
Skiltet hastighed	70 km/t
Gns. hastighed	75,2 km/t
85 % fraktil hast.	87,0 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	1
Materielskadeuheld	1

Tælling er foretaget på Dørslundvej nord for Kåremagervej hvor hastighedsbegrænsningen er 80 km/t

Projektets oprindelse

A	B	P	V
XX			

21 Trafiksanering af Gl. Kongevej i Engesvang



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Gl. Kongevej

- Uhensigtsmæssig indretning for cyklister
- Bred kørebane forbi hellerne
- Ingen afmærkning af parkeringsmulighederne

Fremkommelighed	●●○○○○
Trafiksikkerhed	●●●●●●
Byudvikling	●●●●○○
Sundhed	●●●○○○

Der er registreret 5 uheld på strækningen i perioden 2020 – 2024.

Projektbeskrivelse

Gl. Kongevej er en ca. 8 m bred vej der går igennem Engesvang, og er tilsluttet Viborgvej (rute 13) i henholdsvis nord og syd. Midt på strækningen ligger bl.a. Engesvang Skole.

For at forbedre forholdene for lette trafikanter på strækningen bør der etableres en delt sti i begge sider af vejen på strækningen inden for bygrænsen. Den delte sti anlægges i en bredde af 2,95 m, hvoraf 1,4 m udgør fortovet og 1,55 m udgør cykelstien.

De eksisterende sideheller på Gl. Kongevej fjernes og i stedet etableres hævede flader i udvalgte kryds. Det bør overvejes om der skal etableres et område med 40 km/t-hastighedszone omkring skolen.

Ved byskiltet i begge ender bør der anlægges byporte, for at tydeliggøre at trafikanterne kører ind i et byområde.

For at forbedre parkeringsforholdene på strækningen, bør der etableres parkeringslommer, hvor vejen indsnævres til 1 spor.

Forventet effekt

Det forventes, at trafiksikkerheden og trygheden for de lette trafikanter øges i positiv retning, hvis der etableres en delt sti og fartdæmpning på Gl. Kongevej. Det kan medføre, at flere cyklister vælger at benytte strækningen. Det forventes, at der fastholdes et generelt lavt hastighedsniveau igennem byen.

Udfordringer

Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget med etablering af delt sti i begge sider af vejen forventes at medføre øget brug af cyklen, hvilket giver sundhedsmæssigt positive effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 9,7 mio. kr. (2025-priser)

Faktaboks

ÅDT	1.977
Lastbilprocent	1,8 %
Skiltet hastighed	50 km/t
Gns. hastighed	43,4 km/t
85 % fraktil hast.	50,7 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	5
Materielskadeuheld	5

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X	X		



Ikast-Brande
Kommune



Trafikplan
Ikast-Brande Kommune

22 Sideudvidelse af Isenbjergvej-Gludstedvej



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Isenbjergvej-Gludstedvej

- Smal kørebane

Der er registreret 1 materielskadeuheld på strækningen i perioden 2020-2024.

Projektbeskrivelse

Isenbjergvej-Gludstedvej er en ca. 9 km lang strækning, der forløber fra Gludsted til krydset ved Tyvkærvej.

Isenbjergvej-Gludstedvej er en 2-sporet vej, ca. 4 m bred. Den første del af strækningen ligger inden for byzonen, mens den resterende del ligger i åbent land. Strækningen forløber med marker og tæt bevoksning omkring. Der er flere kurver på strækningen.

For at forbedre vejprofilet på strækningen og skabe øget fremkommelighed foretages der en sideudvidelse af Isenbjergvej-Gludstedvej, så vejen får en bredde på 6 meter.

Forventet effekt

Det forventes, at trafiksikkerheden og trygheden på vejen generelt øges ved gennemførelse af det beskrevne tiltag. Sideudvidelsen vil evt. påvirke trafikmængden på strækningen i negativ retning, idet vejen bliver bredere og dermed vil få flere til at benytte strækningen. Tiltaget vil evt. have en negativ effekt på hastigheden, da en bredere vej kan medføre øget hastighed.

Udfordringer

Sideudvidelsen kræver arealerhvervelse.

Sundhed

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for 14,6 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse (2025-priser).

Fremkommelighed	●●●○○○
Trafiksikkerhed	●●●○○○
Byudvikling	○○○○○○
Sundhed	○○○○○○

Faktaboks

ÅDT	295
Lastbilprocent	4,0 %
Skiltet hastighed	80 km/t
Gns. hastighed	77,2 km/t
85 % fraktil hast.	89,8 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	1
Materielskadeuheld	1

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X	X		

23 Forlængelse af sti på Uhregårds Allé i Ikast



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Uhregårds Allé:

- Fra Thomas Poulsens Allé til ca. 75 m øst for Thrigesvej er der enkeltrettede stier i begge sider. På resten af Uhregårds Allé er der kun enkeltrettet sti i den sydlige side af vejen
- Den eksisterende enkeltrettede sti i den nordlige side af vejen slutter 75m øst for Thrigesvej ved en jordvold uden at der er etableret krydsningsmulighed
- Det er ikke muligt at cykle fra H. C. Lumbyes Vej til den eksisterende sti i nordsiden af Uhregårds Allé uden enten at køre imod færdselsretningen på stien i modsatte side eller cykle på kørebanen.

Fremkommelighed	●●●○○○
Trafiksikkerhed	●●●●○○
Byudvikling	○○○○○○
Sundhed	●●●●○○

Der er ikke registreret uheld på strækningen i perioden 2020 – 2024.

Projektbeskrivelse

Uhregårds Allé er en 8 m bred vej beliggende i den sydlige del af Ikast. Vejen blive benyttet af trafikanter, der skal færdes mellem den nordvestlige del af Ikast og motorvejen mod øst, da der ikke er østvendte motorvejsramper ved frakørsel 38, Ikast C. Længs Uhregårds Allé ligger der boligområder på den nordlige side af vejen og industriområder på den sydlige side. Fra boligområderne er der stiforbindelser mod Hyldegårdsskolen og Ikast centrum.

Faktaboks

ÅDT	3.251
Lastbilprocent	6,6 %
Skiltet hastighed	60 km/t
Gns. hastighed	63,0 km/t
85 % fraktil hast.	69,9 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	0

For at forbedre forholdene for de lette trafikanter forlænges den eksisterende sti i den nordlige side af vejen frem til H C Lumbyes Vej, en strækning på ca. 400 m. På nuværende tidspunkt er der en jordvold langs Uhregårds Allé. Stien placeres mellem vejen og jordvolden.

Projektets oprindelse

A	B	P	V
	X		

Forventet effekt

Det forventes, at tiltaget vil have en positiv effekt på trygheden for de lette trafikanter der færdes langs Uhregårds Allé. Det forventes ikke, at tiltaget vil påvirke den øvrige trafik på strækningen.

Udfordringer

For at placere stien mellem vejen og jordvolden er det nødvendigt at flytte jordvolden for at få plads til stien. Alternativt kan stien placeres bag ved jordvolden. Det vil dog give en meget mørk sti, hvor der er stor risiko for cyklisterne føler sig utrygge og dermed ikke vil benytte sti. Det vurderes derfor ikke at være en god løsning.

Projektet vil medføre forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget kan medføre øget brug af cyklen, hvilket giver sundhedsmæssigt positive effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 1,0 mio. kr. (2025-priser).

24 Cykelsti på Uhrevej mellem Brande og Uhre



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Uhrevej

- Ingen faciliteter for lette trafikanter mellem Brande og Uhre

Der er registreret 2 uheld på strækningen i perioden 2020 – 2024.

Fremkommelighed ●●●○○○
Trafiksikkerhed ●●●●●○
Byudvikling ●○○○○○
Sundhed ●●●●○○

Projektbeskrivelse

Uhrevej er en 2-sporet vej, som er ca. 6 m bred. Strækningen mellem Brande og Uhre er ca. 3 km lang. Uhrevej er den oplagte rute for trafikanter der færdes imellem de to byer i forbindelse med skole, arbejde eller fritid.

Uhrevej er beliggende i åbent land med marker og enkelte landbrugsejendomme på begge sider. Der er enkelte mindre sideveje på strækningen.

Der er foretaget en cykeltælling på Uhrevej i 2016, som viser, at på et gennemsnitligt årsdøgn er der 9 cyklister på strækningen. Det vurderes dog, at der er potentiale for flere cyklister, hvis der er bedre forhold for de lette trafikanter.

For at forbedre forholdene for lette trafikanter på Uhrevej bør der etableres en dobbeltrettet cykelsti på strækningen.

Faktaboks

ÅDT	833
Lastbilprocent	8,8 %
Skiltet hastighed	80 km/t
Gns. hastighed	77,8 km/t
85 % fraktil hast.	90,8 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	2
Materielskadeuheld	2

Forventet effekt

Det forventes, at tiltaget vil have en positiv effekt på trafiksikkerheden og trygheden for de lette trafikanter der færdes imellem Brande og Uhre. Det forventes ligeledes, at cykelstien kan medføre, at flere cyklister vil benytte strækningen. Det forventes ikke, at etableringen af en cykelsti vil påvirke den øvrige trafik på strækningen.

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X	X		

Udfordringer

Anlæg af cykelstier kræver arealerhvervelse.

Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget kan medføre øget brug af cyklen, hvilket giver sundhedsmæssigt positive effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 13,2 mio. kr. inkl. arealerhvervelse (2025-priser).

25 Dørslundvej, Brande – Cykelstier ml. Østre Allé og Kåremagervej



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Dørslundvej i Brande

- Ingen faciliteter for lette trafikanter

Der er registreret 1 uheld på strækningen i perioden 2020 – 2024.

Projektbeskrivelse

Dørslundvej er en 2-sporet vej, som er ca. 6,5 m bred. Strækningen mellem rundkørslen ved Østre Allé og Kåremagervej er ca. 1,2 km lang.

Den sydlige del af strækningen er beliggende inden for bygrænsen med en hastighedsbegrænsning på 50 km/t. Den nordligste del af strækningen er beliggende uden for bygrænsen. På denne del er der en lokal hastighedsbegrænsning på 70 km/t.

På strækningen inden for bygrænsen er der fortov i den vestlige side af vejen.

For at forbedre trafiksikkerheden og trygheden for lette trafikanter på strækningen etableres enkeltrettede delte stier i begge sider af vejen.

Stierne vil give en god forbindelse mellem Brande by og det kommende Bestseller Tower & Village.

Projektet kan eventuelt etapeopdeles.

Forventet effekt

Det forventes, at tiltaget vil have en positiv effekt på trafiksikkerheden og trygheden for de lette trafikanter der færdes på strækningen. Det forventes ligeledes, at cykelstien kan medføre, at flere cyklister vil benytte strækningen. Det forventes ikke, at etableringen af en cykelsti vil påvirke den øvrige trafik på strækningen.

Udfordringer

Anlæg af cykelstier kræver arealerhvervelse. Stierne skal føres under motorvejen nord for Borupvej. Da der på nuværende tidspunkt ikke er tilstrækkeligt plads til et etablere stier på dette sted, skal det undersøges nærmere hvordan stierne bedst muligt føres under motorvejen.

Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget kan medføre øget brug af cyklen, hvilket giver sundhedsmæssigt positive effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 7,0 mio. kr. (2025-priser). Herudover kommer eventuelle udgifter til passagen under motorvejen.

Fremkommelighed	●●●○○○
Trafiksikkerhed	●●●●●○
Byudvikling	●●●○○○
Sundhed	●●●●○○

Faktaboks

ÅDT	2.259
Lastbilprocent	3,2 %
Skiltet hastighed	50 km/t
Gns. hastighed	46,1 km/t
85 % fraktil hast.	54,5 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	1
Materielskadeuheld	1

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X			

26 Ombygning af krydset Herningvej/Vestergårdsvej i Brande



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Herningvej/Vestergårdsvej i Brande:

- Kapaciteten i det eksisterende vigepligtsreguleret kryds er opbrugt
- Der er nedsat fremkommelighed på Herningvej grundet trafikken til og fra Vestergårdsvej

Fremkommelighed	●●●●●○
Trafiksikkerhed	●●●●●○
Byudvikling	●●●●○●
Sundhed	●○○○○○

Der er ikke registreret uheld i krydset i perioden 2020 – 2024.

Projektbeskrivelse

I forbindelse med udviklingen af erhvervsområdet ved Vestergårdsvej i det nordvestlige Brande, genereres der løbende mere og mere trafik til og fra området. Når erhvervsområdet er fuldt udbygget, er der ikke tilstrækkelig kapacitet i det nuværende vigepligtsreguleret kryds. En trafikanalyse fra 2019 viser, at krydset skal ombygges til et signalreguleret kryds med en venstresvingsbane, hvis trafikken i fremtiden skal afvikles tilfredsstillende.

Forventet effekt

Det forventes, at trafikken i krydset afvikles tilfredsstillende, og at fremkommeligheden på særligt Herningvej forbedres. Samtidig forlænges den dobbeltrettede cykelsti, så cyklisterne ikke skal krydse Vestergårdsvej, men kun Herningvej.

Udfordringer

Det er uvist om projektet kræver arealerhvervelse. Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 4,1 mio. kr. (2025-priser).

Faktaboks

ÅDT	5.414
Lastbilprocent	4,7 %
Skiltet hastighed	60 km/t
Gns. hastighed	62,9 km/t
85 % fraktil hast.	69,6 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	0

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X		X	

27 Cykelsti langs Ikastvej mellem Ejstrupholm og Smedebæk



Problemstilling

Der er følgende problemstillinger vedr. Ikastvej:

- Ingen faciliteter for lette trafikanter mellem Ejstrupholm og Smedebæk.
- Hastigheden er høj på strækningen og der er registreret flere uheld.

Der er ikke registreret uheld på strækningen i perioden 2020 – 2024.

Fremkommelighed



Trafiksikkerhed



Byudvikling



Sundhed



Projektbeskrivelse

Ikastvej er en 2-sporet vej, som er ca. 6,5 m. bred. Strækningen mellem Vestergade i Ejstrupholm og Smedebæk er ca. 2 km. lang. Ikastvej er den mest oplagte rute for cyklister og skoleelever mellem Ejstrupholm og Smedebæk.

Ikastvej er beliggende i åbent land med marker og skovarealer på begge sider. Der er enkelte mindre sideveje på strækningen. For at forbedre trafiksikkerheden og trygheden for lette trafikanter på strækningen, bør der etableres en dobbeltrettet cykelsti i den østlige side.

Forventet effekt

Det forventes, at tiltaget vil have en positiv effekt på trafiksikkerheden og trygheden for de lette trafikanter, der færdes på strækningen. Det forventes ligeledes, at cykelstien kan medføre, at flere cyklister vil benytte strækningen. Det forventes ikke, at etableringen af en cykelsti vil påvirke den øvrige trafik på strækningen.

Udfordringer

Anlæg af cykelstier kræver arealerhvervelse. Cykelstien krydser §3 beskyttet vandløb og mose. Derudover skal der etableres en længere træbro over to åløb. Projektet medfører forhøjede driftsudgifter.

Sundhed

Tiltaget kan medføre øget brug af cyklen, hvilket giver sundhedsmæssigt positive effekter.

Økonomi

Tiltaget vurderes at kunne gennemføres for ca. 15,4 mio. kr. (2025-priser).

Faktaboks

ÅDT	2.478
Lastbilprocent	10,5 %
Skiltet hastighed	80 km/t
Gns. hastighed	84,3 km/t
85 % fraktil hast.	95,8 km/t
Reg. uheld (2020-2024)	0

Projektets oprindelse

A	B	P	V
X		X	