

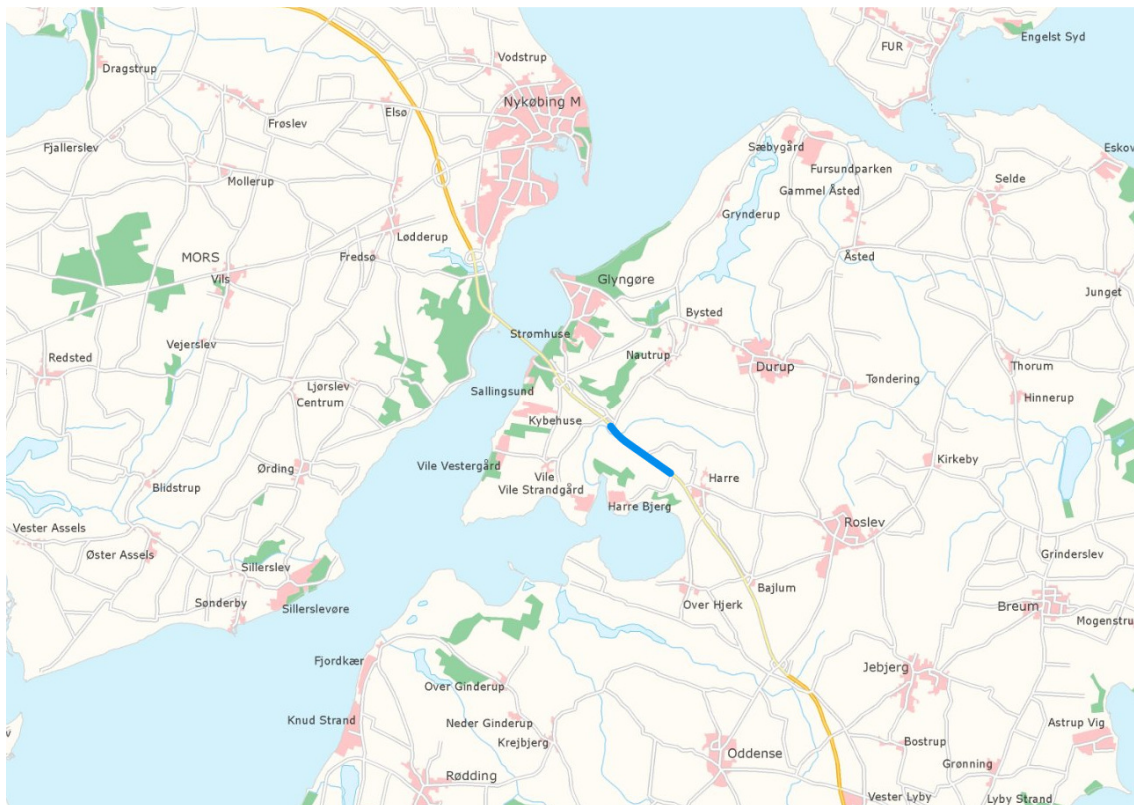
Cykelsti langs rute 26

Cykelstien mellem Nautrupvej og Harre er ønsket af Skive Kommune. I dag kan cyklisterne vælge at køre på rute 26 eller ad en omvej på 5-6 km. Den ønskede cykelsti er 2 km lang, og den er foreslået som dobbeltrettet cykelsti, da både Nautrupvej og Harre ligger på den nordøstlige side af vejen. Derved er der færrest, der skal krydse rute 26 for at benytte cykelstien. Der foreligger ikke en detaljeret miljømæssig og anlægsteknisk undersøgelse af strækningen, men på basis af erfaringer vurderer Vejdirektoratet, at de samlede anlægsomkostninger til etablering af den dobbeltrettede cykelsti vil udgøre 10-12 mio. kr. Et egentlig anlægsoverslag forudsætter, at der gennemføres en konkret planlægning af projektet.

En parallelvej på strækningen vil kunne benyttes af både cyklister, personbiler, busser, lastbiler og traktorer. Trygheden for cyklister på en sådan parallelvej kan blive dårlig, da der netop også kommer til at køre landbrugsmaskiner, lastbiler og busser. For at disse tunge køretøjer ikke skal presse cyklisterne, skal vejen være bred, men samtidig ikke så bred, at hastigheden på strækningen bliver høj. Hvordan en parallelvej kan indrettes, skal undersøges nærmere, før effekten af den kan vurderes, og der kan laves et anlægsoverslag. Det er Vejdirektoratets vurdering, at planlægning og anlæg af en parallelvej må være en kommunal opgave.

På strækningen, hvor der ønskes cykelsti, har politiet ikke registreret uheld med cyklister de sidste 5 år. Det er politiets uhedsregistrering, der ligger til grund for Vejdirektoratets arbejde med trafiksikkerhed, og på den baggrund vurderes det, at der ikke er særlige problemer på strækningen med sikkerheden for cyklister. Dette er dog ikke ensbetydende med, at det ikke kan være utrygt at færdes på strækningen som cyklist. Utrygheden kan afholde cyklister fra at køre på strækningen.

Vejdirektoratet vil gå i dialog med Skive Kommune om, hvordan løsningen kan se ud, så man sikrer den bedst mulige løsning for cyklisterne i forhold til de lokale ønsker og planer. På baggrund af dialogen med kommunen, kan Vejdirektoratet i første halvår 2016 undersøge en eller flere løsninger nærmere for at få klarlagt miljømæssige og anlægstekniske forhold og derved få et mere præcist overslag for løsningerne.



Cykelstiprojektet mellem Nautrupvej og Harre langs med Brovej.

90km/t på strækningen

I forbindelse med udvælgelse af strækninger til 90 km/t forsøget har der været fokus på at udvælge veje, hvor trafikanterne i forvejen kørte hurtigere end den skilte hastighed. Ligeledes var det et kriterium, at det skulle være veje, hvor der skete få ulykker inden forsøgets start. Et sidste ønske i screeningen var, at der blev etableret et længere sammenhængende vejnet med 90 km/t.

Forsøget begyndte i sommeren 2011, og strækningen på Salling er knap 10 km lang. Strækningen ligger mellem 2 motortrafikveje, hvor der er en lokalhastighedsbegrænsning på 90 km/t. Ved Salling-sundbroen er det den generelle hastighedsgrænse på 80 km/t, der er gældende.

Hele forsøgsstrækningen kan i princippet tages ud af forsøget med 90 km/t, da de data, som skal bruges i evalueringen af forsøget, er sikret. Effekten af at genindføre den generelle hastighedsgrænse på 80 km/t på strækningen er dog uvis pga. hastighedsudviklingen, jf. nedenfor.

På delstrækningen mellem Harre og Nautrupvej kan der laves en lokal hastighedsbegrænsning, såfremt den kan godkendes af politiet, som er myndighed på hastighedsområdet.

Hastighed

Før forsøget var gennemsnitshastigheden på strækningen ca. 2 km/t højere, end den er i dag, mens 85%-fraktilen er faldet med ca. 4 km/t. En del af faldet er sket før 2015, hvor politiet fik flere fotovogne, som må antages at være årsag til, at hastigheden er faldet yderligere i 2015.

	Gennemsnitshastighed [km/t]	85%-fraktil* [km/t]
2011 (før forsøget)	89,7	100,0
2012	89,5	99,3
2013	89,6	99,1
2014	88,9	98,2
2015	87,4	96,0

* 85%-fraktil er den hastighed, som 85% af bilisterne kører under.

Skiltning med cyklister

I bekendtgørelsen om vejafmærkning findes der en advarselstavle, A21 Cyklister, som advarer om cyklister på kørebanen. I bekendtgørelsens § 4, stk. 2 står følgende:

"Advarselstavler angiver fare. De opsættes i almindelighed kun, hvor faren vanskeligt kan forudses af trafikanterne eller er væsentlig større, end trafikanterne må forvente."

Tavlerne skal altså kun benyttes, når faren er vanskelig at erkende for trafikanten, eller når den er større end forventet. Cyklister færdes altid på kørebanen, når der ikke er cykelsti, så det må vurderes, at det er en fare, som altid er til stede, og det vurderes ikke umiddelbart, at faren er større på den pågældende strækning end andre veje i Danmark.

A21 tavlen benyttes, jf BEK nr. 802 af 4. juli 2012, hvor cykelstien stopper, og cyklisterne derefter bliver ledt ud på kørebanen eller, hvor cyklister skal krydse vejen uden for krydsområder. Dette kunne f.eks. være, hvor en cykelsti krydser en vej midt på en strækning. Disse situationer er unormale, da bilisterne ikke kan forventes at holde øje med, at cykelstien slutter, og cyklisterne kommer ud på kørebanen, eller om der kommer en cykelsti på tværs af vejen.



Tavlen A21 Cyklister

Strækningen ved Harre adskiller sig ikke specielt fra andre vejstrækninger i åbent land. De fleste landeveje har ingen faciliteter til cyklister, har høj hastighed og et tværprofil, som ikke lever op til en moderne vej. Hvis der skal skiltes med cyklister på kørebanen på strækningen ved Harre, vil der også skulle skiltes alle andre steder, hvor cyklisterne er på kørebanen for at undgå en opfattelse hos bilisterne af, at cyklisterne kun er på kørebanen, hvor der skiltes med det.

Vejdirektoratet kan søge Departementet om dispensation til at opsættes A21 tavlerne på en strækning, men politiets samtykke skal også indhentes.

Spørgsmål omkring skiltning og gener ved gravearbejde

Skiltning

Vejdirektoratet har den 24. juni 2015 pr. e-mail modtaget en henvendelse fra HARRE KØBMAND ApS om opsætning af et skilt langs rute 26 i krydset Brovej/Sallingsundvej. Vejdirektoratet svarede HARRE KØBMAND ApS den 29. juni 2015 pr. e-mail, at der ikke ud fra de gældende bestemmelser kunne forventes en tilladelse om opsætning af særlig servicevejvisning i krydset. Der blev desuden i e-mailen af 29. juni 2015 gjort opmærksom på mulighederne for skriftlig ansøgning. Vejdirektoratet har sidenhen ikke modtaget en konkret ansøgning. Der er hermed ikke truffet en konkret afgørelse i sagen. Vejdirektoratet har forud for henvendelsen været i telefonisk dialog med HARRE KØBMAND ApS.

Galleri Salling ved Lars Mathiesen har pr. telefon den 15. december 2015 oplyst, at han for 5-6 år siden rettede telefonisk henvendelse til Vejdirektoratet for at undersøge mulighederne for opsætning af et skilt på rute 26. Lars Mathiesen oplyste desuden, at han blev vejledt omkring muligheden for at ansøge, men at han ikke kunne forvente en tilladelse. Vejdirektoratet har efterfølgende ikke modtaget en konkret ansøgning. Der er således ikke truffet en konkret afgørelse.

Vejdirektoratet har ikke været i dialog med borgerne i lokalområdet foruden HARRE KØBMAND ApS og Galleri Salling.

Et af initiativerne i udspillet Vækst og udvikling i hele Danmark er, at der skal igangsættes et serviceeftersyn af reglerne for skiltning i det åbne land. Eftersynet omfatter bl.a. reglerne for servicevejvisning.

Gravearbejde

Vejdirektoratet har 15. december 2015 talt med Skive Kommune om de gravearbejder, der er nævnt i henvendelsen af 8. december 2015 fra MF Kristian Pihl Lorentzen til transport- og bygningsministeren.

Det drejer sig om opgravninger på kommuneveje i Skive Kommune – konkret Sallingsundvej og vejene i Harre by. Opgravningerne er gennemført i perioden 15. oktober 2013 til 31. december 2014 i forbindelse med Skive Vands udskiftning af kloakrør.

Både forud for og under gravearbejderne har repræsentanter for beboerforeninger og de handlende været inviteret til byggemøderne med henblik på at kunne være informeret om arbejderne. Det er kommunens opfattelse, at man har haft en god proces.

Tilladelse til gravearbejderne er meddelt på sædvanlige vilkår, herunder vilkår om at skilteplaner løbende skulle fremlægges til godkendelse. Der har i perioder været omvist til dele af Rute 26 – efter nærmere aftale med Vejdirektoratet.

Hvis opgravningerne på vejen medfører et indtægtstab for de handlende, som de ikke har kunnet afværge, må de henvende sig til den myndighed eller virksomhed, hvis aktiviteter giver anledning til gravearbejdet, for at få erstatning. Metrobyggeriet i København har givet anledning til en række sådanne sager, og der er kun i sjældne tilfælde givet erstatning for indtægtstab til de forretningsdrivende.