

### 3.1.4 Vejanlæggets udformning

#### Tværprofil

Motortrafikvejen anlægges med en 8,0 m bred kørebane og 2,5 m brede nødspor samt 1,0 m brede yderrabatter i hver side, ialt 15 m kronebredde.

#### Linieføring

Nordfra ombygges den eksisterende hovedlandevej på strækningen fra krydsningen med landevej 517, Rindsholm-Alderslyst (rute 52, Viborg-Silkeborg) til og med passagen af Skaun Dybdal. Herfra føres linien mod sydøst over de åbne landbrugsarealer til syd om Brandstrup og nord om Rødkærbro. Herefter følger linien en kurve mod sydøst og krydser Bjerrevej, landevej 546, Ulstrup-Rødkærbro (rute 525). Herefter passerer linien Fårup Dybdal på en dæmning med en mindre faunapassage og Langå-Struer-banen på en bro samt Tange ådal på en dalbro og fortsætter herfra over åbne landbrugsarealer til den eksisterende hovedlandevej (rute 26) ved Højbjerg.

I forhold til tidligere planer er linieføringen på den nordlige strækning flyttet, således at det foreslåede vejanlæg føres i god afstand til egekrattet ved Skaun Dybdal.

### 3.1.5 Tilslutningsanlæg

Projektet omfatter anlæg af følgende tilslutningsanlæg:

Syd for Rindsholm ved krydset med landevej 517, Rindsholm-Alderslyst (rute 52) anlægges et tilslutningsanlæg med nordvendte ramper til betjening af trafikken Viborg-Silkeborg.

Ved den planlagte forlægning af landevej 523, Levring-Rødkærbro, anlægges et fuldt tilslutningsanlæg.

Ved landevej 546, Ulstrup-Rødkærbro, (rute 525, Randers-Bjerringbro-Rødkærbro) etableres et anlæg med nordvendte ramper til betjening af trafikken Bjerringbro-Viborg.

Ved Højbjerg etableres et fuldt tilslutningsanlæg.

Det kan ved den videre projektering vise sig hensigtsmæssigt at ændre tilslutningsanlæggenes antal, placering og udformning.

Der vil eventuelt blive anlagt samkørselspladser i forbindelse med tilslutningsanlæggene samt rastepladser.

### 3.2 Trafikale og miljømæssige konsekvenser

Omfartsvejene ved Rødkærbro vil aflaste byen for gennemkørende trafik og herved forbedre bymiljøet væsentligt. Det er beregnet, hvor store de trafikale ændringer vil være i 1996 og hvilke virkninger, dette vil have med hensyn til trafikuheld, energiforbrug og luftforurening, støjbelastning og barrierevirkning.

#### 3.2.1 Trafikale konsekvenser

Den forventede årsdøgntrafik på motortrafikvejen vil være ca. 5.700 biler på den nordligste strækning, mellem 3.500 og 4.900 biler på den mellemste strækning og ca. 4.600 biler på den sydligste strækning.

Den nuværende hovedlandejevsstrækning gennem Rødkærbro vil blive aflastet med ca. 50%, idet trafikken vil falde fra de nuværende ca. 6.100 til ca. 3.200 biler pr. døgn i 1996. Tilsvarende vil trafikken på Bjerrevej i Rødkærbro mod Bjerringbro blive halveret.

For trafikanterne vil det nye vejanlæg betyde en samlet tidsbesparelse på ca. 150 timer om dagen eller ca. 55.000 timer om året.

#### 3.2.2 Uheld

Trafiksikkerheden vil blive forbedret. Det forventes, at der spares 2-3 uheld med personskaade om året.

#### 3.2.3 Energiforbrug og luftforurening

Der vil blive en mindre forøgelse af trafikarbejdet på grund af omvejskørslen, som vil medføre en lille stigning i energiforbruget på ca. 5 mio. MJ. Det er en stigning på 0,005% af vejtransportens samlede energiforbrug i Danmark.

Det øgede energiforbrug giver en øget CO<sub>2</sub>-emissionen på ca. 400 tons årligt, hvorimod forureningen med kulbrinte reduceres som det fremgår af nedstående tabel.

Emission (tons/år)	Ændring p.g.a. omfartsvejene
Kuldioxid (CO <sub>2</sub> )	+ 406
Kvælstofilter (NO <sub>x</sub> )	+ 18.736
Kulbrinte (HC)	-226
Partikler	+96