

Hastighedsplan



TØNDER KOMMUNE

INDHOLDSFORTEGNELSE		SIDE
1	INDLEDNING	4
1.1	Hvad er en hastighedsplan?	4
2	BAGGRUND	6
3	MÅLSÆTNING	9
4	VIRKEMIDLER	10
4.1	Vejklassificering	10
4.2	30 / 40 km/t hastighedszoner	13
4.3	Hastighedsplan for udvalgte bysamfund	15
4.4	Fysiske virkemidler	15
4.5	Temaer i hastighedsplanlægningen	17
5	REALISERING	19
5.1	Hastighedsbarometer	19
5.2	Hastighedsdæmpning	19
5.3	Ændring af hastighedsgrænser	20
5.4	Borgerfinansiering	20
BILAG A	HASTIGHEDSPLAN – GRAFISK	22

1 INDLEDNING

Et af trafiksikkerhedens kerneproblemer er hastigheden. Gennem tiden har mange undersøgelser vist, at der er en tæt sammenhæng mellem hastighedsniveauet og risikoen for uheld såvel som alvorligheden af de uheld, der sker – jo højere hastighed des større risiko for uheld og desto mere alvorlige konsekvenser.

Høj hastighed er samtidig en kilde til utryghed blandt de lette trafikanter, hvor specielt børnene og de ældre medborgere påvirkes. Eksempelvis er høj hastighed på skolevejene et kendt problem, som mange kommuner arbejder med. Herudover har høj hastighed på visse strækninger medført, at ældre har følt sig begrænset i, hvor de tør færdes.

Det er derfor vigtigt at planlægge og styre bilernes hastighed, således at bilernes hastighed tilpasses vejen, dens omgivelser og de øvrige trafikanter, som færdes der.

Et af indsatsområderne i Tønder Kommunes trafiksikkerhedsplan er for høj hastighed. Derfor er det i forbindelse med udarbejdelsen af trafiksikkerhedsplanen besluttet at udarbejde denne hastighedsplan.

1.1 Hvad er en hastighedsplan?

Hastighedsplanen angiver kort fortalt, hvilke hastighedsgrænser Tønder Kommune i de kommende år vil arbejde mod at etablere på de enkelte vejstrækninger.

Udgangspunktet er en systematisk tilpasning af hastighedsgrænsen til vejens udformning, dens funktion, omgivelserne og de øvrige trafikanter som færdes der. Et af hastighedsplanens hovedelementer er således etablering af 30 / 40 km/t hastighedszoner i boligområder.

Hastighedsplanen kan ses som et opgør med de traditionelle hastighedsgrænser på 50 km/t i byzonen og 80 km/t uden for byerne og samtidig en videreudvikling af den praksis, som Tønder Kommune har praktiseret igennem en periode.

30 / 40 km/t i dit kvarter

30 / 40 km/t i boligområderne skaber tryghed og trafiksikkerhed. 30 / 40 km/t i boligområder reducerer incitamentet til at benytte boligvejen som "smutvej".

30 / 40 km/t giver således vejen tilbage til beboerne, de lette trafikanter og ikke mindst børnene og de ældre.

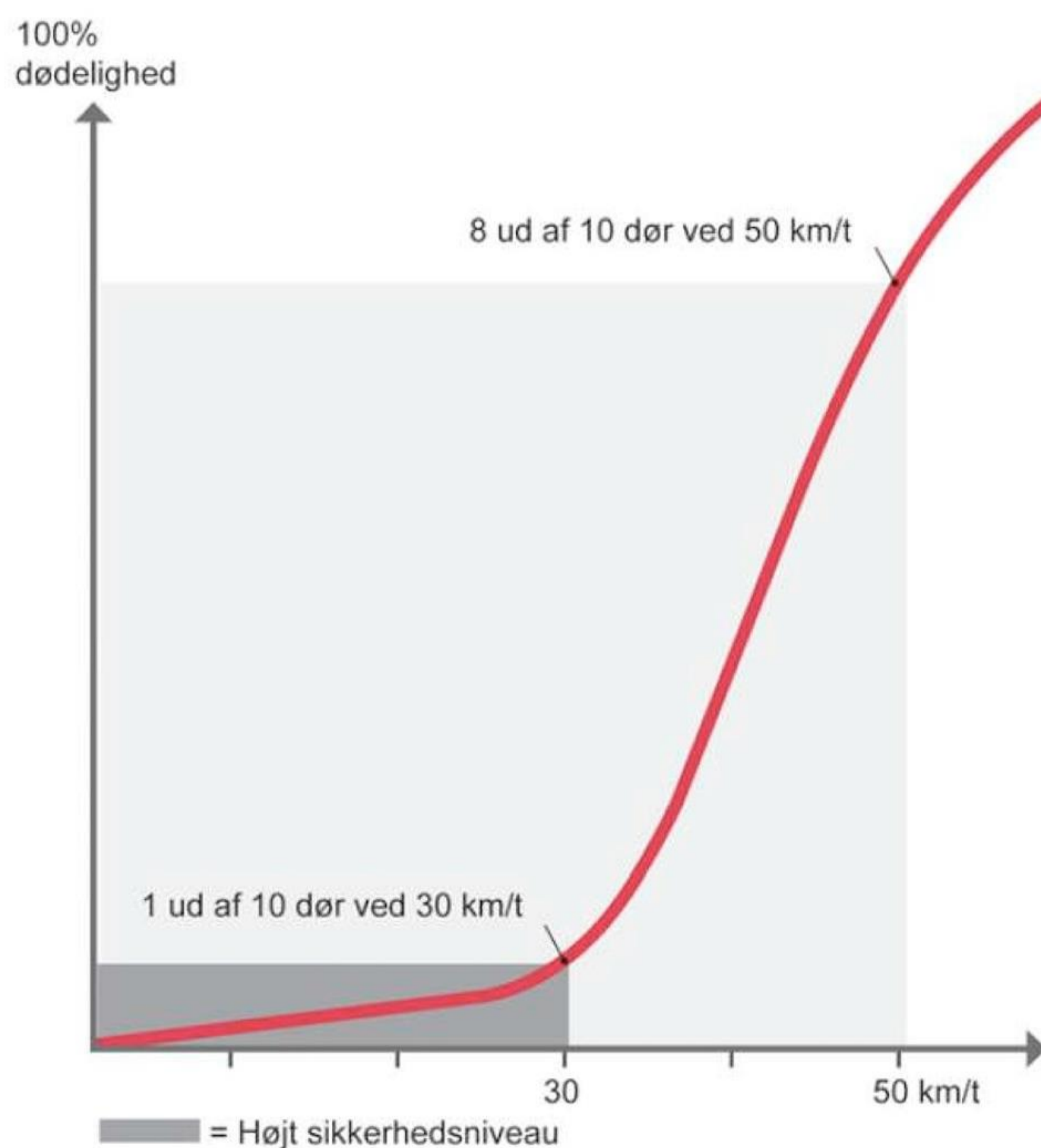
Konkret indeholder hastighedsplanen en beskrivelse af den fremtidige hastighedsgrænse på vejnettet i de ca. 20 største bysamfund i Tønder Kommune samt en række temaer, kommunen vil arbejde med i de kommende år for at regulere hastighedsniveauet på kommunens veje.

I det fremtidige samarbejde med skolerne vil det være aktuelt at se på hastighedsniveauet foran skolerne samt på skolevejene. Dette vil kunne resultere i etablering af lokale hastighedsgrænser og hastighedsdæmpning ved skolerne og på skolevejsruter såvel i som uden for byzonen. Ligeledes vil det fremtidige sortpletarbejde kunne resultere i, at der etableres lokale hastighedsgrænser på afgrænsede vejstrækninger i det åbne land. Disse forhold vil naturligt først blive konkret i forbindelse med det fremtidige arbejde, hvorfor det ikke er indeholdt som konkrete aktiviteter i planen her.

2 BAGGRUND

Alt for mange færdselsuheld skyldes, at trafikanterne ikke afpasser deres hastighed efter forholdene. På landsplan skønnes det, at mindst hvert femte trafikuheld kan tilskrives for høj hastighed. En række undersøgelser har vist, at reduceres gennemsnitshastigheden med 5 km/t, så reduceres antallet af trafikuheld med 15-20 % og antallet af personskader med ca. 10 %.

Det er ikke kun de meget høje hastigheder, som er farlige. Undersøgelser har vist, at 8 ud af 10 fodgængere eller cyklister, der påkøres af en bil med 50 km/t, bliver dræbt. Derimod vil kun 1 ud af 10 omkomme ved at blive påkørt med 30 km/t. Standselængden ved 30 km/t er samtidig væsentlig kortere end ved 50 km/t, hvorfor sandsynligheden for at kunne nå at standse og dermed undgå kollision er højere.



Figur 1 Risiko for at blive dræbt som fodgænger eller cyklist ved forskellige påkørselshastigheder. (Kilde: Vejdirektoratet, Vejregelrådet, Planlægning af veje og stier i åbent land)

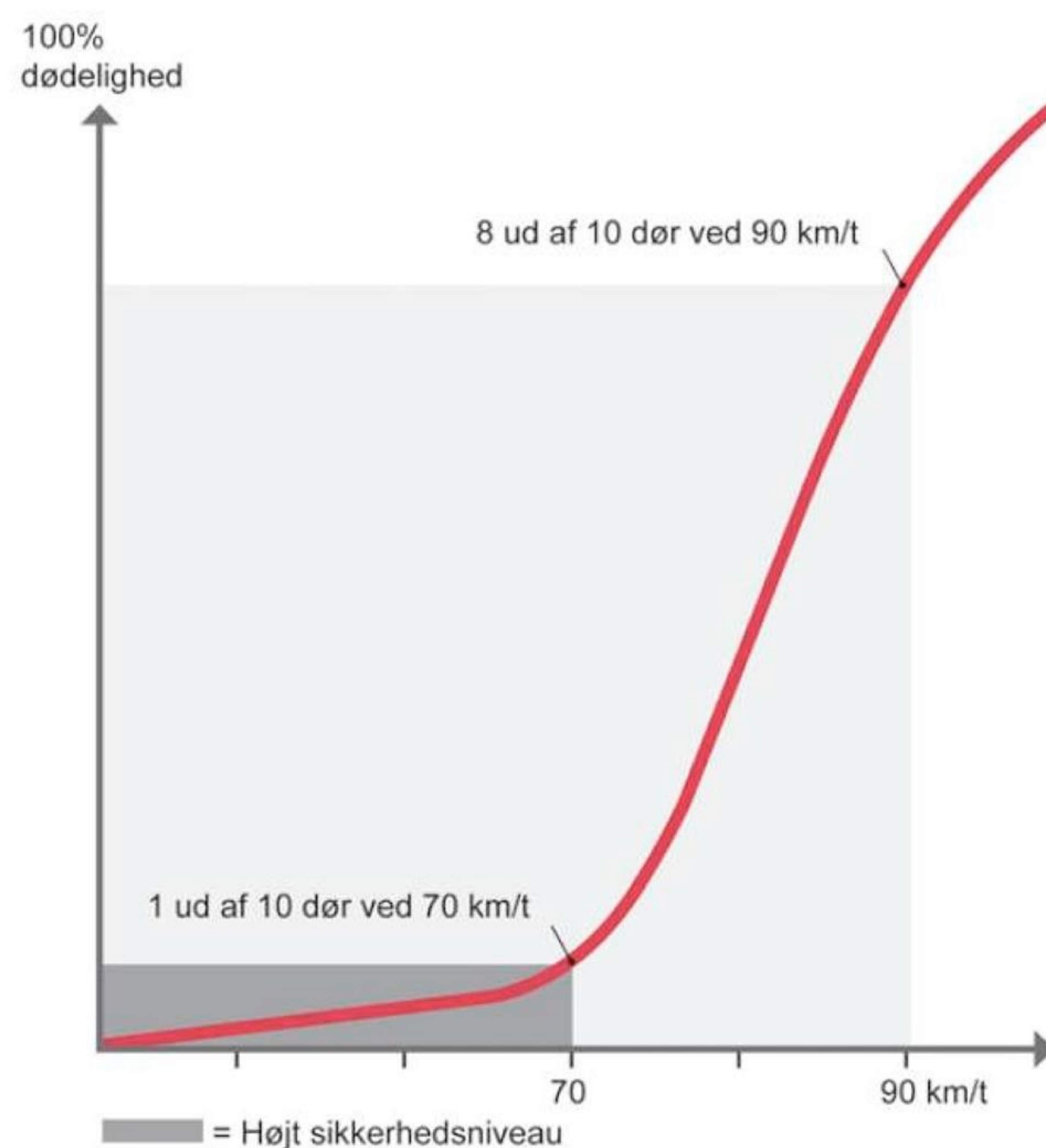
Et af virkemidlerne i hastighedsplanlægningen er etablering af 30-40 km/t hastighedszoner, typisk i boligområder samt på vejnettet omkring skolerne.

Ved etablering af hastighedszoner bør der ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt vælges en hastighedsgrænse på 30 km/t frem for 40 km/t. Som Figur 1 viser, er risikoen for at en fodgænger eller cyklist vil blive dræbt mere end 4 gange højere ved en påkørselshastighed på 40 km/t end ved 30 km/t. Det er imidlertid vigtigt samtidigt at påpege, at der kan være andre forhold, der taler for en hastighedsgrænse på 40 km/t. Dette kan fx være biltrafikkens fremkommelighed.

Den trafiksikkerhedsmæssige effekt ved etablering af hastighedszoner er god. Eksempelvis har Gladsaxe Kommune ved etablering af en hastighedszone i et boligområde (Mørkhøj kvarteret) reduceret antallet af dræbte og alvorligt tilskadede fra 11 til 0 set over en 4-årig før- og efterperiode.

Hastighedszonerne medfører endvidere, at trygheden i området forbedres, da hastighedsniveauet falder, og det bliver mindre attraktivt fx at bruge området som "smutvej".

På veje i åbent land gælder ligeledes, at selv små hastighedsoverskridelser kan få fatale konsekvenser. Undersøgelser har vist, at 8 ud af 10 bilchauffører / passagerer vil blive dræbt ved en frontalkollision med en påkørselshastighed på 90 km/t, mens kun 1 ud af 10 vil blive dræbt ved 70 km/t.



Figur 2 Risiko for at blive dræbt som bilchauffør / passagerer ved forskellige påkørselshastigheder ved henholdsvis frontalkollisioner (venstre graf) og sidekollisioner (højre graf). (Kilde: Vejdirektoratet, Vejreglerådet, Planlægning af veje og stier i åbent land)

Der er altså flere gode grunde til lokalt at vurdere den tilladte hastighed og tilpasse hastighedsgrænsen på den enkelte vejstrækning til de aktuelle forhold og til de trafikanter, som færdes der.



Figur 3 Eksempel på byport

3 MÅLSÆTNING

Den overordnede målsætning for hastighedsplanen er, at den skal medvirke til at opfylde trafiksikkerhedsplanens målsætning om, at antallet af personskader i politiregistrerede trafikuheld skal reduceres med 40 % inden udgangen af 2012.

Det er samtidig en konkret målsætning, at ingen kommuneveje må have en gennemsnitshastighed, der er højere end hastighedsgrænsen.

På strækninger forbi kommunens skoler må 85 % -fraktilhastigheden¹ ikke overstige hastighedsgrænsen.

I forbindelse med realisering af hastighedsplanen vil der blive udpeget 10-20 målepunkter på kommunens vejnet. Disse målepunkter vil komme til at udgøre Tønder Kommunes hastighedsbarometer. Hastighedsniveauet på de 10-20 målepunkter må ikke stige hen over årene.

Derudover vil hastigheden blive overvåget via det kontinuerlige trafikmåleprogram, der mindst hvert 5. år omfatter fornyede trafiktællinger og hastighedsmålinger på vejene i vejklasse 1-2.

¹ 85 % -fraktilhastigheden angiver den hastighedsgrænse, som 15 % af trafikanterne overskrider. Når 85 % -fraktilhastigheden fx er 56 km/t betyder det, at 6 ud af 7 trafikanter ikke kører stærkere end 56 km/t. Med andre ord, så er 85 % - fraktilhastigheden den hastighed, der overskrides af hver 7. trafikant.

4 VIRKEMIDLER

De fremtidige hastighedsgrænser på Tønder Kommunes veje er bygget op omkring en klassificering af kommunens veje. Desuden vil Tønder Kommune i de kommende år etablere en række hastighedszoner med en hastighedsgrænse på 30 eller 40 km/t samt på udvalgte delstrækninger etablere lokale hastighedsgrænser, der er lavere end den generelle hastighedsgrænse på hhv. 50 og 80 km/t. Med udgangspunkt i vejklassificeringen og hastighedszonerne er der udarbejdet en plan for hastigheden på vejnettet i hver af de ca. 20 største bysamfund i kommunen. Dette er vist i bilag A.

For at sikre en overholdelse af hastighedsgrænsen på de strækninger der ikke naturligt indbyder til dette er det beskrevet, hvilke hastighedsdæmpende tiltag der kan anvendes på vejene i hver vejklasse.

Endelig indeholder planen 3 hastighedstemaer, der vil blive arbejdet med i de kommende år.

4.1 Vejklassificering

I forbindelse med hastighedsplanlægning inddeles vejene i følgende 3 kategorier:

- Trafikveje
- Fordelingsveje
- Lokalveje, boligveje m.m.

I forbindelse med hastighedsplanen er kommunens vejklassificering omsat til de 3 ovenstående kategorier. Dette er beskrevet nedenfor.

Trafikveje

Trafikvejene er det overordnede vejnet i Tønder Kommune, der betjener den gennemkørende trafik, den tunge trafik og bustrafik, herunder trafik mellem de større bysamfund og mellem større områder i byerne. Trafikvejene omfatter veje i vejklasse 1 i Tønder Kommunes vejklassificering.

I byzonen er hastighedsgrænsen 50-70 km/t for at sikre en god fremkommelighed for motorkøretøjerne, og trafikken forløber generelt på motorkøretøjernes præmisser. På kortere delstrækninger, f.eks. forbi skoler eller bycentre i de mindre bysamfund, kan hastigheden skiltes ned til 40 km/t. Dette skal dog understøttes af mere omfattende trafiksaneringer (f.eks. torvedannelser, miljøprioriterede gennemfarter mv.).

I landzonen er hastighedsgrænsen 80 km/t, dog med lokale hastighedsgrænser på 50-70 km/t på kortere strækninger, hvor vejens linieføring eller kryds, stikrydsninger mv. tilsiger dette.



Figur 4 Eksempel på trafikvej

På trafikvejene etableres der ikke fysiske hastighedsdæmpende foranstaltninger med undtagelse af foranstaltninger i forbindelse med byporte og evt. gennem mindre bysamfund.

Fordelingsveje

Fordelingsveje er mellemkategorien, der betjener trafikken mellem mindre bysamfund og mellem / inden for de større byområder. Fordelingsvejene omfatter veje i vejklasse 2 i Tønder Kommunes vejklassificering.



Figur 5 Eksempel på fordelingsvej.

I byzonen er hastighedsgrænsen 50 km/t, og der skal være en særlig begrundelse for at etablere hastighedsdæmpning (trafiksikkerhed, sikring af skoleveje mv.), idet de betjener en del trafik, herunder ofte også bustrafik. I særlige tilfælde kan fordelingsvejene indeholde kortere delstrækninger med en hastighedsgrænse på 40 km/t eller indgå i hastighedszoner. Dette vil dog kun ske, hvis der samtidig etableres hastighedsdæmpning.

I landzonen er hastighedsgrænsen som udgangspunkt 80 km/t, men kan lokalt skiltes ned til 50-60 km/t fx på strækninger med mange skarpe sving og gennem områder med tættere bebyggelse, der ikke har byzonestatus.

Lokalveje, boligveje m.m.

Lokalveje, boligveje m.m. er de laveste kategorier af veje, som typisk sikrer adgang til meget små bysamfund, små byområder, den enkelte bebyggelse, bolig, virksomhed mv. Lokalveje, boligveje m.m. omfatter veje i vejklasse 3 og 4 og de private fællesveje i Tønder Kommunes vejklassificering.



Figur 6 Eksempel på lokalvej / boligvej

På vejene i specielt boligområderne skal trafikken forløbe på de lette trafikanters præmisser, hvilket vil sige med passende lav hastighed. I byzonen er det typisk 30 eller 40 km/t. Kun i særlige tilfælde kan der anvendes hastighedsgrænser lavere end 30 km/t. I erhvervsområderne er hastighedsgrænsen 50 km/t.

I landzonen er hastighedsgrænsen som udgangspunkt 80 km/t, men kan lokalt skiltes ned til 50-60 km/t fx på strækninger med mange skarpe sving og gennem områder med tættere bebyggelse, der ikke har byzonestatus.

4.2 30 / 40 km/t hastighedszoner

I en række boligområder, der er velafgrænset af enten trafikveje eller lokale fordelingsveje, kan der etableres 30 / 40 km/t hastighedszoner. Med hastighedszoner menes, at den lavere hastighedsgrænse er gældende inden for hele det område, som zonen dækker, uden at der foretages yderligere skiltning inde i området.

Da der kun skiltes ved indkørsel til hastighedszonen, stilles der krav om, at trafikanterne ikke uforvarende kan forledes til at køre væsentligt stærkere inde i zonen. Dette sikres enten via vejens linieføring eller ved hastighedsdæmpning.

Etablering af en hastighedszone

Etablering af en hastighedszone skal godkendes af politiet på baggrund af en ansøgning, som bl.a. skal indeholde en oversigtsplan for zonen udformning og en evalueringsplan. Hastighedszoner med 30 km/t skal endvidere godkendes af Vejdirektoratet.

I tættere bebyggede områder kan der etableres 30 og 40 km/t zoner, mens der uden for disse områder kun kan etableres hastighedszoner med en hastighedsgrænse på 40 eller 50 km/t.

For en nærmere beskrivelse af regler for etablering af hastighedszoner henvises til Bekendtgørelse om anvendelse af Vejafmærkning, Vejdirektoratet 2006, paragraf 111-119.

Markering af hastighedszonen

Hastighedszonen markeres ved samtlige indkørsler med E68.4 tavle i begge sider af vejen samt, som udgangspunkt, en overkørsel fx skabt ved at fortov og eventuel cykelsti føres ubrudt forbi indkørslen.

Hastighedszonen etableres som udgangspunkt ikke større end at en bilist fra et givet sted i området kan komme ud af zonen uden at skulle køre længere end 500 m.

Samtlige hastighedszoner etableres som 30 eller 40 km/t hastighedszoner for at opnå en ensartethed i hastighedsgrænserne i Tønder Kommune.

På de strækninger i hastighedszonen, hvor hastighedsniveauet er væsentligt over de 30 eller 40 km/t, eller hvor den retlinede del af en vejstrækning er længere end 100 m, skal der etableres hastighedsdæmpning.



Figur 7 Eksempel på indkørsel til hastighedszone med E68.4-tavler.

Eksisterende hastighedszoner, trafiksaneringer, lokale hastighedsgrænser

Allerede etablerede trafiksaneringer og hastighedsdæmpninger i en fremtidig hastighedszone vil som hovedregel ikke blive ændret, såfremt de er dimensioneret til en højere hastighedsgrænse, men i stedet indgå som et element i hastighedszonen.

Eksisterende hastighedszoner vil som udgangspunkt ikke blive ændret. Dog vil nogle hastighedszoner skiltet med E53 blive ændret til egentlige hastighedszoner skiltet med E68.4 tavlen, således at den vejledende hastighedsgrænse gøres til en egentlig hastighedsgrænse.

Etablering af hastighedszoner

I forbindelse med etablering af hastighedszonerne vil rækkefølgen for etablering af zonerne blive prioriteret ud fra følgende parametre:

- antal trafikuheld
- antal skolebørn i området
- vigtige skolevejsruter gennem området
- nuværende hastighedsniveau på vejene i boligområdet

I forbindelse med etablering af nye boligområder vil Tønder Kommune løbende vurdere, hvorvidt det vil være relevant at etablere 30 / 40 km/t hastighedszoner og i den forbindelse sikre, at vejnettet i disse områder designes til en hastighed på 30 eller 40 km/t.

Tønder Kommune åbner op for, at der kan etableres hastighedszoner i en række af kommunens sommerhusområder. Etablering af hastighedszoner i sommerhusområder vil ske på baggrund af en vurdering af antal trafikuheld og en vurdering af hastighedsniveauet i det pågældende område.

4.3 Hastighedsplan for udvalgte bysamfund

Med udgangspunkt i principperne fra de foregående afsnit er der udarbejdet en hastighedsplan for hver af de følgende byer:

- Abild
- Agerskov
- Arrild incl. Arrild ferieby
- Bedsted
- Bredebro
- Brøns
- Bådsbøl-Ballum
- Døstrup
- Frifelt-Vodder
- Havneby
- Højer
- Jejsing-Hostrup
- Løgumkloster
- Møgeltønder
- Rejsby
- Rømø
- Rørkær
- Skærbæk
- Sæd
- Toftlund
- Tønder
- Visby
- Øster Højst

Byerne er angivet i alfabetisk rækkefølge uden nogen form for prioritering.

Hastighedsplanerne er illustreret på kort i bilag A. Kortene illustrerer den fremtidige hastighedsgrænse (hvor denne afviger fra den generelle hastighedsgrænse på hhv. 50 og 80 km/t), hvor der kan etableres hastighedszoner med en generel hastighedsgrænse på 30 / 40 km/t samt en illustration af hvilke veje der er trafikveje, fordelingsveje og lokalveje.

4.4 Fysiske virkemidler

Trafikveje

Hastighedsniveauet på trafikvejene reguleres af den generelle hastighedsgrænse på 50 eller 80 km/t eller af vejens linieføring og udformning. Derudover kan hastighedsniveauet reguleres lokalt af:

- Signalanlæg
- Midterheller
- Rundkørsler
- Stationære fartvisere
- Byporte
- Forsætninger
- Hævede flader (som et element i forbindelse med bysanering)

Stationære fartvisere og hævede flader anvendes kun i byzonen og evt. i særligt uheldsbelastede kryds i landzonen. Etablering af hævede flader i åbent land vil blive suppleret med en lokal hastighedsbegrænsning.



Figur 8 Eksempel på stationær fartviser placeret umiddelbart efter indkørsel til et tættere bebygget område.

Fordelingsveje

Hastighedsdæmpning på fordelingsvejene omfatter følgende elementer:

- Kombi-bump
- Hævede flader
- Minirundkørsler
- Mobile fartvisere

der generelt er acceptable for bustrafikken.

Lokalveje

Hastighedsdæmpningen på lokalvejene omfatter følgende elementer:

- Skiltning
- Overkørsler (fortov og eventuel cykelsti føres ubrudt forbi sidevejens udmunding)
- Vejlukninger
- Ensretning
- Bump
- Hævede flader og hævede krydsflader
- Forsætninger
- Indsnævring
- 2÷1 veje
- Minirundkørsler

- Mobile fartvisere

Såfremt der undtagelsesvis forekommer rutebuskørsel på lokalveje, der ønskes hastighedsdæmpet, tages der særligt hensyn hertil (fx ved at vælge hævede flader frem for bump).

4.5 Temaer i hastighedsplanlægningen

Tønder Kommune vil udover tilpasning af hastighedsgrænserne som beskrevet i foregående afsnit også arbejde med en række temaer, som skal medvirke til at tilpasse hastighedsniveauet på kommunens veje:

- Hastighedsdæmpning ved skoler
- Markering af overgangen mellem land og by
- Lokale hastighedsgrænser i de små bysamfund (blå byer)

Hastighedsdæmpning ved skoler

Tønder Kommune har igennem en årrække gennemført hastighedsdæmpning og trafiksaneringer på skoleveje og forbi skolerne med sigte på at forbedre trafiksikkerheden og trygheden. Dette arbejde vil blive videreført i de kommende år med etablering af hastighedsdæmpning ved skolernes ankomst- og afsætningsarealer samt på de udpegede skolevejsruter, hvor dette er nødvendigt.

Arbejdet vedrørende hastighedsdæmpning ved skolerne vil tage udgangspunkt i et samarbejde med de enkelte skoler. Samarbejdet vil, som beskrevet i trafiksikkerhedsplanen, tage udgangspunkt i en trafikpolitik, som hver skole bør udarbejde.

Trafikpolitik på skoler

Trafikpolitikken skal sætte fokus på transportvaner og trafiksikkerhed. Trafikpolitikken vil typisk indeholde en udpegning af problemstillinger og forslag til, hvordan der skal arbejdes med disse problemstillinger. En trafikpolitik kan fx indeholde forslag til:

- forbedring af færdselsundervisningen
- etablering af skolepatruljer (eventuelt sammen med politiet)
- information til forældrene om deres ansvar for elevernes (både deres egne og andres) trafiksikkerhed på skolevejen, særligt omkring skolerne

Derudover kan trafikpolitikken indeholde en udpegning af fysiske lokaliteter, som skolerne ønsker forbedret. Disse lokaliteter vil komme til at indgå i kommunens generelle arbejde med at forbedre forholdene for de lette trafikanter.

Markering af overgangen mellem land og by

Der vil i de kommende år være fokus på at markere overgangene mellem land og by for at give en tydeligere markering af, hvor byzonen og dermed hastighedsbegrænsningen på 50 km/t starter. Dette vil primært ske gennem følgende virkemidler:

- Placering af byzonetavler
- Byporte
- Stationære fartvisere

Placering af byzonetavler

Placeringen af samtlige byzonetavler i kommunen vil blive gennemgået sammen med politiet med henblik på at sikre, at byzonetavlerne placeres efter de samme principper i hele kommunen.

Dette indebærer fx, at byzonetavler som står i periferien af en by, hvor bebyggelsen er mere spredt, vil blive flyttet frem til den tættere bebyggede del af byen. Såfremt tavlerne er placeret for langt væk fra den bymæssige bebyggelse, er der risiko for, at bilisterne overser tavlerne eller mister respekten for tavlerne og dermed passerer igennem byzonen med alt for høj hastighed.

På de strækninger, hvor byzonetavlerne flyttes, vil det blive overvejet, om der skal suppleres med en lokal hastighedsgrænse på 60 km/t på den strækning, hvor bebyggelsen er mere spredt og frem til den nye placering af byzonetavlen.

Byporte

Jævnfør trafikikkerhedsplanen vil der som en generel foranstaltning blive etableret byporte ved alle større indfaldsveje til byer med byzonestatus.

Der vil blive udarbejdet en standard for, hvordan byporte skal udformes i Tønder Kommune.

Eksisterende byporte

Alle eksisterende byporte bibeholdes, men vil, i takt med at disse renoveres, eventuelt blive ændret i overensstemmelse med ovennævnte standard for etablering af byporte.

Lokale hastighedsgrænser i de små bysamfund (blå byer)

Langs vejnettet i Tønder Kommune ligger en række små bysamfund, som ikke har byzonestatus (kaldet "blå byer"), og hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t. Gennem en række af disse bysamfund vil der i de kommende år blive etableret lokale hastighedsgrænser.

På veje i vejklasse 1-2 vil der blive etableret lokale hastighedsgrænser på 60 eller 70 km/t. På veje i vejklasse 3-4 vil hastighedsgrænserne kunne skiltes ned til 50 eller 60 km/t.

De "blå byer"

De blå byer er mindre bysamfund, som består af et antal tætliggende bebyggelser, der ikke har status af byzone. Hastighedsgrænsen på vejene gennem disse bysamfund er 80 km/t. Da der ofte forekommer fodgænger- og cykeltrafik samt ind- og udkørsel fra de enkelte ejendomme er hastighedsgrænsen på 80 km/t ofte for høj.

5 REALISERING

Hastighedsplanen vil blive realiseret som en del af trafikikkerhedsplanen. Det betyder, at flere af hastighedsplanens elementer vil indgå i de projekter, der iværksættes på baggrund af trafikikkerhedsplanen, mens andre projekter vil være selvstændige hastighedsprojekter.

5.1 Hastighedsbarometer

For at kunne følge hastighedsniveauet på kommunens veje vil der blive udpeget 10-20 målepunkter. Målepunkterne vil blive placeret på nogle af kommunens trafikveje for at få en indikation af, hvordan hastighedsniveauet udvikler sig på kommunens veje.

5.2 Hastighedsdæmpning

På lokalveje i byzonen, hvor 85%-fraktilhastigheden er mere end 10% over hastighedsgrænsen, vil det blive overvejet at gennemføre hastighedsdæmpning. Hvor 85%-fraktilhastigheden er mere end 20% højere end hastighedsgrænsen på lokalvejene i byzonen, vil der blive etableret hastighedsdæmpning.

På trafikveje i byzonen samt på vejene i landzonen, hvor 85%-fraktilhastigheden er mere end 20% højere end hastighedsgrænsen, vil der i samråd med politiet blive overvejet hastighedsdæmpende initiativer.

5.3 Ændring af hastighedsgrænser

I forbindelse med implementering af hastighedsplanen vil hastighedsgrænsen på en række af kommunens veje blive ændret i overensstemmelse med de hastighedsgrænser, der er vist på kortene i bilag A. I forbindelse med den årlige planlægning og budgetlægning vil det blive besluttet, hvornår og i hvilken rækkefølge ændringerne vil ske.

5.4 Borgerfinansiering

Da hastighedsplanen åbner mulighed for etablering af 30 /40 km/t hastighedszoner med tilhørende hastighedsdæmpning i et stort antal boligområder, vil tidsperioden for realisering af planen være lang, såfremt den alene skal realiseres via kommunale midler. Derfor åbnes der i forbindelse med planen op for, at borgerne ved egenfinansiering kan få etableret hastighedszoner. Tilsvarende vil borgerne have en mulighed for at kunne finansiere hastighedsdæmpning på lokalveje, hvor hastighedsniveauet er for højt. Borgerfinansieret hastighedsdæmpning skal dog følge de procedurer, som er beskrevet i det efterfølgende.

Procedure for borgerfinansieret hastighedsdæmpning

Såfremt borgerne i et boligområde eller på en vejstrækning selv ønsker at finansiere etablering af en hastighedszone eller hastighedsdæmpning på en vejstrækning, skal det ske ved en skriftlig henvendelse til Tønder Kommune. Dette gælder uanset om vejene er offentlige eller private fællesveje.

Projektforslag for den enkelte hastighedszone eller hastighedsdæmpning vil blive udarbejdet gennem en dialog mellem Tønder Kommune og den pågældende borgergruppe. Tønder Kommune forestår mod betaling fra den pågældende borgergruppe planlægning og projektering af hastighedszonen eller hastighedsdæmpningen.

Hastighedszoner og hastighedsdæmpning skal etableres efter de principper, som er beskrevet i Bekendtgørelse om anvendelse af Vejafmærkning, Vejdirektoratet 2006, paragraf 111-119 samt Vejdirektoratets vejregel "Byernes Trafikarealer, hæfte 7 – fartdæmpere".

Når et projektforslag foreligger, vil Tønder Kommune sørge for politiets og eventuelle andre myndigheders godkendelse. Det skal tydeliggøres, at hastighedszoner og hastighedsdæmpning ikke kan etableres uden politiets godkendelse. Tønder Kommune vil ligeledes stå for høring af alle berørte parter forud for en tilladelse samt stå for tilsyn med udførelsen.

For private fællesveje gives der sammen med tilladelsen en klagefrist, som grundejerne skal have i henhold til privatvejsloven.

Inden anlægsarbejdet påbegyndes, skal entreprenøren indhente en opgravningstilladelse, ligesom der skal indhentes oplysninger om ledningsnettet i vejen (vand, varme, el, telefon mv.).

Det skal tydeliggøres, at Tønder Kommune kun tillader beboerfinansieret hastighedsdæmpning i de områder, der i hastighedsplanens bilag A er angivet som 30 / 40 km/t hastighedszoner. Det vil være hovedreglen, at hastighedszoner kun etableres for et helt område (som en hastighedszone) og ikke kun for en enkelt vejstrækning. I særlige tilfælde kan der dispenseres herfra.

For de byer og sommerhusområder, der ikke er nævnt i bilag A, vil eventuelle ønsker blive vurderet løbende.

BILAG A HASTIGHEDSPLAN – GRAFISK

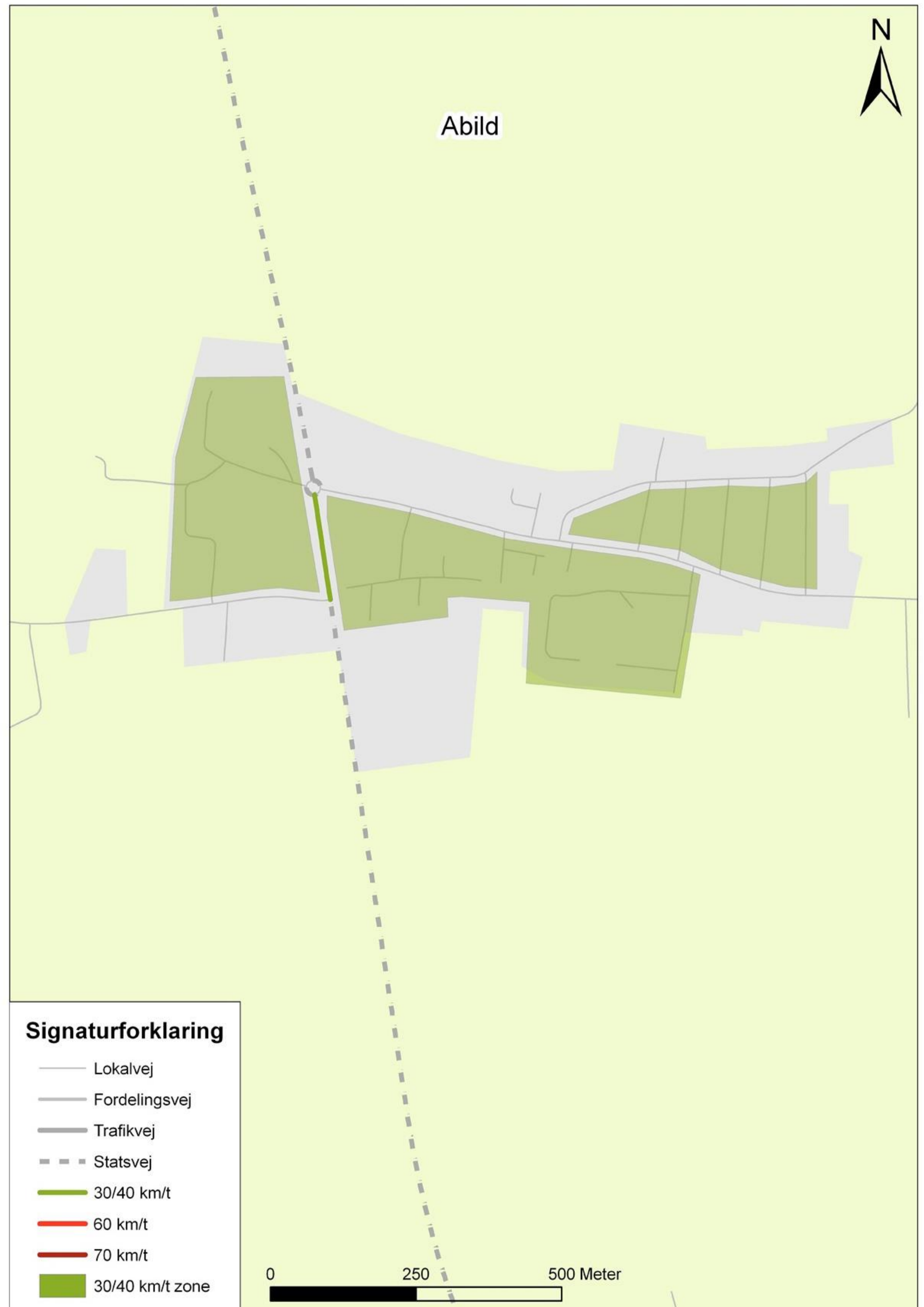
I det følgende er der vist et kort for hver af de byer, hvor der er udarbejdet hastighedsplan. Kortene illustrerer den ønskede / fremtidige hastighedsgrænse på de mest betydende veje samt, hvor der kan etableres hastighedszoner med en generel hastighedsgrænse på 30 / 40 km/t. Desuden fremgår vejklassificeringen af kortene. På de vejstrækninger, der er illustreret med grå, er hastighedsgrænsen 50 km/t inden for tættere bebyggelse og 80 km/t uden for tættere bebyggelse.

Der er udarbejdet en hastighedsplan for hver af følgende byer:

- Abild
- Agerskov
- Arrild incl. Arrild ferieby
- Bedsted
- Bredebro
- Brøns
- Bådsbøl-Ballum
- Døstrup
- Frifelt-Vodder
- Havneby
- Højer
- Jejsing-Hostrup
- Løgumkloster
- Møgeltønder
- Rejsby
- Rømø
- Rørkær
- Skærbæk
- Sæd
- Toftlund
- Tønder
- Visby
- Øster Højst

Byerne er angivet i alfabetisk rækkefølge uden nogen form for prioritering.

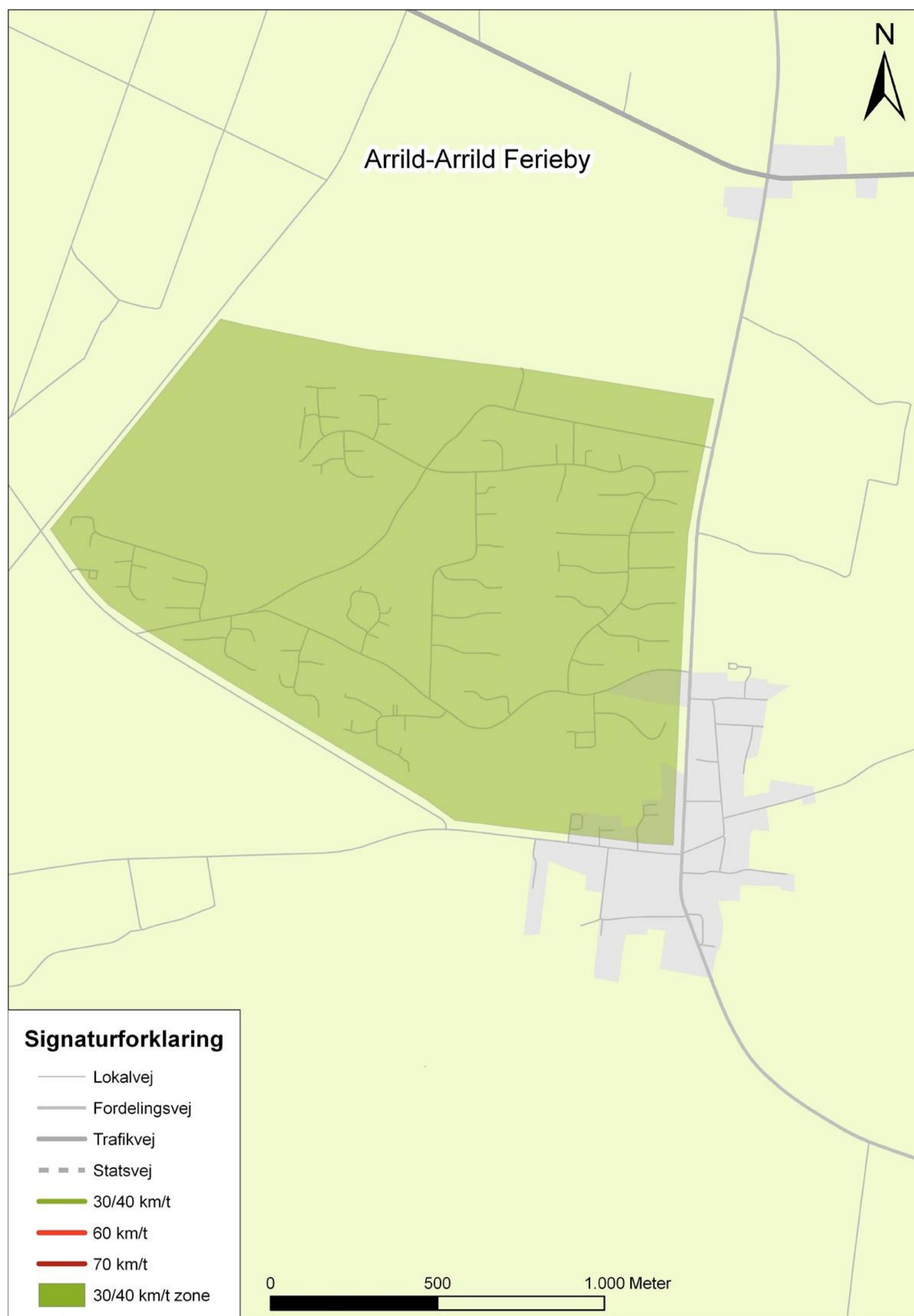
Abild



Agerskov



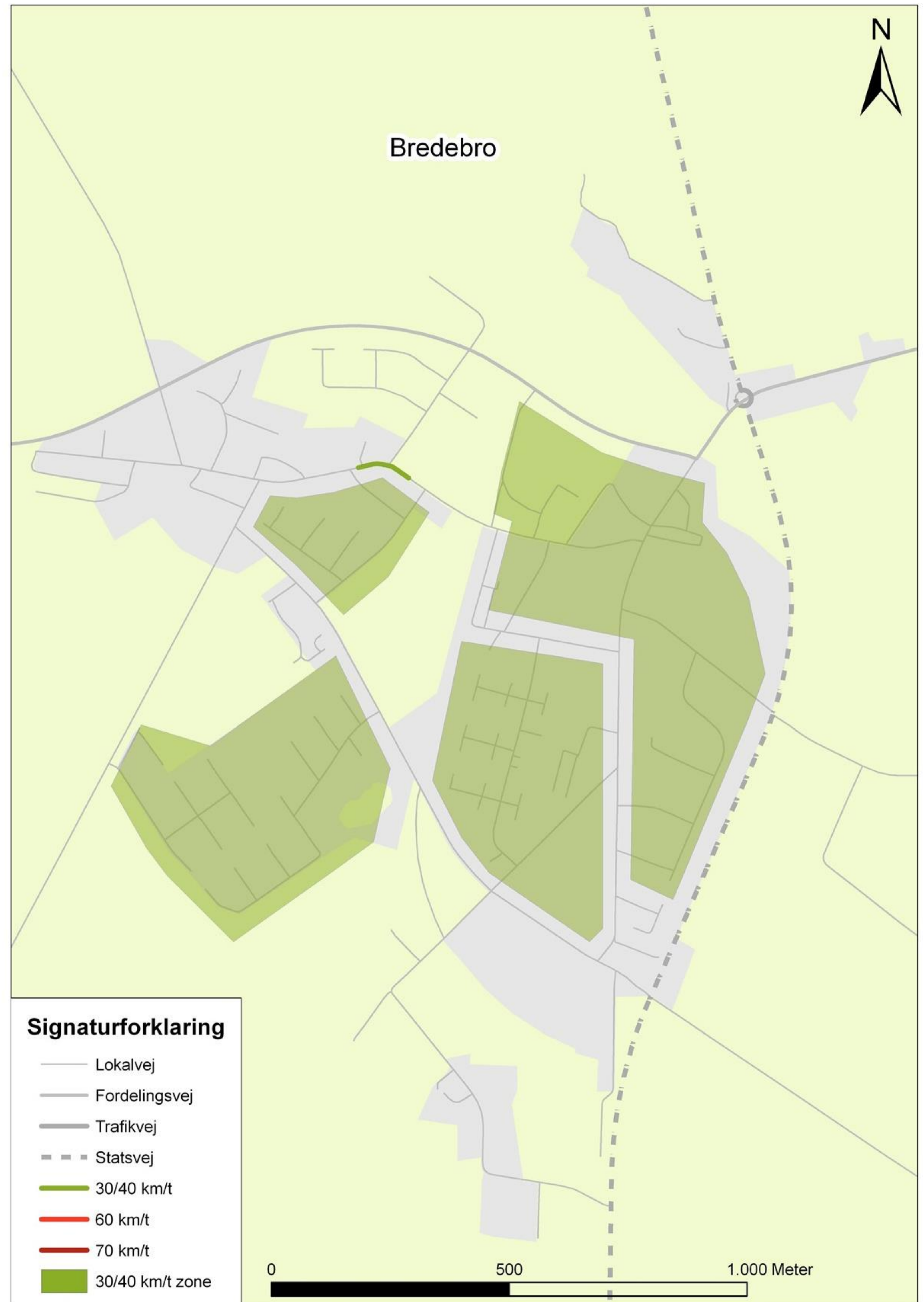
Arrild incl. Arrild ferieby



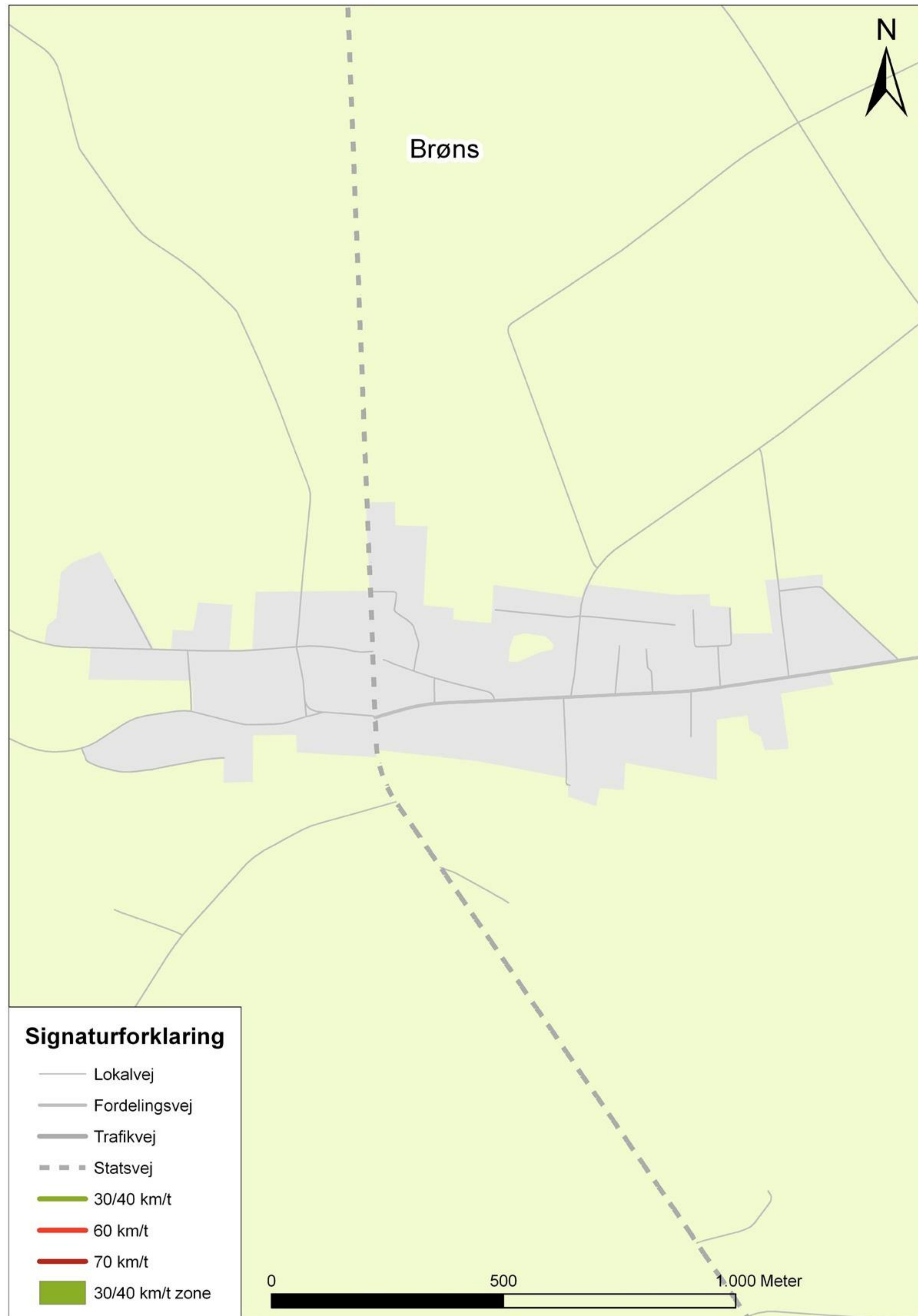
Bedsted



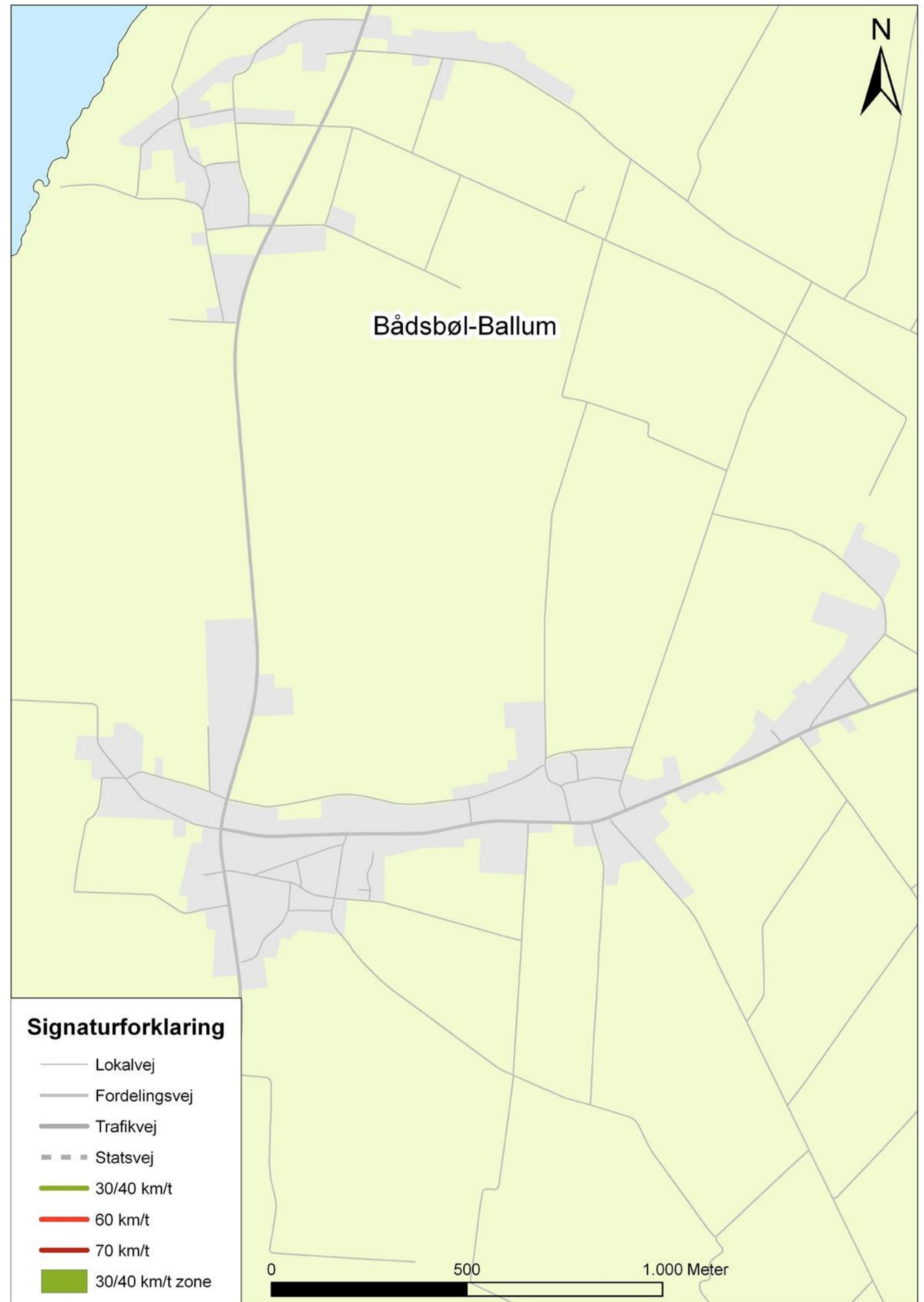
Bredebro



Brøns



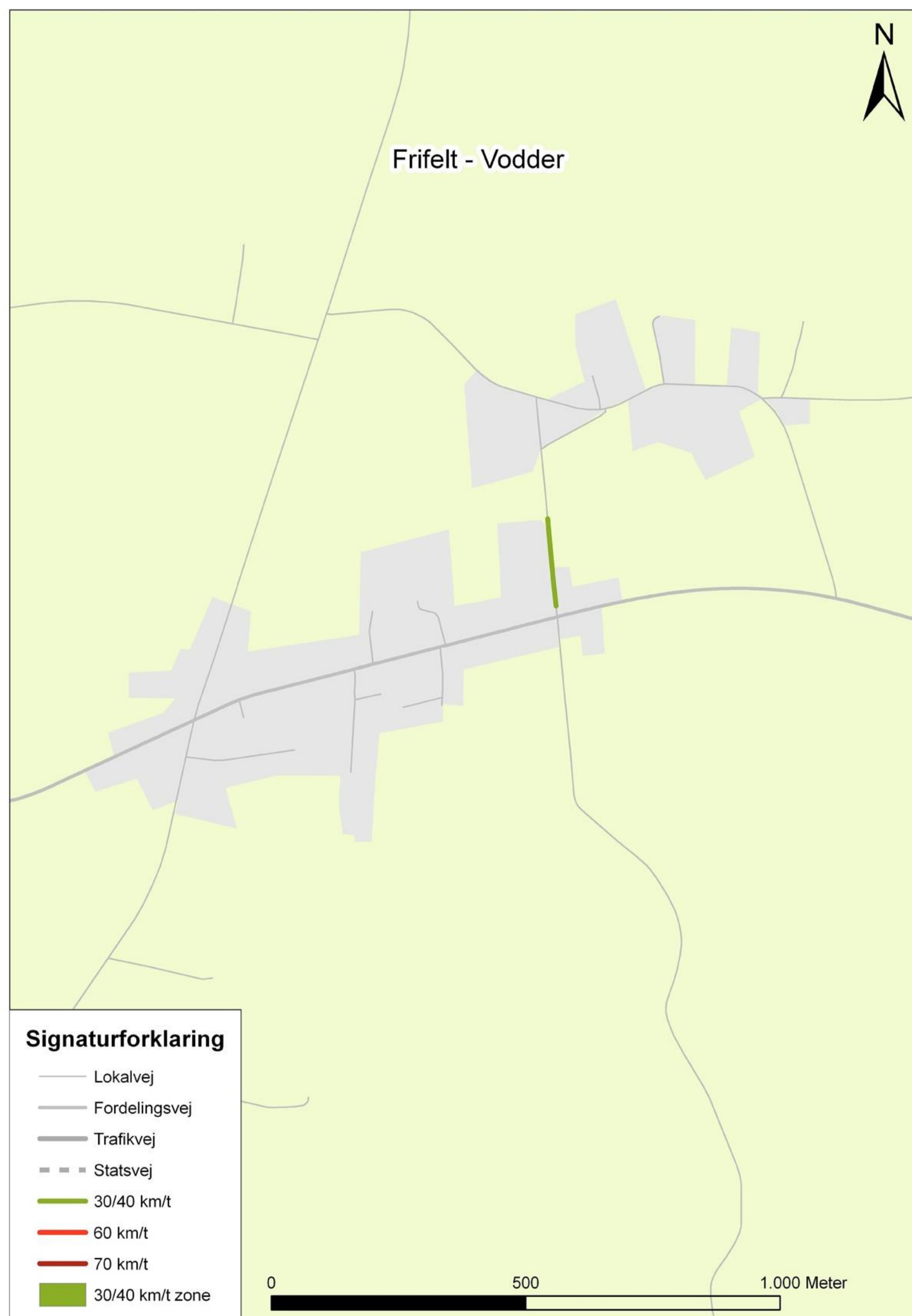
Bådsbøl-Ballum



Døstrup



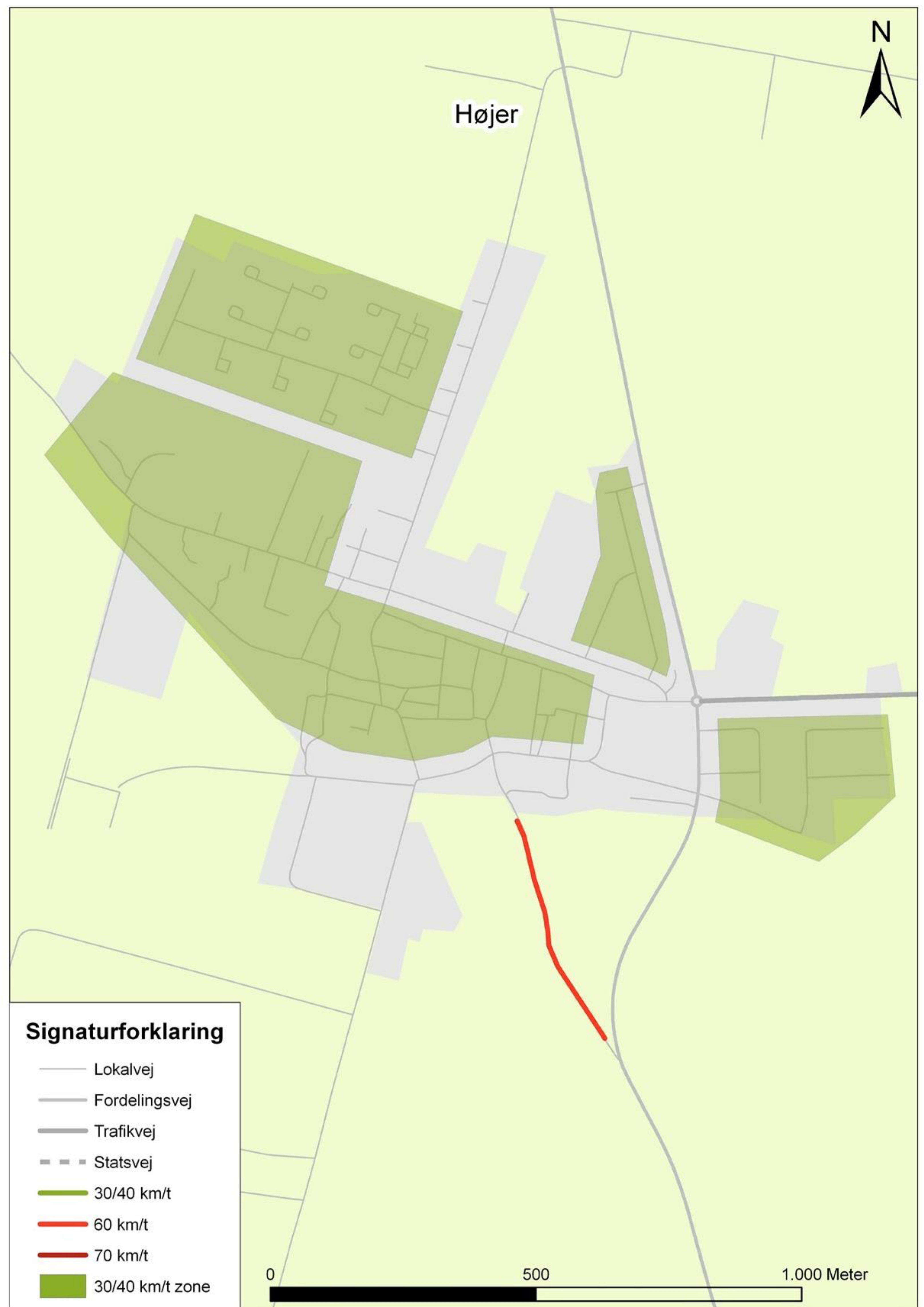
Frifelt-Vodder



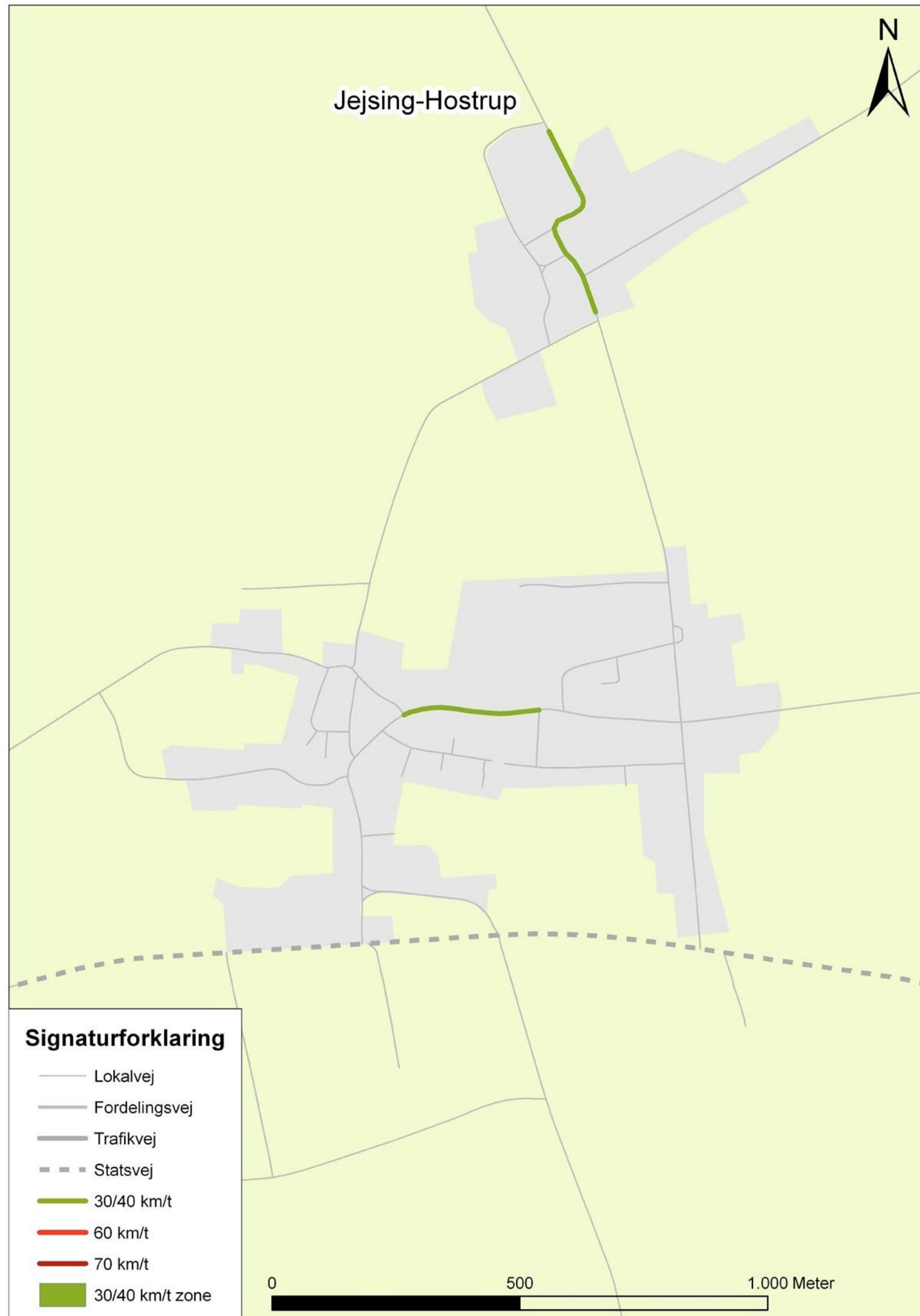
Havneby



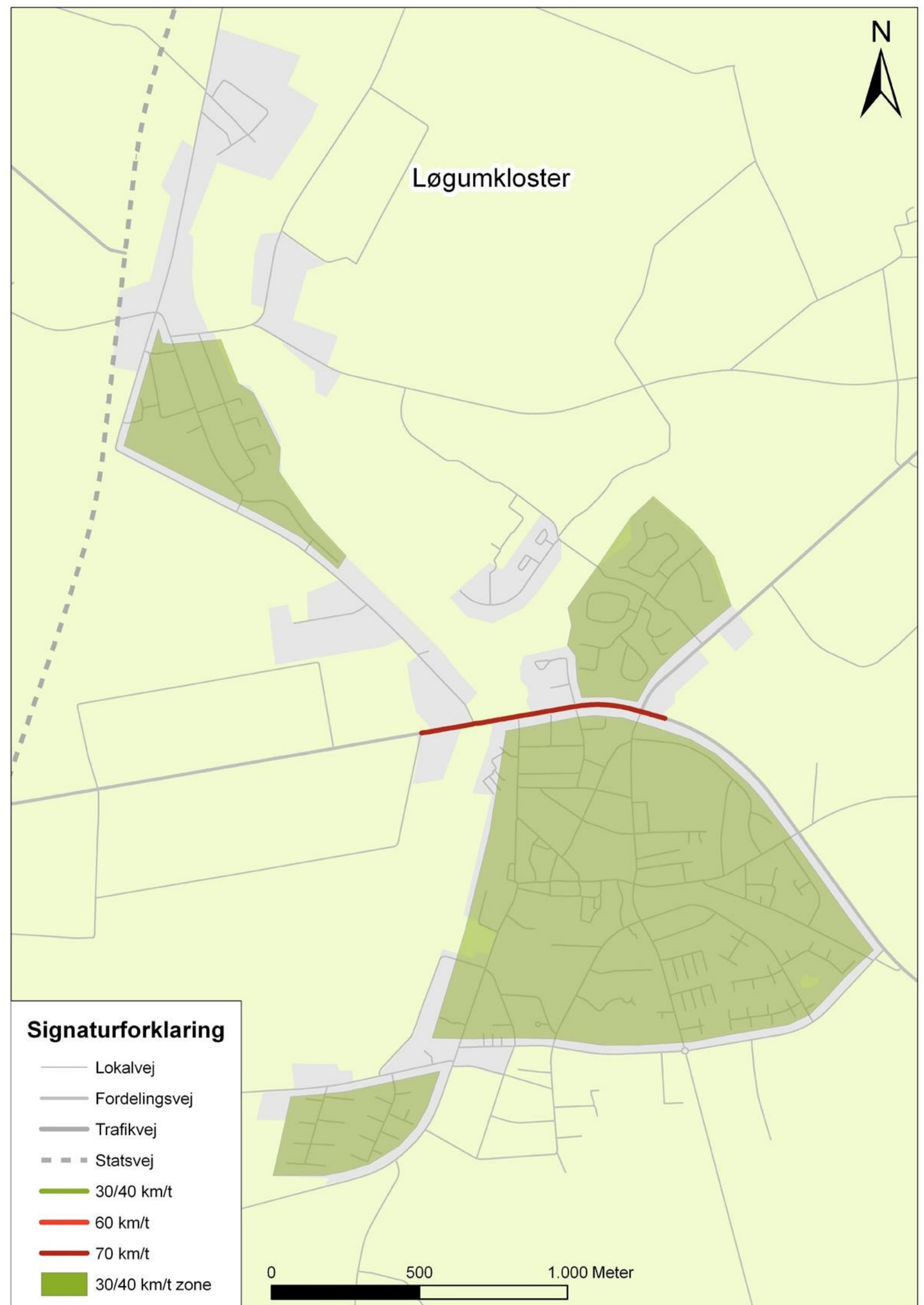
Højer



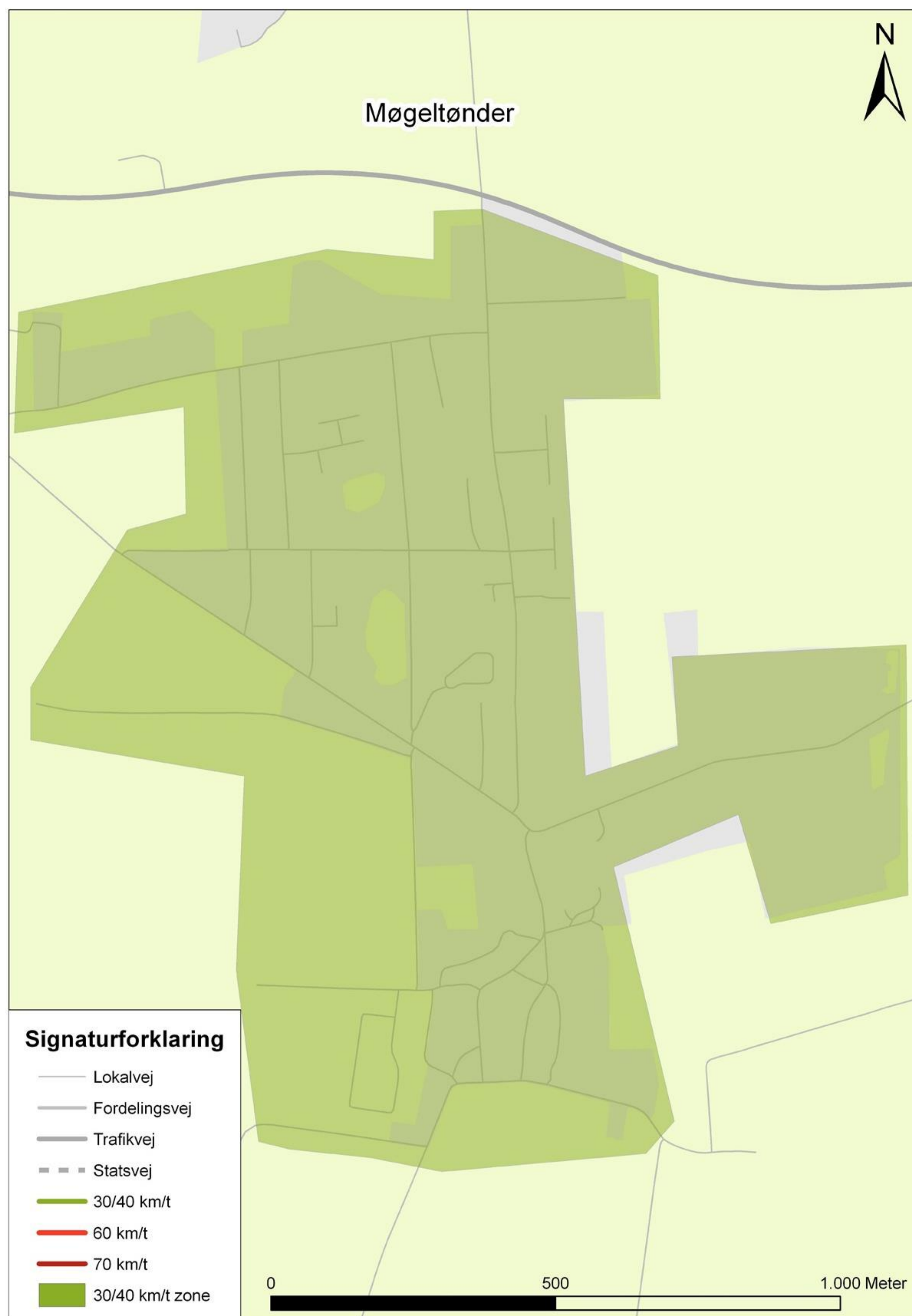
Jejsing-Hostrup



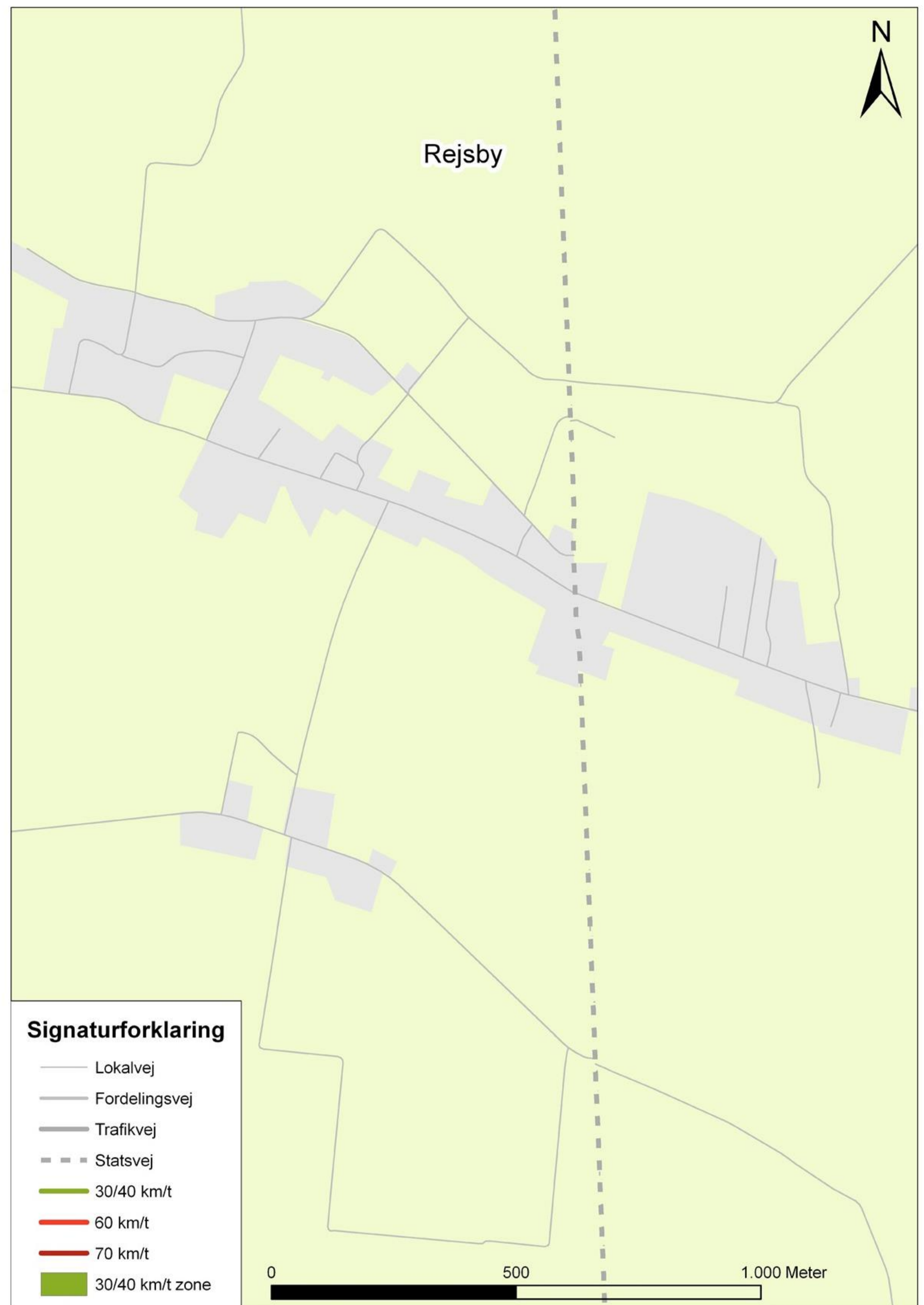
Løgumkloster



Møgeltønder



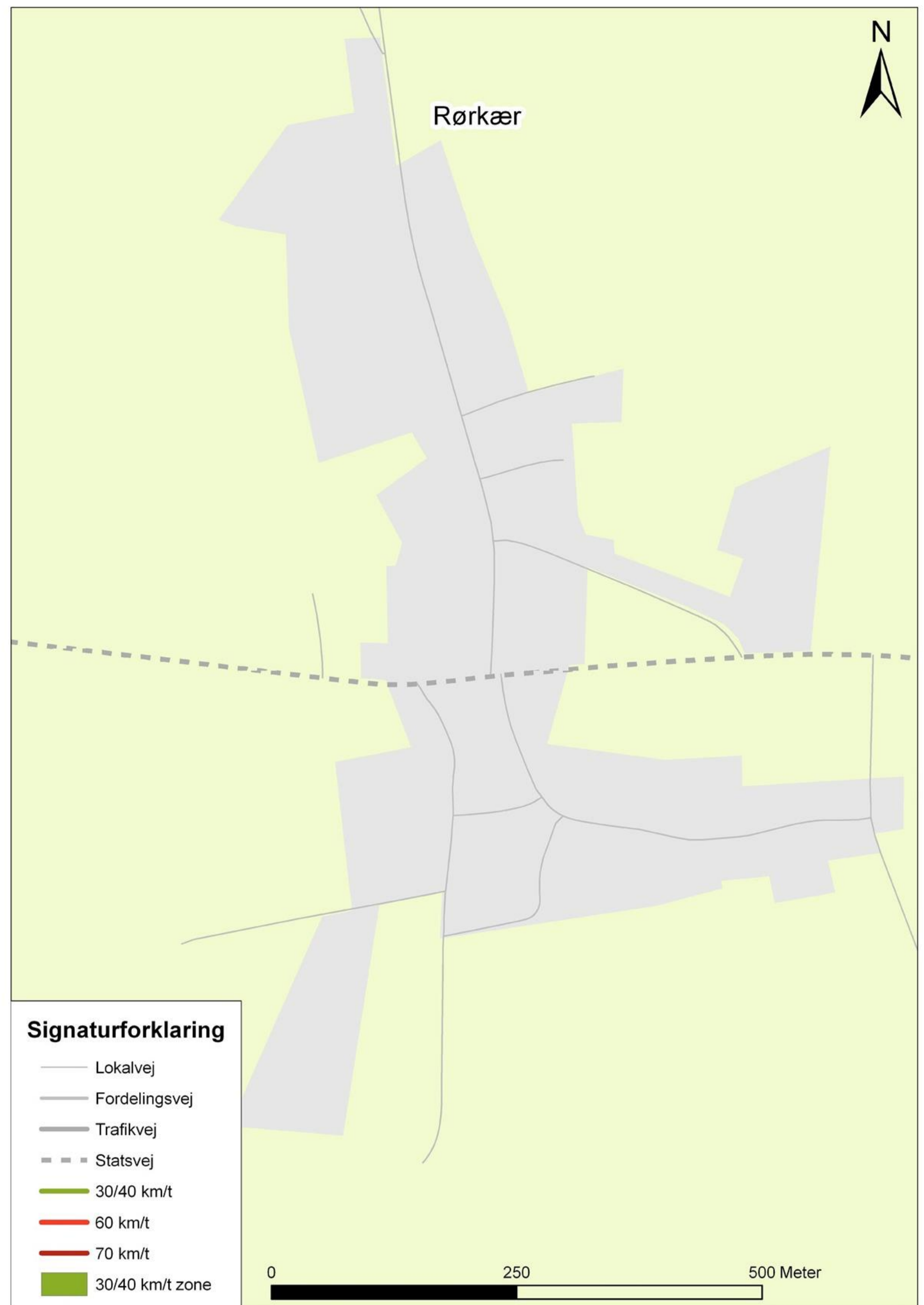
Rejsby



Rømø



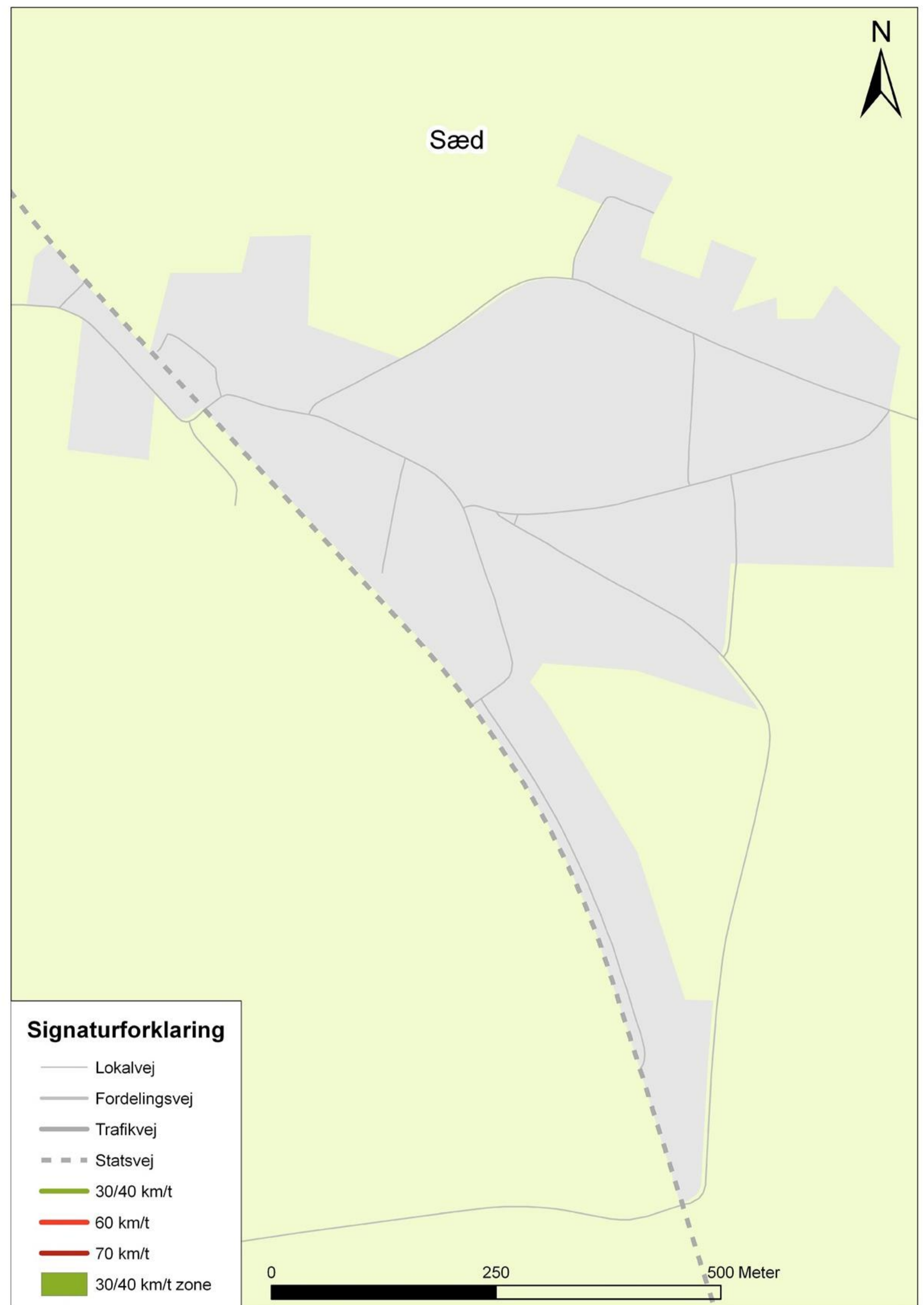
Rørkær



Skærbæk



Sæd



Toftlund



Tønder



Visby



Øster Højst

