



Thorsminde

Vemb

Staby

Ulfborg

Holstebro

Nr.
Felding

Mejrup

Tvis

Vinderup

Sevel

HASTIGHEDSPLAN
Holstebro Kommune



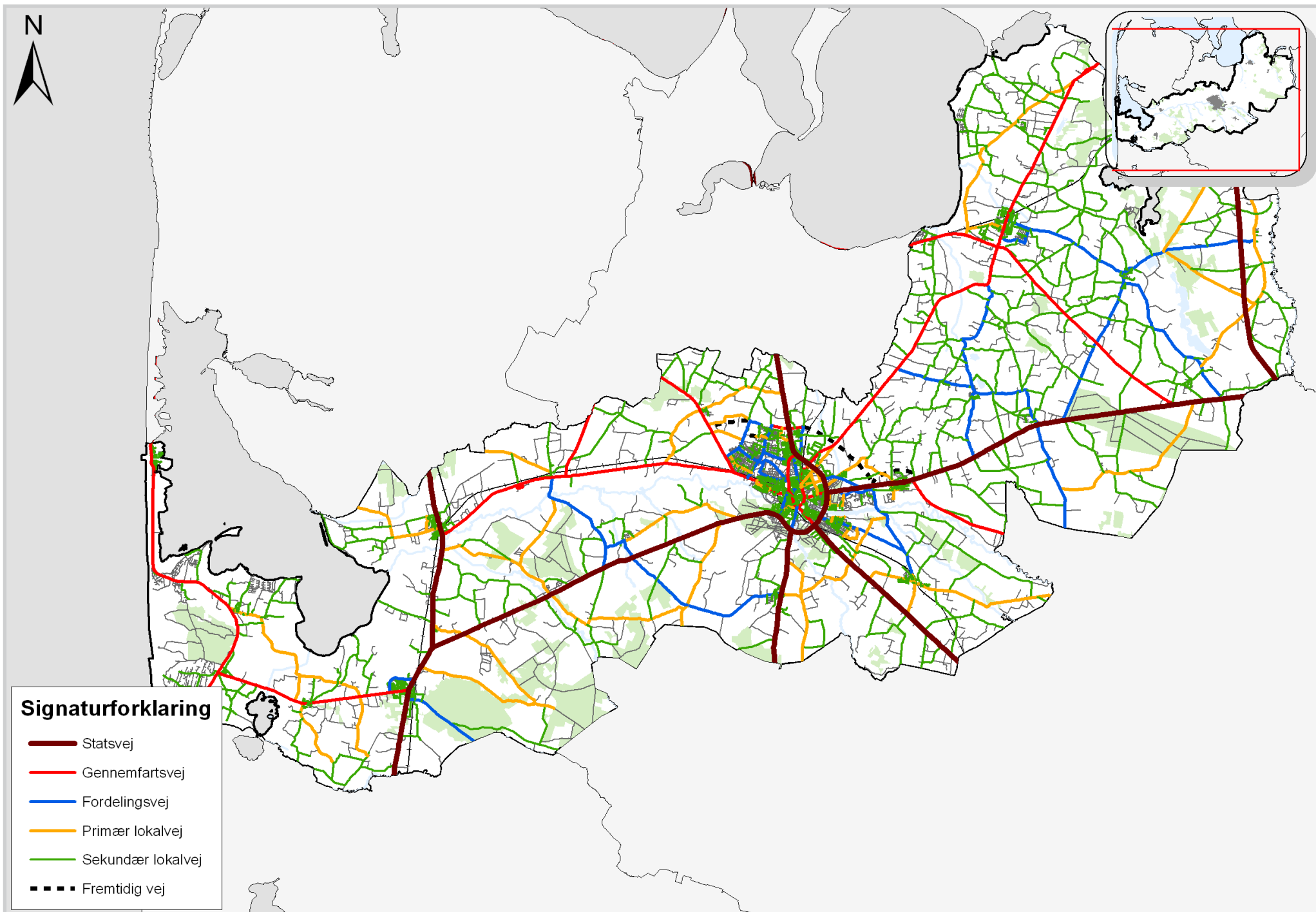
Holstebro Kommune

Hastighedsplan

Godkendt d. 29 juni 2009

Udarbejdet af Holstebro Kommune i samarbejde med Grøntmij | Carl Bro A/S

1	FORORD	5	7	HASTIGHEDSPLAN FOR UDVALGTE BYER	22
2	HASTIGHED OG UHELD	7	7.1	Holstebro	
3	MÅLSÆTNING	9	7.2	Mejrup Kirkeby	23
4	DEN FREMTIDIGE HASTIGHEDSPLANLÆGNING	10	7.3	Nørre Felding	24
4.1	Vejklassificering	10	7.4	Sevel	25
4.2	Hastighedsdæmpning – fordelt på vejklasser	12	7.5	Thorsminde	26
4.3	30 - 40 km/t hastighedszoner	13	7.6	Tvis	27
4.4	Hastighedsplan for udvalgte bysamfund	15	7.7	Ulfborg	28
			7.8	Vemb	29
			7.9	Vinderup	30
				BILAG vedlagt særskilt	31
5	HVAD VIL DER SKE?	16			
5.1	Hastighedsdæmpning ved skoler	16			
5.2	Markering af overgangen fra land og by	16			
5.3	Lokale hastighedsgrænser i de små bysamfund	18			
5.4	30 / 40 km/t hastighedszoner i boligområder	19			
6	BORGERNE OG HASTIGHEDSPLANEN	20			
6.1	Hastighedsbarometer	20			
6.2	Hastighedsdæmpning	20			
6.3	Ændring af hastighedsgrænser	20			
6.4	Borgerfinansiering	20			
6.5	Procedure for borgerfinansieret hastighedsdæmpning	21			



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. Ulykkernes konsekvenser er dermed direkte påvirket af, hvor hurtigt bilisterne kører.

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 ligesom høj hastighed er årsag til, at nogle ældre føler 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.

Hastighed er et af indsatsområderne i Holstebro Kommunes trafiksikkerhedsplan.

Hastighedsplanen angiver, hvilke virkemidler Holstebro Kommune kan benytte til at få nedsat hastigheden på det kommunale vejnet. Udgangspunktet er en systematisk tilpasning af hastighedsgrænsen til vejens udformning, dens funktion, omgivelserne og de øvrige trafikanter som færdes der. Et af hastighedsplanens hovedelementer, at der på baggrund af borgerønsker åbnes mulighed for at etablere 30/40 km/t hastighedszoner i boligområder med det formål at skabe større tryghed og trafiksikkerhed for de, der bor der. 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 Holstebro Kommune har praktiseret igennem en periode.

Konkret indeholder hastighedsplanen en række virkemidler, som Holstebro Kommune vil arbejde med i de kommende år for at regulere hastighedsniveauet på kommunens veje samt en beskrivelse af, hvor der er mulighed for at etablere hastighedszoner i kommunens 9 største byer.



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 %.

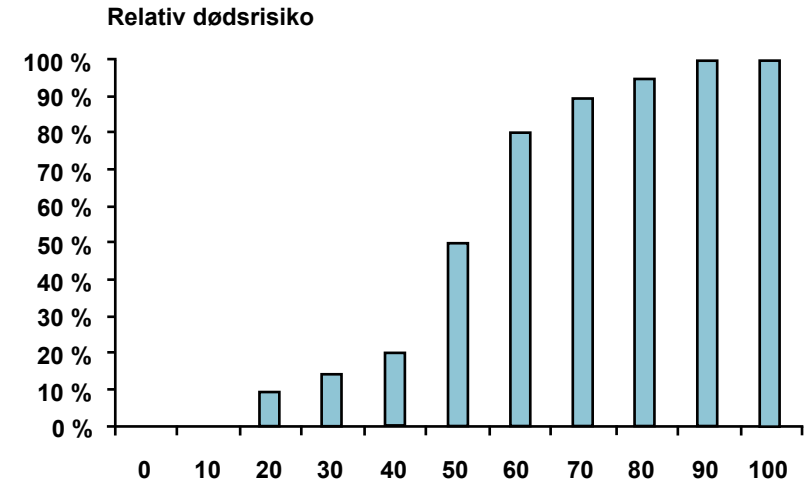
Færdselsuheldenes konsekvenser er samtidig direkte påvirket af, hvor hurtigt bilisterne kører. Chancerne for at overleve er under 10 %, hvis man som fodgænger bliver ramt af en bil, der kører 70 km/t. Men hvis hastigheden er 30 km/t., øges chancerne for at overleve en påkørsel til 95 %. Selv små hastighedsoverskridelser kan derfor få meget vidtrækkende konsekvenser.

Alligevel er bilisternes gennemsnitshastighed på mange veje væsentligt højere end den angivne hastighedsgrænse. Derfor taler alle argumenter for, at man forsøger at påvirke bilernes fart med målrettet hastighedsplanlægning.

Et af virkemidlerne i hastighedsplanlægningen er etablering af 30 / 40 km/t hastighedszoner, typisk i boligområder samt på vejnettet omkring skolerne. Den trafiksikkerhedsmæssige effekt heraf er rigtig god.

Hastighedszonerne medfører, at trygheden i området forbedres.

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 1, Påkørselshastighed (km/t)

Risiko for at blive dræbt som fodgænger ved forskellige påkørselshastigheder.

Et eksempel

To personbiler befinder sig med nøjagtig samme afstand til en pludselig opstået forhindring f.eks. et barn, der løber ud på vejen. Begge bilister reagerer lige hurtigt og bremser maksimalt.

- Den ene bil kører præcis 50 km/t og når akkurat at standse.
- Den anden kører 60 km/t og påkører barnet med ikke mindre end 44 km/t.



Hastighedsplanlægning er et vigtigt virkemiddel, hvis trafikssikkerheden skal forbedres og borgerne skal opleve kommunens byer som trygge og behagelige miljøer at bo og færdes i.

Grundlæggende handler hastighedsplanlægning om at planlægge og kontrollere bilernes hastigheder under hensyntagen til vejnettets samlede sikkerhed, fremkommelighed, omgivelserne og de øvrige trafikantarter. Hastighedsplanlægning er ikke nødvendigvis ensbetydende med lavere hastighed, men at planlægge og udforme vejnettet således, at der opnås en passende hastighed på alle vejstrækninger og i alle kryds.

Formålet med hastighedsplanen er, at den skal medvirke til at reducere antallet af personskader i politiregistrerede trafikuheld med 50 % inden udgangen af 2017. Det betyder, at Holstebro Kommune vil medvirke til, at antallet af dræbte og tilskadekomne i de politiregistrerede trafikuheld på kommunens veje inden 2017 er reduceret til 14 uheld mod 28 uheld i perioden 2005 - 2007.

Målet er, at ingen veje i byzone må have en gennemsnitshastighed, der er højere end hastighedsgrænsen. På strækninger forbi kommunens skoler er det målsætningen, at 85 % -fraktilhastigheden ikke overstiger hastighedsgrænsen.

I det fremtidige samarbejde med skolerne vil det være aktuelt at se på hastighedsniveauet foran skolerne og 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 konkrete i forbindelse med det fremtidige arbejde, hvorfor det ikke er indeholdt som konkrete aktiviteter i planen her.

I forbindelse med realisering af hastighedsplanen vil der blive udpeget 10 - 20 målepunkter på kommunens vejnet. Disse målepunkter vil komme til at udgøre Holstebro Kommunes hastighedsbarometer.

Målet om en hastighedsreduktion skal nås ved at benytte nogle af de virkemidler, som planen angiver i forbindelse med hastighedsplanlægningen. Der skal sættes fokus på at etablere fysiske foranstaltninger, der passer til den ønskede hastighed i det givne område samt at hastigheden ved overgang fra landzone til byzone skal afpasses ved tydeligt at markere, hvor byzonen begynder og slutter.

*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 DEN FREMTIDIGE HASTIGHEDSPANLÆGNING

Den fremtidige hastighedsplanlægning er bygget op omkring en klassificering af kommunens veje. Planlægningen retter sig mod at give mulighed for på baggrund af borgerønsker at etablere en række hastighedszoner med en hastighedsgrænse på 30 eller 40 km/t samt på udvalgte delstrækninger at give mulighed for at etablere lokale hastighedsgrænser, der er lavere end den generelle hastighedsgrænse på hhv. 50 og 80 km/t. Med udgangspunkt i vejklassificeringen er der udarbejdet en plan for hver af de 9 største byer i kommunen, hvor der kan etableres hastighedszoner. Dette er vist i kapitel 7.

4.1 Vejklassificering

I Vejplanen for Holstebro Kommune er det kommunale vejnet opdelt i følgende fire klasser:

- **Gennemfartsveje**
- **Fordelingsveje**
- **Primære lokalveje**
- **Sekundære lokalveje**

Disse fire klasser er i forbindelse med hastighedsplanen grupperet i følgende 3 kategorier:

- **Gennemfartsveje**
- **Fordelingsveje**
- **Primære og sekundære lokalveje**

Gennemfartsveje

Gennemfartsvejene er det overordnede vejnet i kommunen, der betjener den gennemkørende trafik, den tunge trafik og bustrafik, herunder trafik mellem de større bysamfund og mellem større områder i byerne.



I byzonen er hastighedsgrænsen 50 - 70 km/t, enkelte steder 80 km/t, for at sikre en god fremkommelighed for motorkøretøjerne. Trafikken forløber helt generelt på motorkøretøjernes præmisser.

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

På gennemfartsvejene forekommer der ikke hastighedsdæmpende foranstaltninger. Dog kan der anlægges byporte ved ind- og udkørsel til gennemfartsbyerne og etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger igennem "de blå byer".

Fordelingsveje

Fordelingsveje er mellemkategorien, der betjener trafikken mellem mindre bysamfund og mellem/inden for de større byområder.

4 DEN FREMTIDIGE HASTIGHEDSPPLANLÆGNING

I byzonen er hastighedsgrænsen 50 – 60 km/t eller 70 km/t. Lokalt kan der fastsættes en hastighedsgrænse på 30 – 40 km/t, hvor der er en særlig begrundelse for at etablere hastighedsdæmpning som f.eks. mange krydsende lette trafikanter og sikring af skoleveje. Fordelingsvejene betjener en del trafik herunder ofte også busstrafik, hvorfor en eventuel hastighedsdæmpning også skal tage hensyn til dette.

I landzonen er hastighedsgrænsen som udgangspunkt 80 km/t, men der kan lokalt forekomme hastighedsgrænser på 50 - 70 km/t f.eks. på strækninger med mange skarpe sving og gennem områder med tættere bebyggelse, der ikke har byzonestatus.



Primære og sekundære lokalveje

De primære og sekundære lokalveje er de laveste kategorier af veje, som typisk sikrer adgang til meget små bysamfund, små byområder, den enkelte bebyggelse, bolig, virksomhed mv.

På vejene i specielt boligområderne skal trafikken forløbe på de lette trafikanter præmisser, hvilket vil sige med passende lav hastighed. I byzonen er det typisk 40 - 50 km/t, lokalt 30 km/t og enkelte steder helt ned til 10 – 20 km/t, hvor vejene f.eks. udformes som lege- og opholdsområder, i gågader og på torve og pladser. I erhvervsområderne er hastighedsgrænsen 50 km/t.



Lokalvejene i landzone har en hastighedsgrænse på 80 km/t, lokalt en hastighedsgrænse på 50 – 70 km/t, eventuelt suppleret med hastighedsdæmpende foranstaltninger.

4 DEN FREMTIDIGE HASTIGHEDSPPLANLÆGNING

4.2 Hastighedsdæmpning – fordelt på vejklasser

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

Gennemfartsveje

Hastighedsniveauet på gennemfartsvejene 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**
- **Markering af overgangen mellem land og by**
- **Forsætninger**
- **Hævede flader (som et element i forbindelse med bysanering)**
- **Skiltning**

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



Figur 2 Eksempel på stationær fartviser..

Fordelingsveje

Hastighedsdæmpning på fordelingsvejene kan omfatte følgende elementer:

- Kombibump (bump udformet både til bil og til bus)
- Hævede flader
- Indsnævring af vejen til minimumsbredde for den ønskede hastighed
- Rundkørsler
- Mobile fartvisere
- Skiltning

Disse hastighedsdæmpende foranstaltninger er generelt acceptable for bustrafikken.



E68.4 tavle

Primære og sekundære lokalveje

Hastighedsdæmpningen på de primære og sekundære lokalveje kan omfatte følgende elementer:

- Skiltning
- Overkørsler (fortov og eventuel cykelsti føres ubrudt forbi sidevejens udmunding)
- Vejlukninger
- Ensretning
- Bump
- Hævede flader og hævede krydsflader
- Forsætninger
- Indsnævringer
- 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).

4.3 30 - 40 km/t hastighedszoner

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

Etablering af hastighedszoner kan ske på baggrund af borgerønsker om, at få et givent område fredeliggjort ved hjælp af nedsat hastighed.

Der kan være flere fordele ved at etablere hastighedszoner:

- Hastighedszoner er med til at reducere gennemsnitshastigheden.
- Hastighedszoner er med til at sikre trygheden, hvilket er væsentligt for de der bor i områderne.
- Hastighedszoner er med til at reducere den gennemkørende trafik i områderne.
- Hastighedszoner er med til at forbedre sikkerheden for børn til og fra skole og dermed skabe større tryghed for disse børn.
- Ved etablering af hastighedszoner vil man kunne undgå at lave yderligere foranstaltninger for de lette trafikanter som f.eks. bedre krydsningsmuligheder.

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. Der bør derfor etableres fysiske foranstaltninger såsom bump, hævede flader, indsnævringer eller forsætninger, der passer til den ønskede hastighed i området.

I kapitel 7 er vist et kort for de byer, hvor der er mulighed for at etablere 30 – 40 km/t hastighedszoner i eksisterende områder.

4 DEN FREMTIDIGE HASTIGHEDSPPLANLÆGNING

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 zonens udformning og en evalueringsplan.

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



Figur 3, eksempel på indkørsel til hastighedszone.

Markering af hastighedszonen

Hastighedszonen markeres ved samtlige indkørsler med E68.4 tavle i begge sider af vejen. Hastighedszonen skal omfatte mindst 2 vej-strækninger.

Som udgangspunkt etableres indkørslen til zonen med en overkørsel/bump, hvor fortov og eventuel cykelsti føres ubrudt forbi.

Ophør af hastighedszonen markeres med E69 tavle.

Hastighedszonen må kun etableres, hvis den maksimale kørelængde ved direkte gennemkørsel af zonen ikke overstiger 1500 m fra passage af E 68.4 tavlen til målet for køreturen.

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

Eksisterende hastighedszoner

Der eksisterer allerede hastighedszoner i Holstebro Kommune. De fleste af disse zoner er markeret med E53 tavler, områder med fartdæmpning, hvor den anbefalede hastighed er på 30 km/t. På længere sigt bør en række af disse zoner ændres til egentlige hastighedszoner med en hastighedsgrænse på 30/40 km/t. Dette sker ved at udskifte E53 tavlen med E68.4 tavlen samt etablering af evt. supplerende hastighedsdæmpning.

Etablering af hastighedszoner

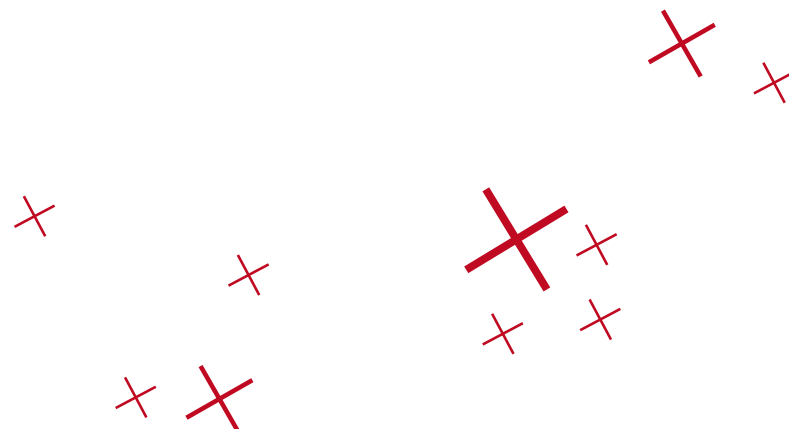
I forbindelse med etablering af hastighedszonerne vil rækkefølgen for etablering af zonerne blive prioriteret ud fra følgende parametre:

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

Parametrene er ikke prioriteret.

I forbindelse med etablering af nye boligområder vil Holstebro 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.

Før og efter etablering af en hastighedszone bør der udføres hastighedsmålinger. Disse skal bruges til evaluering af hastighedszonen.



4.4 Hastighedsplan for udvalgte bysamfund

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

- **Holstebro**
- **Mejrup Kirkeby**
- **Nørre Felding**
- **Sevel**
- **Thorsminde**
- **Tvis**
- **Vemb**
- **Vinderup**
- **Ulfborg**

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

Hastighedsplanerne er illustreret på kortene i kapitel 7. Kortene illustrerer, hvor der er mulighed for at etablere hastighedszoner med en generel hastighedsgrænse på 30 / 40 km/t.

5 HVAD VIL DER SKE?

Gennemførelse af hastighedsplanen sker over en årrække i takt med kommunens økonomiske muligheder.

I den første 4-årige periode kan aktiviteterne i udmøntningen af hastighedsplanen bl.a. omfatte:

1. Hastighedsdæmpning ved skoler
2. Markering af overgangen fra land og by
3. Lokale hastighedsgrænser i de små bysamfund
4. 30 / 40 km/t hastighedszoner i udvalgte boligområder

5.1 Hastighedsdæmpning ved skoler

Holstebro Kommune vil fremover arbejde med hastighedsdæmpning ved skolernes ankomst- og afsætningsarealer samt på udpegede skolevejsruter med henblik på at forøge trafikikkerheden og trygheden for skoleeleverne.

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



Trafikpolitik på skoler

Trafikpolitikken skal sætte fokus på transportvaner og trafikikkerhed. 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) trafikikkerhed på skolevejen, særligt omkring skolerne

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

5.2 Markering af overgangen fra 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
- Markering af overgang fra land til by
- Stationære fartvisere

Anlæggelse af en tydeligere markering af overgangen fra land til by kan ske på baggrund af borgerønsker om nedsat hastighed gennem byen.



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 f.eks., 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.

Markering af indkørsel til byzoner

Overgangen fra land til by og omvendt er ofte præget af høj hastighed pga. den store forskel på ønsket hastighed. Ofte får personbilerne ikke sat hastigheden ned i tide eller sætter hastigheden op, før bygrænsen er passeret.

Jævnfør trafiksikkerhedsplanen bør der som udgangspunkt etableres en tydeligere markering af overgangen fra land til by ved alle større indfaldsveje til byer med byzonestatus.

Der benyttes to forskellige typer af markeringer, afhængig af den enkelte vejs vejklassificering og byens størrelse. Markeringen etableres som udgangspunkt kun på gennemfartsveje, fordelingsveje og primære lokalveje.

Markering af byzonegrænsen ved indkørsel til større byer på gennemfartsveje og fordelingsveje

Markeringen kan omfatte følgende elementer:

- Byzonetavle i hver side af vejen, som er belyst
- Belægningsskift/farvet asfalt eller midterhelle/hævet flade
- Eventuel beplantning i forbindelse med overgangen fra land til by

5 HVAD VIL DER SKE?

Markering af byzonegrænsen ved indkørsel til mindre byer på primære lokalveje

Markeringen omfatter følgende elementer:

- Byzonetavle i hver side af vejen
- Belægningsskift/farvet asfalt eller bump/hævet flade/ indsnævring
- Eventuel beplantning eller belysning

Eksisterende markeringer

Hvis eksisterende markeringer renoveres, ændres de i overensstemmelse med de to beskrevne typer.

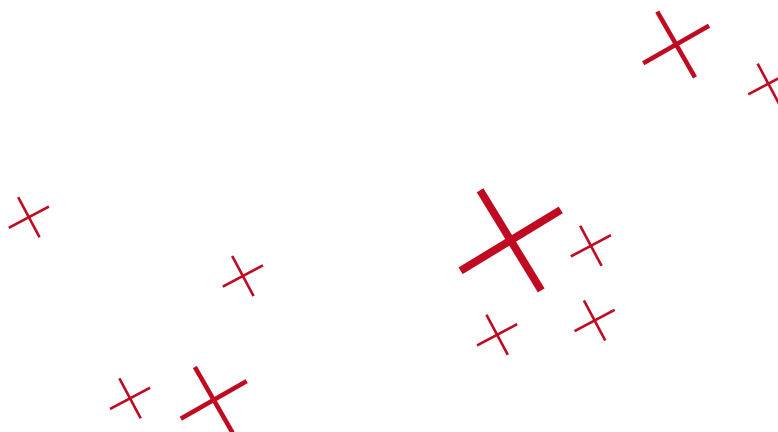
Hvor bør overgangen fra land til by markeres

Der bør etableres en tydeligere markering ved indkørslen til følgende byer:

- Holstebro
- Vinderup
- Nørre Felding
- Tvis
- Mejrup
- Ulfborg
- Vemb
- Sevel
- Staby
- Husby
- Thorsminde
- Bur
- Mejdal
- Herrup

5.3 Lokale hastighedsgrænser i de små bysamfund

Langs vejnettet i Holstebro Kommune ligger en række små bysamfund, som ikke har byzonestatus (kaldet blå byer), hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t. Gennem en række af disse bysamfund kan der etableres lokale hastighedsgrænser på 60 eller 70 km/t.



De "blå byer"

De blå byer er mindre bysamfund, en stribe 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, ind- og udkørsel fra de enkelte ejendomme mv. er en hastighedsgrænse på 80 km/t ofte for høj.

5.4 30 / 40 km/t hastighedszoner i boligområder

Eksisterende boligområder

Rækkefølgen for kommunens finansiering af 30 / 40 km/t hastighedszoner i boligområder vil ske ud fra en vurdering af antal sparede uheld, antallet af skolebørn i området, vigtige skolevejsruter gennem området, nuværende hastighedsniveau på vejene i boligområdet samt ikke mindst en stor lokal opbakning til og ønske om etablering af hastighedszonen.

Kapitel 7 rummer en beskrivelse af alle de byer, hvor der kan etableres hastighedszoner i eksisterende boligområder.

Nye boligområder

I forbindelse med etablering af nye boligområder vil Holstebro 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 / 40 km/t.

6 BORGERNE OG HASTIGHEDSPLANEN

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.

6.1 Hastighedsbarometer

Langs vejnettet i Holstebro Kommune ligger en række små bysamfund, som ikke har byzonestatus (kaldet blå byer), hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t. Gennem en række af disse bysamfund kan der etableres lokale hastighedsgrænser på 60 eller 70 km/t.

6.2 Hastighedsdæmpning

På lokalveje i byzonen, hvor 85 % - fraktilhastigheden er mere end 10 % over hastighedsgrænsen, vil det blive overvejet at gennemføre hastighedsdæmpning.

På gennemfartsveje og fordelingsveje 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.

6.3 Ændring af hastighedsgrænser

I forbindelse med implementering af hastighedsplanen bør hastighedsgrænsen på en række af kommunens veje blive ændret i overensstemmelse med de hastighedsgrænser, der er vist på kortene i kapitel 7.

6.4 Borgerfinansiering

Da hastighedsplanen samtidig åbner mulighed for etablering af 30 / 40 km/t hastighedszoner med tilhørende hastighedsdæmpning i et stort antal boligområder, vil tidsperioden for realisering af planen derfor være meget lang, såfremt den alene skal ske via kommunale midler. Derfor giver planen mulighed for borgerfinansieret hastighedsdæmpning, der dog skal følge de procedurer, som er beskrevet i det efterfølgende.

Borgerne høres

I hvert enkelt boligområde, der påtænkes omdannet til 30 / 40 km/t hastighedszone, vil borgerne blive hørt. På baggrund af et oplæg fra Holstebro Kommune vil borgerne blive inddraget og kan kommentere de fysiske foranstaltninger, der påtænkes gennemført i forbindelse med etablering af hastighedszonen.

6.5 Procedure for borgerfinansieret hastighedsdæmpning

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

Er der en klar tilslutning fra grundejerne, tilbyder Holstebro Kommune at bistå med planlægningen, møde og i begrænset omfang projekteringen af hastighedsdæmpningen samt at sørge for politiets og eventuelle andre myndigheders godkendelse.

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 Holstebro Kommune kun tillader beboerfinansieret hastighedsdæmpning i de områder, der i hastighedsplanen er angivet som 30 / 40 km/t hastighedszoner. Ligeledes er det kun muligt at etablere hastighedsdæmpning eller hastighedszoner, der er designet til 30 / 40 km/t hastighedsbegrænsning (dog med undtagelse af boligområder, hvor udearealerne udformes som særlige lege-/opholdsarealer, hvor hastighedsgrænsen kan være 15 km/t).

7 HASTIGHEDSPPLAN FOR UDVALGTE BYER

I det følgende er der vist et kort for hver af de byer, hvor der er udarbejdet en hastighedsplan. Kortene illustrerer de områder, hvor der kan etableres hastighedszoner med en generel hastighedsgrænse på 30 / 40 km/t. Hastighedszonerne foreslås placeret indenfor bolig- og centerområder beliggende mellem gennemfartsveje og fordelingsveje. Områderne bør ikke være for store.

Der er lavet hastighedsplan for følgende byer:

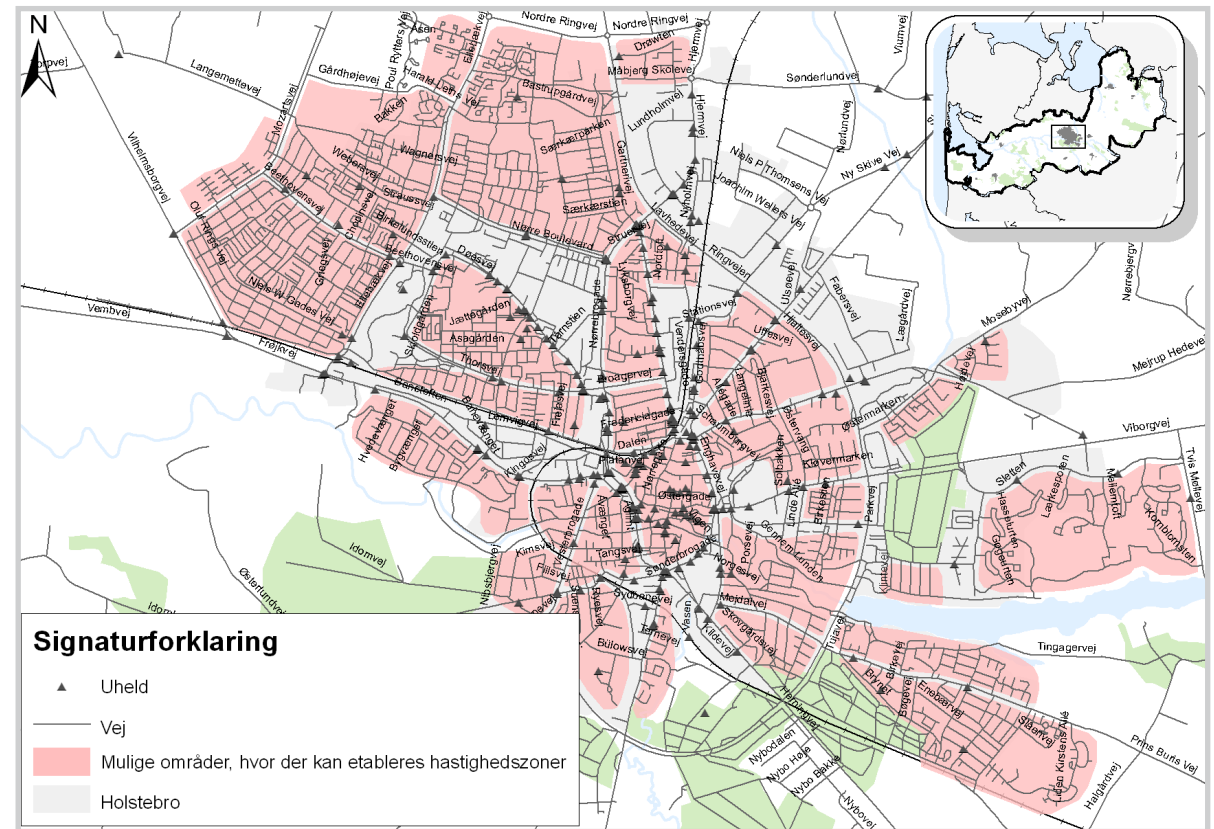
- **Holstebro**
- **Mejrup Kirkeby**
- **Nørre Felding**
- **Sevel**
- **Thorsminde**
- **Tvis**
- **Ulfborg**
- **Vemb**
- **Vinderup**

Der er ikke foretaget besigtigelser med henblik på at konstatere, om der er eksisterende hastighedsdæmpning i de udvalgte byer.

7.1 Holstebro

Figur 4 samt BILAG A viser de områder, der kan etableres som 30 / 40 km/t hastighedszone, herunder en stor del af bymidten. Behovet for fysisk hastighedsdæmpning vurderes i forbindelse med etablering af zonerne via hastighedsmålinger.

De nuværende hastighedsgrænser på det øvrige vejnet i Holstebro bibeholdes.



Figur 4 Hastighedszoner i Holstebro

7 HASTIGHEDSPPLAN FOR UDVALGTE BYER

7.2 Mejrup Kirkeby

Figur 5 og BILAG B viser de områder i Mejrup Kirkeby, der kan etableres som 30 / 40 km/t hastighedszone. Behovet for fysisk hastighedsdæmpning vurderes i forbindelse med etablering af zonerne via hastighedsmålinger.

De nuværende hastighedsgrænser på det øvrige vejnet i Mejrup Kirkeby bibeholdes.

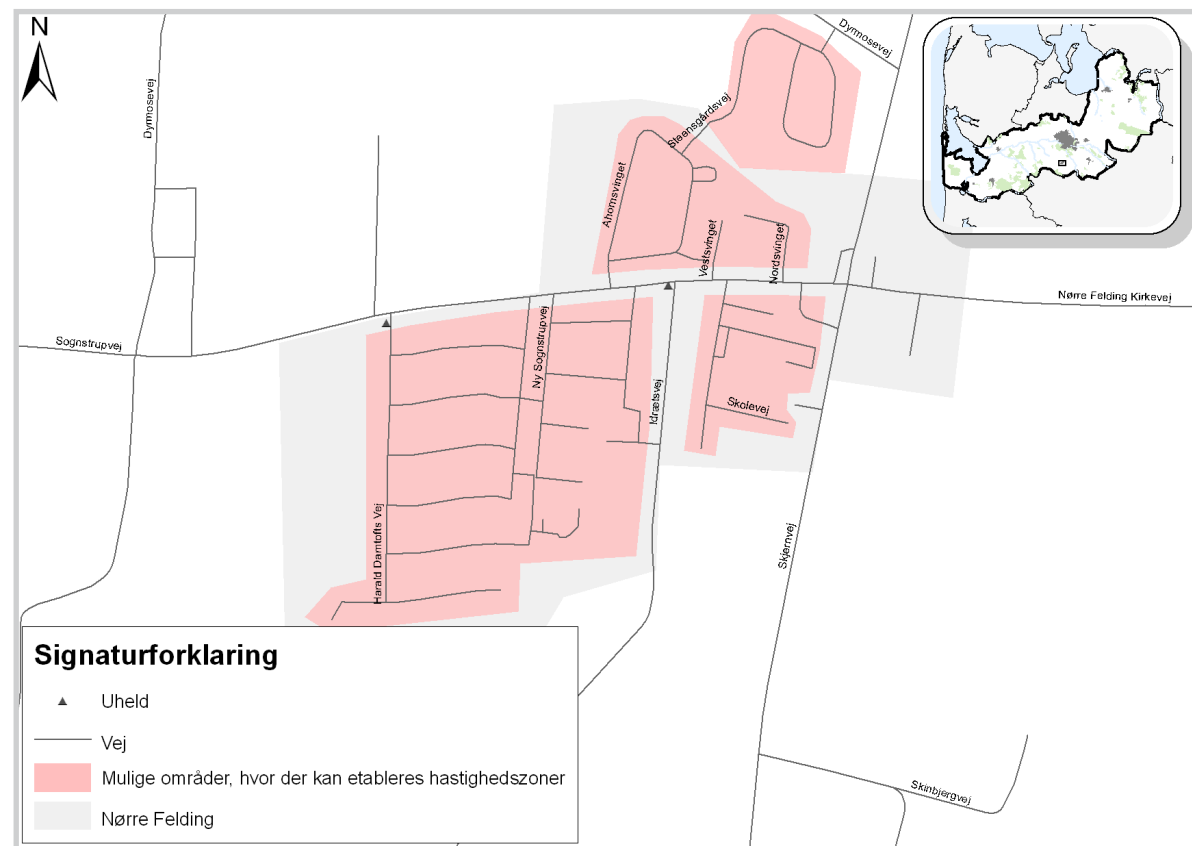


Figur 5, Hastighedszoner i Mejrup Kirkeby

7.3 Nørre Felding

I Nørre Felding kan der etableres 30 / 40 km/t hastighedszoner i de viste områder. Yderligere behov for hastighedsdæmpning vurderes i forbindelse med etablering af zonerne.

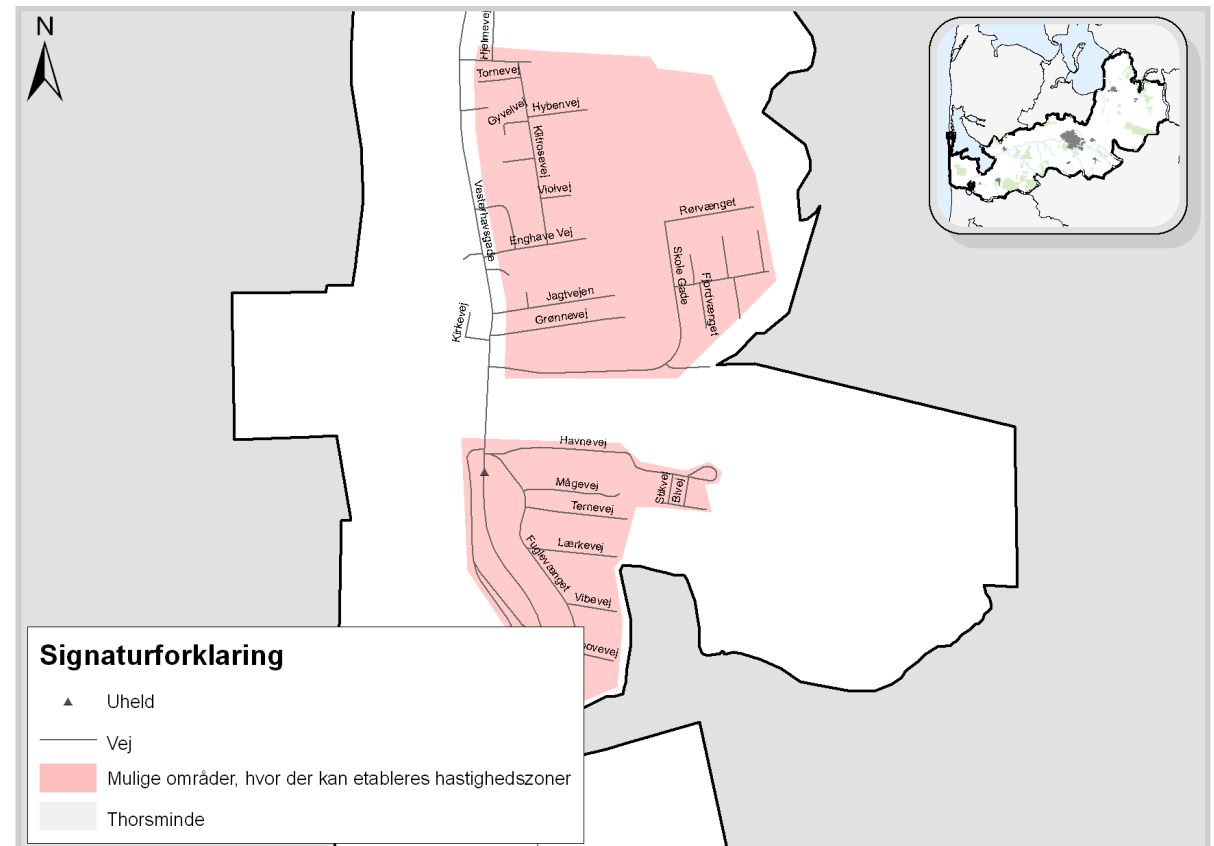
De nuværende hastighedsgrænser på det øvrige vejnet i Nørre Felding bibeholdes, se figur 6 og BILAG C.



Figur 6 Hastighedszoner i Nørre Felding

7.5 Thorsminde

Figur 8 og BILAG E viser de områder i Thorsminde, der kan etableres som 30 / 40 km/t hastighedszone. Behovet for fysisk hastighedsdæmpning vurderes i forbindelse med etablering af zonerne via hastighedsmålinger.



Figur 8 Hastighedszoner i Thorsminde

7.6 Tvis

Figur 9 og BILAG F viser de eksisterende område i Tvis, der kan etableres som 30 / 40 km/t hastighedszone. Yderligere behov for hastighedsdæmpning vurderes i forbindelse med etablering af zonerne.

De nuværende hastighedsgrænser på det øvrige vejnet i Tvis bibeholdes.



Figur 9 Hastighedszoner i Tvis

7.7 Ulfborg

Figur 10 og BILAG G viser, hvor i Ulfborg der kan etableres 30 / 40 km/t hastighedszoner. Behovet for fysisk hastighedsdæmpning vurderes i forbindelse med etablering af zonerne via hastighedsmålinger



Figur 10 Hastighedszoner i Ulfborg

