

Trafikplan - Skærbæk



2013-2017



TØNDER KOMMUNE

PROJEKT

Trafikplan for Skærbæk

Tønder Kommune

Projekt nr. 213324

Dokument nr. 1212785055

Version 1

Udarbejdet af JII/ESE/LKG

Kontrolleret af JII

Godkendt af LKG

NIRAS A/S

Vestre Havnepromenade 9
Postboks 119
9100 Aalborg

CVR-nr. 37295728

Tilsluttet FRI
www.niras.dk

T: +45 9630 6400

F: +45 9630 6474

E: niras@niras.dk

D: 8732 3332

E: lkg@niras.dk

INDHOLD

1	Forord	1
2	Afgrænsning.....	2
3	Sammenhæng til øvrig planlægning	3
4	Mål og strategi.....	5
5	Metode	7
5.1	Fase 1 - Kortlægning, inddragelse og besigtigelse.....	7
5.2	Fase 2 – Analyse	7
5.3	Fase 3 – Løsning	7
5.4	Proces	7
6	Kortlægning og Analyse	8
6.1	Vejnettet generelt.....	8
6.1.1	Trafikmængder	9
6.1.2	Statsvejen, Tøndervej/Ribevej.....	11
6.1.3	Fremtidig udvikling af Skærbæk	12
6.1.4	Cykelruter	13
6.2	Uheld	15
6.2.1	Uheldsanalyse for krydset Åbenråvej/Energivej	24
6.3	Hastighed.....	25
6.4	Parkering	28
7	Trafiksikkerhed omkring skolerne.....	31
7.1	Kortlægning	31
7.2	Analyse	33
8	Konklusion	35
9	Projektkatalog	39

1 FORORD

Tønder Kommune har som led i at forbedre infrastrukturen og trafiksikkerheden i kommunen igangsat arbejdet med trafikplaner for flere bysamfund i Tønder Kommune. Nærværende Trafikplan beskæftiger sig med Skærbæk, som er en by med ca. 3.100 indbyggere. Byen gennemskæres af Rute 11, Tøndervej, som er en statsvej.

Nærværende plan gælder for perioden 2013 til 2017. Færdselssikkerhedskommissionens mål for bedre trafiksikkerhed løber frem til 2020.

Trafikplanen er udarbejdet i samarbejde med NIRAS A/S.

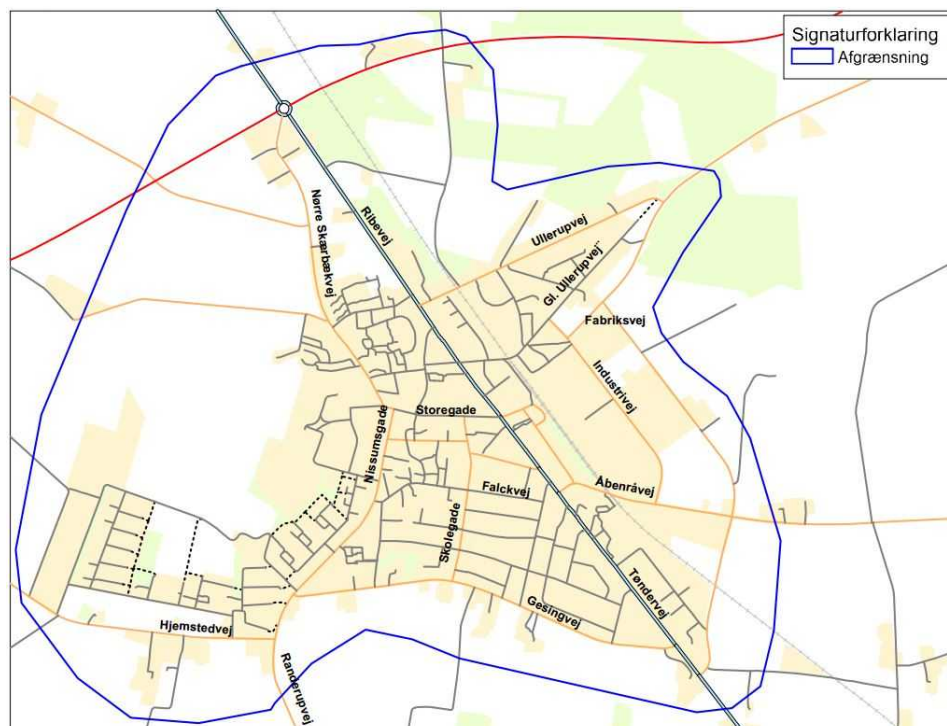
Formål

Det overordnede formål med Trafikplanen for Skærbæk er at forbedre forholdene for trafikanterne i Skærbæk, både hvad angår trafikafvikling, trafiksikkerhed og til dels tryghed.

Konklusioner behandles i afsnit 8.

2 AFGRÆNSNING

Trafikplanen for Skærbæk by afgrænser sig geografisk som vist på kortet.



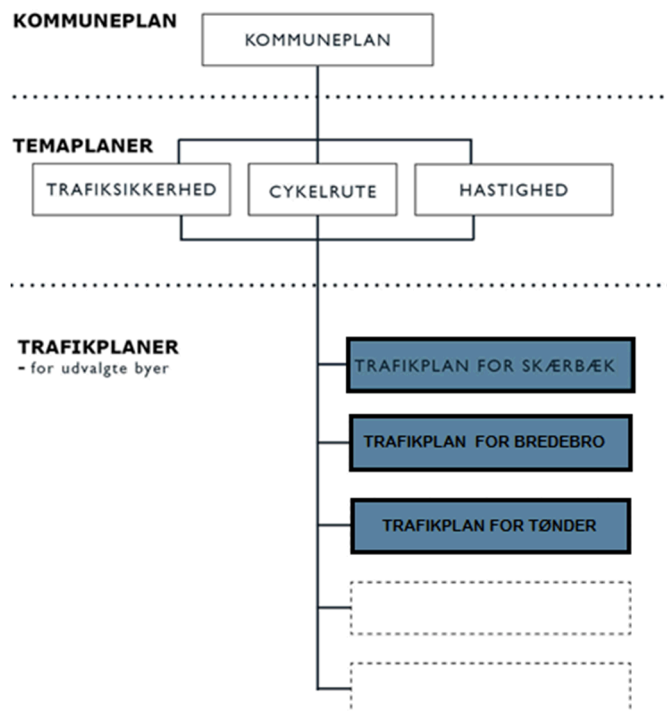
Figur 1: Afgrænsningen af trafikplanen for Skærbæk.

Ribevej/Tøndervej, er statsvej og bestyres af Vejdirektoratet, disse behandles som udgangspunkt ikke.

Der er ikke udarbejdet en trafikmodel i forbindelse med vurderinger af trafikafvikling.

3 SAMMENHÆNG TIL ØVRIG PLANLÆGNING

Trafikplanen for Skærbæk indgår som en del af planhierarkiet vedrørende trafik og infrastruktur, som skitseret nedenfor.



Figur 2: Trafikplanens sammenhæng med øvrige planer.

Trafikplanen udarbejdes for alle kommunens centerbyer. Der foreligger planer for Bredebro og Tønder. I de kommende år udarbejdes planer for Toftlund, Højer og Løgumkloster.

Trafiksikkerhedsplan, Skærbæk Kommune 1999

Før kommunalreformen i 2007 eksisterede Skærbæk Kommune. I 1999 er der udarbejdet en trafiksikkerhedsplan for Kommunen. Planen indeholder en prioriteret liste med lokaliteter, hvor trafiksikkerheden kan forbedres. Under afsnit 9 sammenholdes den gamle prioriterede liste af lokaliteter med lokaliteterne udpeget i nærværende analyse. Lokaliteter, som er udpeget i den gamle trafiksikkerhedsplan men ikke i den nye analyse, vurderes med udgangspunkt i nuværende forudsætninger.

Trafiksikkerhedsplan og statusrapport, Tønder Kommune 2008

Trafiksikkerhedsplanen og statusrapporten (data- og analyserapport) gælder for hele Tønder Kommune og bygger på uheldsdata fra 2000 til 2006. Konklusioner vedr. Skærbæk behandles i afsnit 6.

Hastighedsplan, Tønder Kommune

Hastighedsplanen angiver, hvilke hastighedsgrænser, Tønder Kommune vil arbejde mod at etablere på de enkelte vejstrækninger. Hastighedsplanen gælder for hele Tønder Kommune. Konklusioner vedr. Skærbæk behandles i afsnit 6.3.

Cykelruteplan og statusrapport, januar 2011

Cykelruteplanen og statusrapporten (data- og analyserapport) gælder for hele Tønder Kommune. Konklusioner vedr. Skærbæk behandles i afsnit 6.1.4.

Oversigt over problemsteder

Tønder Kommune udfører en årlig sortpletanalyse. Listen med lokaliteter er udpeget med baggrund i sorte- og grå pletter og strækninger og borgerhenvendelser. Analysen bygger på uheldsdata fra 2007 til 2011. Konklusioner vedr. Skærbæk behandles i afsnit 6.2

4 MÅL OG STRATEGI

Målsætningen for Trafikplanen for Skærbæk tager afsæt i de målsætninger, der er opstillet i kommuneplan samt de underliggende temaplaner cykelruteplan, trafiksikkerhedsplan og hastighedsplan.

Tønder Kommune har således følgende mål for Trafikplanen:

- Reducere antallet af tilskadekomne i Skærbæk til et niveau, som understøtter Færdselssikkerhedskommissionens nye mål for trafiksikkerhed frem til år 2020.

Kommissionens mål er, at der i år 2020 maksimalt må omkomme 120 personer i trafikken om året samt maksimalt være 1000, der kommer alvorligt til skade og 1000 der kommer lettere til skade. Dette mål svarer til et fald på 53 % i antallet af dræbte og 52 % i antallet af alvorligt og lettere tilskadekomne fra 2010 til 2020.

I Skærbæk i 2011 skete der 6 uheld med 0 dræbte, 4 alvorligt tilskadekomne, 2 lettere tilskadekomne.

I år 2020 er målet for antal tilskadekomne i Skærbæk således 0 dræbte, 2 alvorligt tilskadekomne og 1 lettere tilskadekomne. En lineær positiv udvikling i antallet af tilskadekomne antages.

Målsætning for Trafikplanen for Skærbæk:

Målet for antal tilskadekomne i Skærbæk i år 2020 er:

- 0 dræbte
- 2 alvorligt tilskadekomne
- 1 lettere tilskadekommen

Endvidere er målsætningen for Trafikplanen:

- at øge trafikanternes tilfredshed med infrastrukturen i Skærbæk

Tiltagene i projektkataloget i afsnit 9 repræsenterer forbedringer for både trafiksikkerheden, trygheden og trafikafviklingen. Kommunen har valgt, at målet for øget tilfredshed hos trafikanterne er nået, hvis halvdelen af projekterne i projektkataloget bliver gennemført med udgangen af år 2017. Projektkataloget indeholder 18 tiltag. Der skal således være udført 9 tiltag i 2017.

Strategi

Strategien er dels at kortlægge og analysere alle væsentlige elementer som vedrører trafikken og infrastrukturen og ud fra det uddrage konkrete lokaliteter eller tiltag, som positivt vil bidrage til at opfylde målene. Derudover er strategien også at foretage en grundig opsamling af konklusioner fra tidligere planer, så tidligere arbejde med at forbedre trafiksikkerheden og trafikafviklingen i Skærbæk udnyttes.

Hvert forbedringstiltag, nyudpeget eller medtaget fra tidligere analyser, beskrives med et løsningsforslag og et groft anlægsoverslag, så projekterne kan indgå i kommunens budgetforhandlinger.

5 METODE

Metoden for udarbejdelsen af nærværende trafikplan følger en traditionel opbygning. Metoden er opdelt i 3 faser, som kort er beskrevet i det efterfølgende:

5.1 Fase 1 - Kortlægning, inddragelse og besigtigelse

Som fundament for analysen foretages der en kortlægning af temaer, som skal indgå i planen eksempelvis uheld, hastighed, parkeringsforhold mv. Som supplement til de temaer som kortlægges afholdes møde med indbudte interessenter, som kommer med input til trafikmæssige forbedringer. Efter mødet med interessenterne gennemføres en besigtigelse, hvor Kommunen, færdselspolitiet og rådgiveren deltager. Formålet med besigtigelsen er dels at få et overblik og de indkomne forbedringstiltag samt foretage en faglig vurdering af forslagene.

5.2 Fase 2 – Analyse

I analysedelen gennemarbejdes det kortlagte materiale og inputs fra interessenter, så trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger kan identificeres. Eventuelle problemstillinger opsamles i delkonklusionerne under hvert tema.

5.3 Fase 3 – Løsning

På de lokaliteter, hvor der som følge af analysen er konstateret trafikmæssige problemstillinger indenfor et eller flere af de 4 temaer, beskrives et løsningsforslag med tilhørende anlægsoverslag. Løsningsforslagene samles i et projektkatalog, som kan benyttes i kommunens budgetforhandlinger.

5.4 Proces

Det er valgt at inddele rapporten efter trafikmæssige temaer, som trafikplanen berører. Under hvert tema (eksempelvis ”hastighed”) behandles kortlægning m.m. og analyse og der udarbejdes en delkonklusion i forhold til forbedringstiltag. Elementerne behandles under afsnit 6.

De tiltag, der i tidligere planer, er udpeget for Skærbæk, behandles løbende under hvert tema.

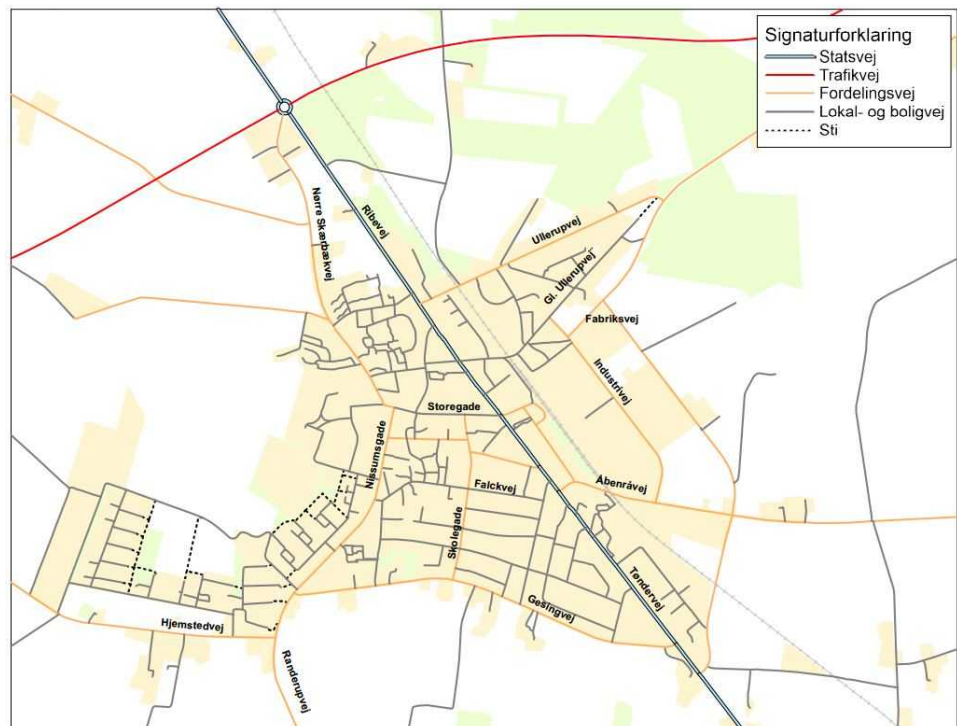
Under afsnit 8 Konklusion samles alle konklusioner i et skema. Skemaet vil vise alle under afsnit 6 udpegede lokaliteter samt i hvilke af de 1 til 4 temaer, der er trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger.

Afsnit 9 indeholder et projektkatalog med lokaliteterne fra konklusionen. Hver lokalitet er kort beskrevet med løsningsforslag og et groft anlægsoverslag.

6 KORTLÆGNING OG ANALYSE

6.1 Vejnettet generelt

Vejene i Skærbæk er af kommunen inddelt i vejklasser, som det fremgår af kortet nedenfor. Definition af vejklasser findes i Hastighedsplanen.



Figur 3: Vejklasser i Skærbæk.

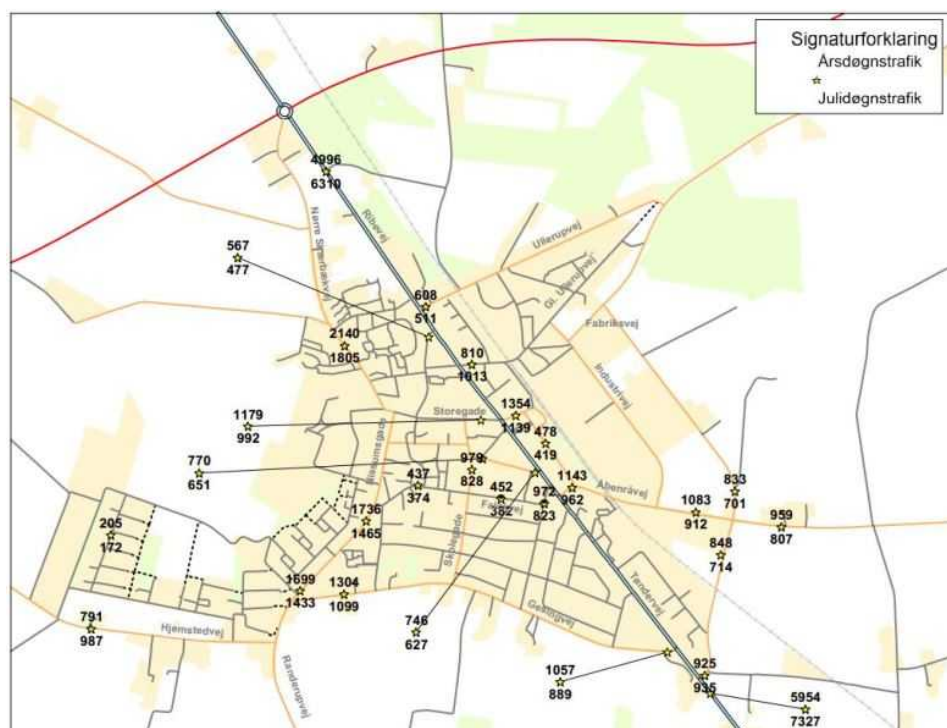
Trafikveje er de overordnede veje, som består af statsvejene og de tidligere amtsveje. Vejene betjener den gennemkørende trafik, den tunge trafik og bustrafikken mellem Skærbæk og de større bysamfund. I dag er Rømhøjvej nord for Skærbæk eneste klassificerede kommunale trafikvej foruden Røbej/Tøndervej som er en statsvej.

Fordelingsveje er veje, der betjener trafikken mellem mindre bysamfund samt lokalt mellem boligområder, erhvervsområder mm. inden for Skærbæk by. Nettet af fordelingsveje i Skærbæk virker generelt fornuftigt. Det bør dog overvejes at opklassificere Gl. Ullerupvej vest for Industrivej til en fordelingsvej.

Lokalveje og boligveje er de veje, som sikrer adgang til de enkelte bebyggelser som f.eks. boliger, virksomheder mm. Nettet af lokalveje og boligveje ser fornuftigt ud. Ændres der i trafikafviklingen omkring skolerne bør vejklassificeringen også vurderes. Der kan blive behov for en op- eller nedklassificering af flere veje.

6.1.1 Trafikmængder

Tønder Kommune foretager trafiktællinger på udvalgte veje i kommunen. I Skærbæk er der i perioden 2008-2014 foretaget tællinger på de lokaliteter, som fremgår af kortet.



Figur 4: Års- og julidøgns trafik talt i perioden 2008-2014 på udvalgte lokaliteter.

Som det fremgår af kortet stiger trafikmængden på Tøndervej / Ribevej i sommerperioden, hvor vejen betjener trafik til og fra Rømø.

I området omkring skolen er der trafiktællinger på Birkeallé, Skolegade, Nygade og Falckvej. Disse tal er fra marts/april 2014.

På Birkeallé, nord for skolen, er trafikmængden 97 i spidstimen, som ligger i tidsrummet kl. 14-15. Denne trafikmængde svarer til 12,6% af årsdøgns trafikken, hvilket indikerer, at en stor del af trafikken afvikles i spidstimen, og at der kan opstå lidt trængsel omkring skolen om morgenen.

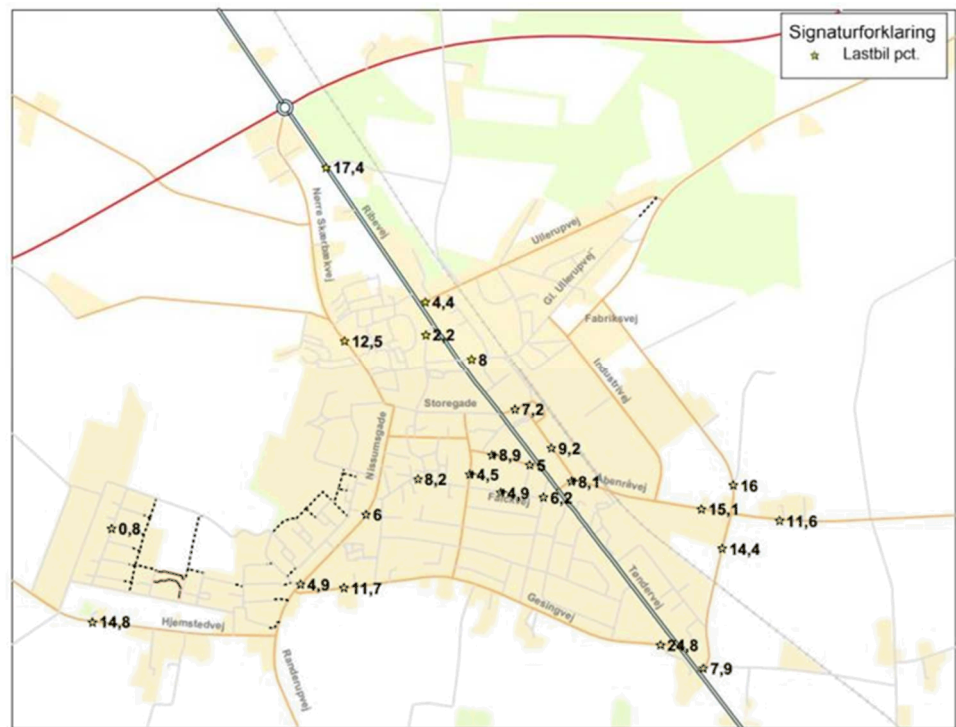
På Skolegade er trafikmængde på 112 i tidsrummet kl. 6-7. Dette svarer til en trafikmængde på 11,3% af årsdøgns trafikken, og indikerer ligeledes, at en stor del af trafikken afvikles om morgenen, hvor der dermed kan opstå lidt trængsel.

På Skolegade ligger spidstimen i tidsrummet kl. 15-16. I dette tidsrum, er trafikmængden på 127, hvilket svarer til 12,9% af årsdøgns trafikken på 987.

På Falckvej, syd for skolen er der en trafikmængde på 92 i tidsrummet 15-16. Dette svarer til 22,2 % af årsdøgntrafikken. Det betyder, at der på Falckvej kortvarigt kan opstå lidt trængsel i eftermiddagstimerne.

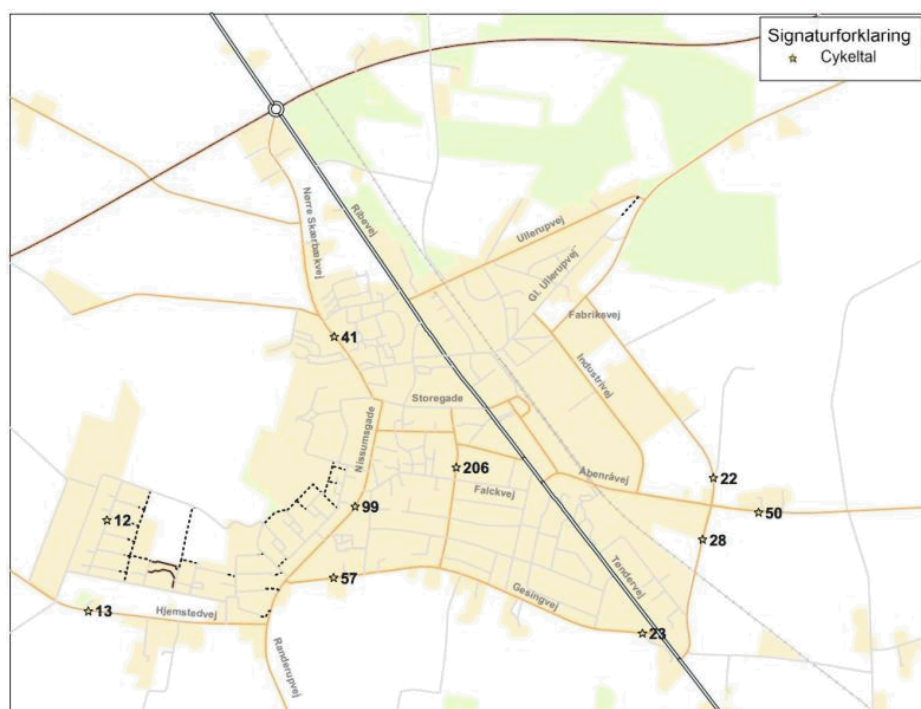
På Nygade er spidstimen ligeledes i tidsrummet 15-16. Her er trafikmængden 155, hvilket svarer til 15,9 % af årsdøgntrafikken.

På figuren nedenfor er angivet andelen af lastbiler i forhold til årsdøgntrafikken. Det vil sige den andel som lastbilerne bidrager med i forhold til det samlede antal køretøjer. Som forventet er andelen meget lille på de veje der ligger omkring skolerne.



Figur 5: Lastbilprocent 2008-2014 på udvalgte lokaliteter.

På enkelte strækninger er der talt cykeltrafik. Disse strækninger med angivelse af årsdøgntrafik for cykler er angivet på figuren nedenfor.



Figur 6: Cykeltrafik talt i perioden 2013-2014 på udvalgte lokaliteter.

Delkonklusion, Trafikmængder:

Trafikmængderne vurderes – hverken i dag eller i 2017 – at give anledning til trængselsproblemer.

I området omkring skolen – på Skolegade, Falckvej, Nygade og Birkeallé – afvikles en stor del af trafikken om morgenen i tidsrummet kl. 6-8 samt om eftermiddagen i tidsrummet kl. 15-17. Det synes derfor fornuftigt, at optimere trafikafviklingen omkring skolen. Dette tema behandles i afsnit 7.

6.1.2 Statsvejen, Tøndervej/Ribevej

Den største trafikmængde findes på statsvejen, Tøndervej/Ribevej, der forløber gennem Skærbæk og deler byen i to. Der er et stort behov for at krydse Tøndervej/Ribevej, og vejen kan virke som en barriere for fodgængere og cyklister, der på grund af den store trafikmængde kan føle sig utrygge ved at krydse vejen. Der er gennemført en trafiksanering af vejen, hvor der blandt andet er anlagt fodgængerfelter og krydsningsheller, så vejen - på udvalgte steder - kan krydses i to tempi.

De tiltag, der blev lavet i forbindelse med trafiksaneringen af statsvejen, vurderes at være tilstrækkelige til at tilgodese den barriereeffekt, som statsvejen kan have for lette trafikanter herunder skolebørn, ældre, svagtseende og gangbesværende.

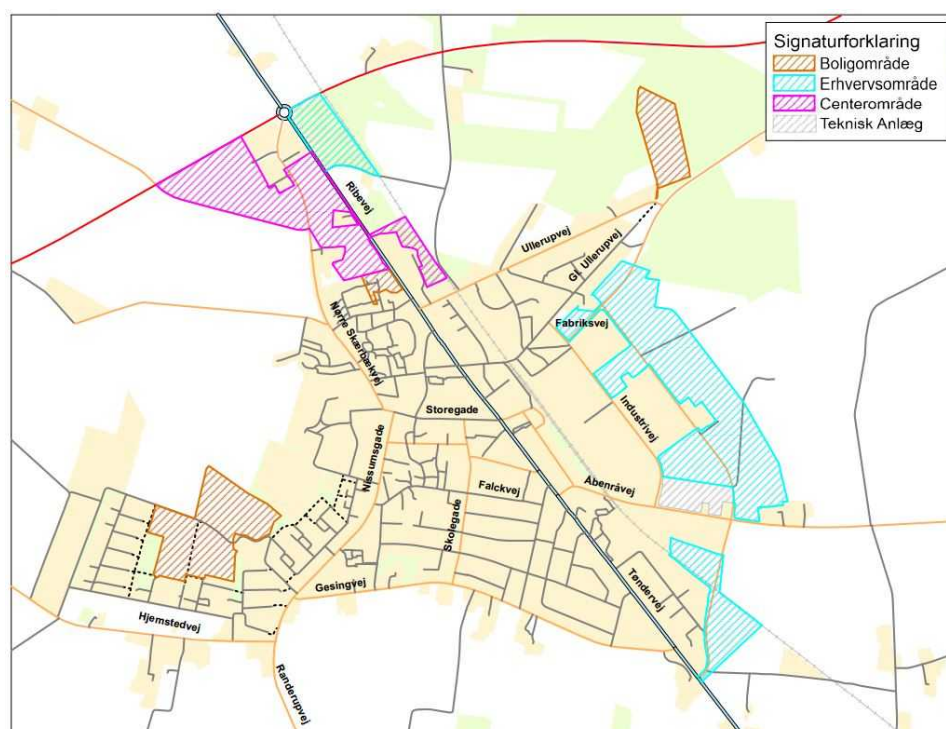
6.1.3 Fremtidig udvikling af Skærbæk

Skærbæk ligger syd for Rømø, og byen er derfor præget af turister og ferietrafikanter i ferieperioderne.

Jernbanen løber øst for Tøndervej/Ribevej og har station i Skærbæk.

Skærbæk er karakteriseret af store boligområder med parcelhuse. I hjertet af Skærbæk omkring Storegade findes et lille centerområde med butikker. Der er en folkeskole (op til 9. klasse) i byen samt privat realskole, begge i samme område.

Øst for Tønder/Ribevej ligger enkelte industrivirksomheder.



Figur 7: Udpegede udviklingsområder i Skærbæk.

Byudviklingen med hensyn til boligområder er planlagt at skulle foregå nord for det eksisterende boligområde nord for Hjemstedvej samt nord for Ullerupvej.

Der er åbnet mulighed for erhvervsudvikling nord for Industrivej samt nord for Ullerupvej mellem Ribevej og jernbanen, jf. kortet ovenfor.

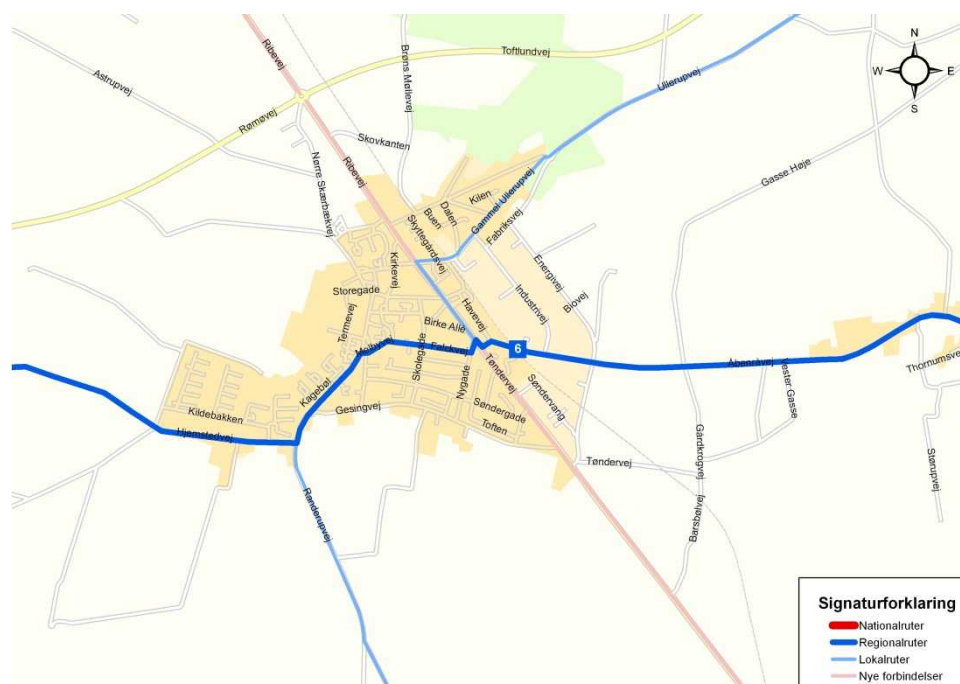
Centerområdet i den nordlige del af Nørre Skærbækvej vil ligeledes kunne udvikle sig mellem Ribevej og Nørre Skærbækvej samt mellem Nørre Skærbækvej og Rø-møvej.

Delkonklusion, Byudvikling:

De nye byudviklingsområder trafikbetjenes til/fra eksisterende trafik- eller fordelingsveje, hvilket ikke vurderes at give anledning til trafikale problemer. Der vurderes heller ikke yderligere trafikale ombygninger/tiltag som konsekvens af byudviklingen udover de trafiksikre vejtilslutninger fra det overordnede vejnet, der er planlagt i forbindelse med den konkrete byggemodning af områderne.

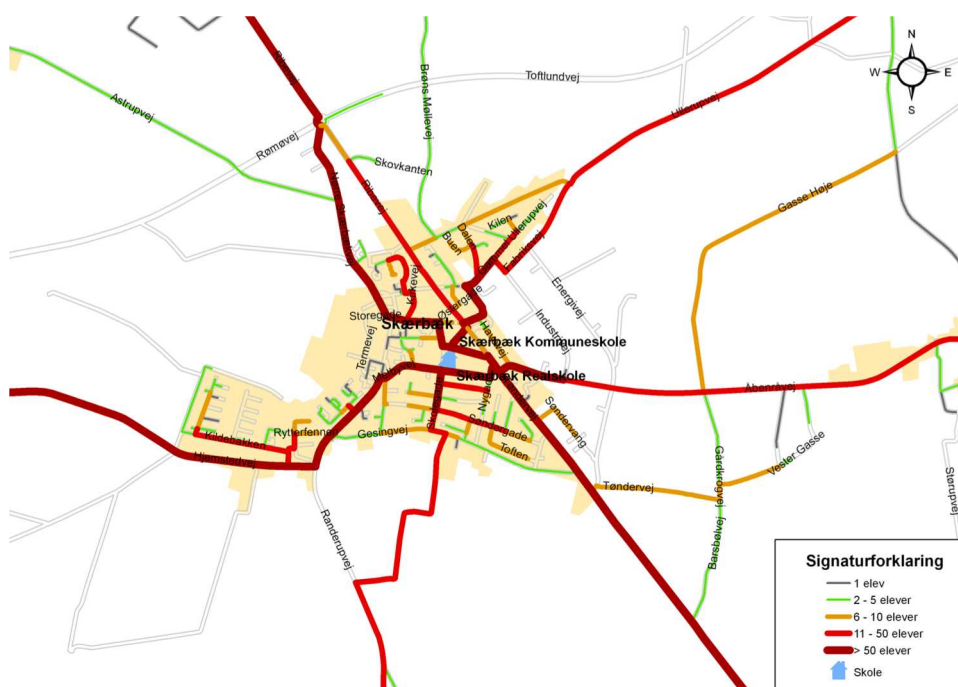
6.1.4 Cykelruter

I cykelruteplanen er der udpeget cykelruter i Skærbæk, som det fremgår af kortet.



Figur 8: Cykelruter i Skærbæk udpeget i Cykelruteplanen.

Tønder Kommune har gennemført en skolevejsanalyse. Kortlægningen for skolerne i Skærbæk fremgår af figuren nedenfor.



Figur 9: Skolevejsanalyse for Skærbæk distriktskole og Skærbæk realskole.

Med afsæt i udpegningen af cykelruter samt skolevejsanalysen, peger Cykelruteplanen på nye projekter i Skærbæk, som det ses af kortet nedenfor.



Figur 10: Projekter udpeget i Cykelruteplanen.

Enkelte projekter er gennemført og fremgår derfor ikke i delkonklusionen.

Delkonklusion, Cykelstiplan:

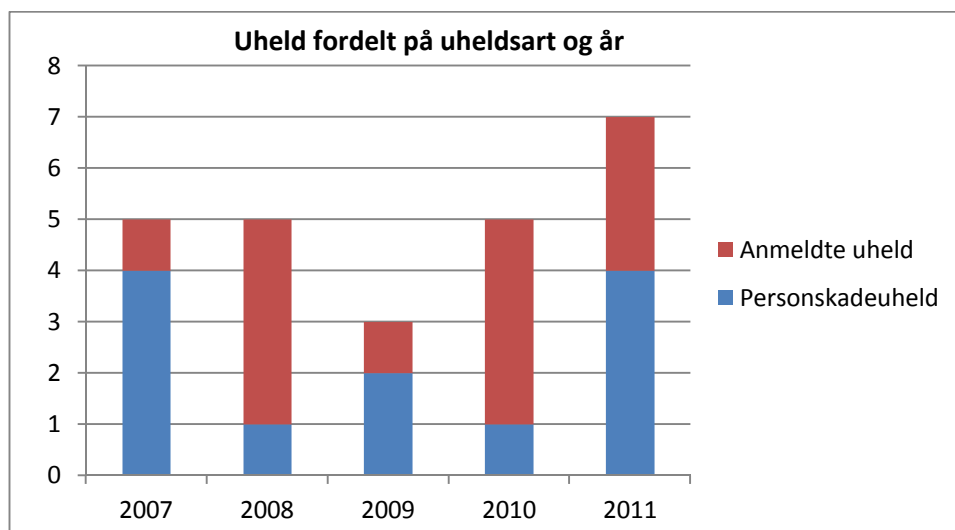
Der foreslås gennemført projekter på følgende lokaliteter. Numrene i parentes refererer til tabel 7 i cykelruteplanen:

- Hjemstedvej mellem Randerup og Kildebakken (S54)
- Gesingvej / Hjemstedvej (P114)
- Gesingvej mellem Kildebakken og Melbyvej (del af S57)
- Melbyvej mellem Hjemstedvej og Skolegade (S56)
- Gl. Ullerupvej (S58)
- Ullerupvej / Fabriksvej (P97)
- Åbenråvej (S81)
- Skolegade (S97)
- Energivej / Åbenråvej (P109)

En oversigt med projekterne fremgår af afsnit 8.

6.2 Uheld

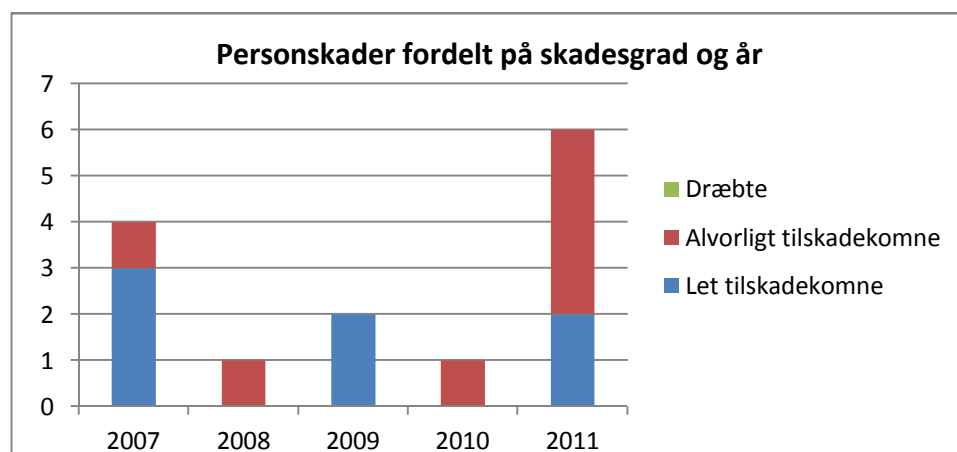
Uheldsbilledet i Skærbæk i perioden 2007-2011 fremgår af figuren nedenfor.



Figur 11: Uheld i Skærbæk i perioden 2007-2011 fordelt på uheldsart.

Det statistiske grundlag er meget spinkelt, men som det fremgår af figuren er antal uheld steget i perioden fra ca. 5 uheld til 9 uheld. Som det fremgår ligger antallet af personskadeuheld mellem 1-4 pr. år, hvor personskadeuheldene i 2011 udgør 4. Materielskadeuheld ligger udgør i perioden mellem 0-2 pr. år.

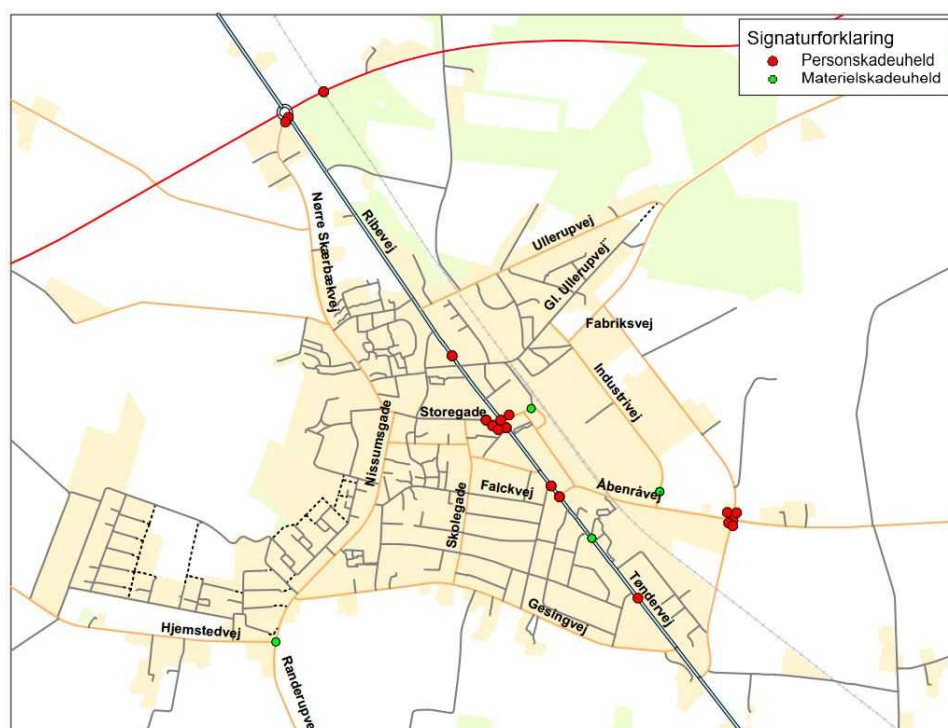
Uheldene i perioden 2007 – 2011 fordeler sig på skadesgrad, som det ses af figuren nedenfor.



Figur 12: Uheld i Skærbæk i perioden 2007-2011 fordelt på skadesgrad.

Som det ses er der i perioden ikke sket nogle uheld med dræbte. Antallet af personskader er steget væsentligt i 2011 fra et niveau på ca. 1 personskade i 2008-2010 til 6 personskader i 2011. I de personskade uheld, der skete i 2011 kom 4 personer alvorligt til skade mens 2 personer kom lettere til skade.

De uheld, der er sket i perioden 2007-2011 er sket på lokaliteterne, som det fremgår af kortet nedenfor.



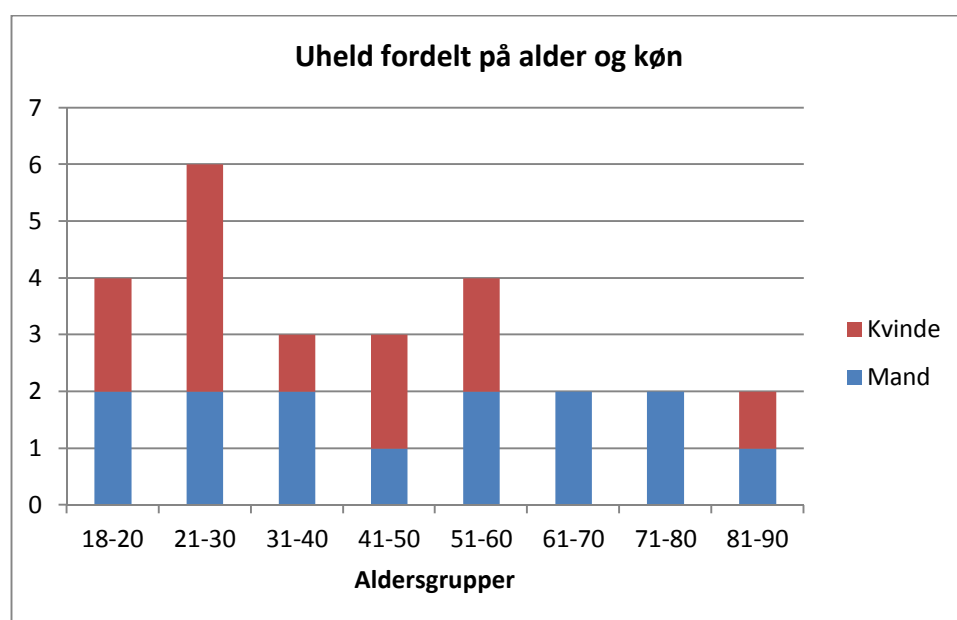
Figur 13: Uheld i Skærbæk i perioden 2007-2011 fordelt på lokaliteter.

Som det ses af kortet koncentrerer de fleste uheld sig om statsvejen, Tøndervej /Ribevej.

Uheldsbilledet viser, at der i krydset Åbenråvej/Energivej er en sort plet. Ved en sort plet forstås de lokaliteter på vejnettet, hvor der er sket 4 uheld eller mere fordelt på kryds og 5 uheld eller mere fordelt på strækninger (indenfor 400 m). Uheldsanalyse af krydset Åbenråvej/Energivej er beskrevet i afsnit 0.

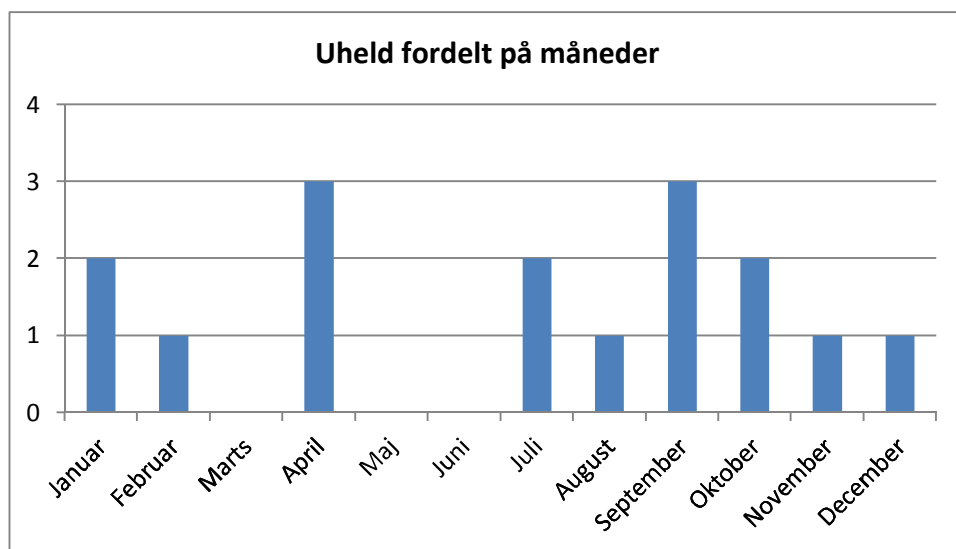
Der er i perioden sket ét personskadeuheld på Rømøvej ved jernbanebroen samt ét materielskadeuheld i krydset Hjemstedvej/Randerupvej, ét på Jernbanegade samt ét på Industrivej.

Der er næsten en ligelig fordeling af mænd og kvinder involveret i de uheld, der er sket i Skærbæk i perioden 2007-2011, jf. figuren nedenfor. I aldersgruppen 21-30 år er det hovedsageligt kvinder, der har været involveret, mens det i aldersgruppen 61-80 udelukkende er mænd, der har været involveret i ulykkerne.

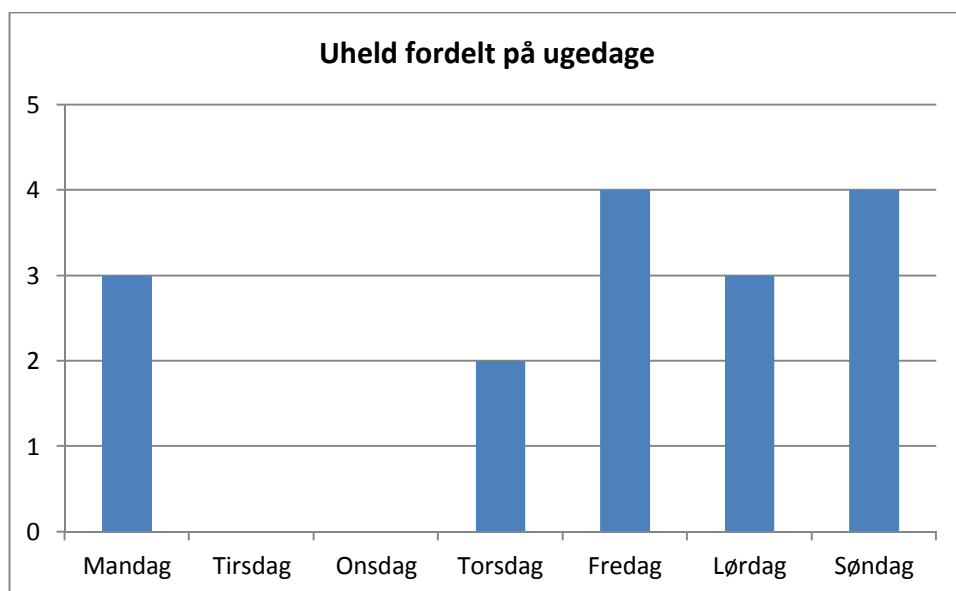


Figur 14: Uheld i Skærbæk i perioden 2007-2011 fordelt på alder og køn.

Hovedparten af uheldene er sket i efterårs- og vinterperioden samt omkring weekenderne, jf. figur 15 og 16.

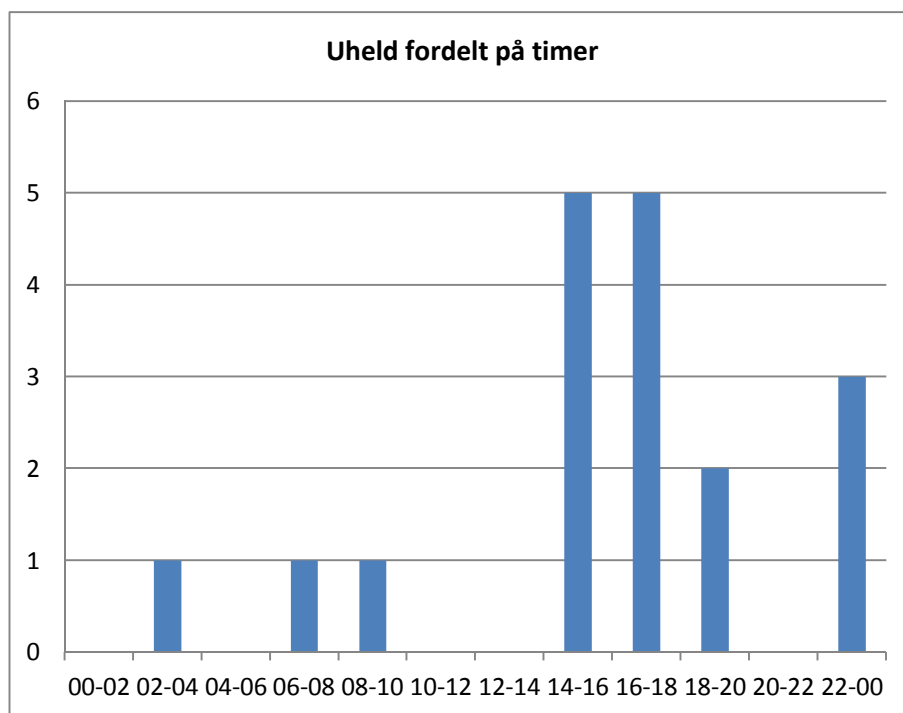


Figur 15: Uheld i Skærbæk i perioden 2007-20011 fordelt på måned, hvor uheldene er sket.

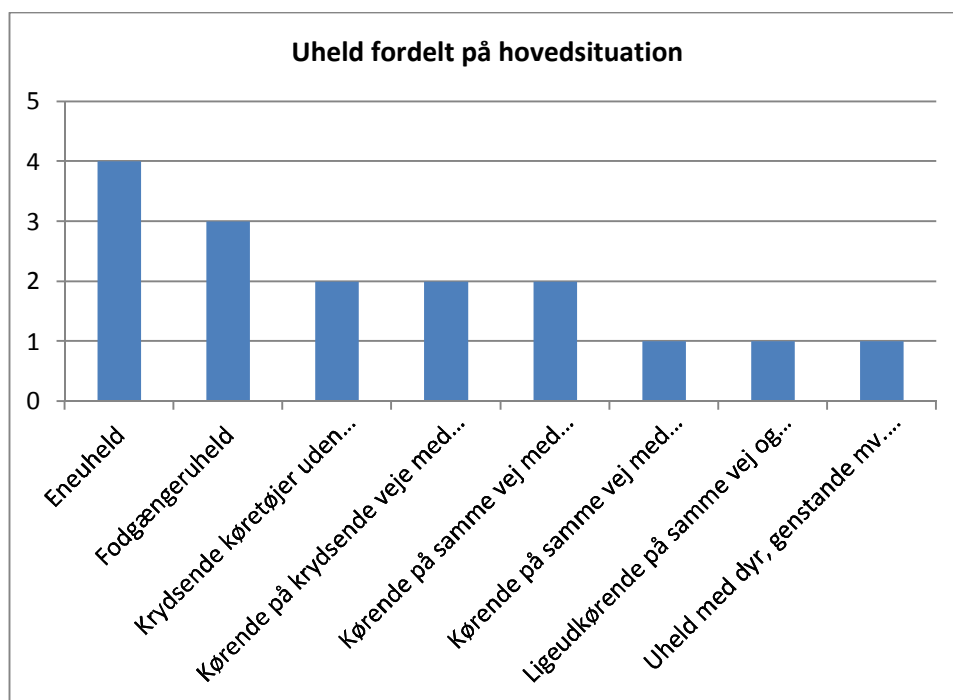


Figur 16: Uheld i Skærbæk i perioden 2007-20011 fordelt på ugedage, hvor uheldene er sket.

Uheldene er oftest sket i tidsrummet mellem kl. 14 -18, jf. figuren nedenfor.

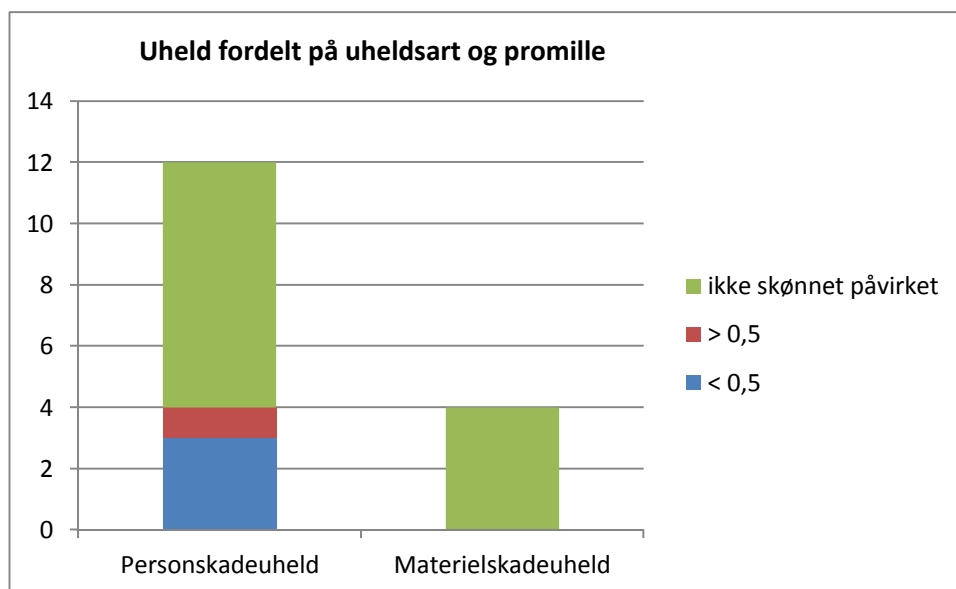


Figur 17: Uheld i Skærbæk i perioden 2007-20011 fordelt på timer i døgnet.

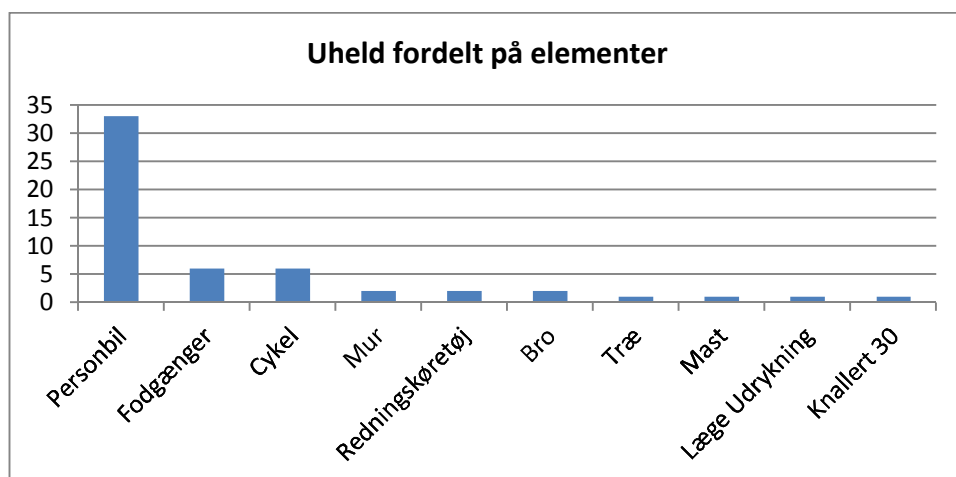


Figur 18: Uheld i Skærbæk i perioden 2007-20011 fordelt på ubeldssituation.

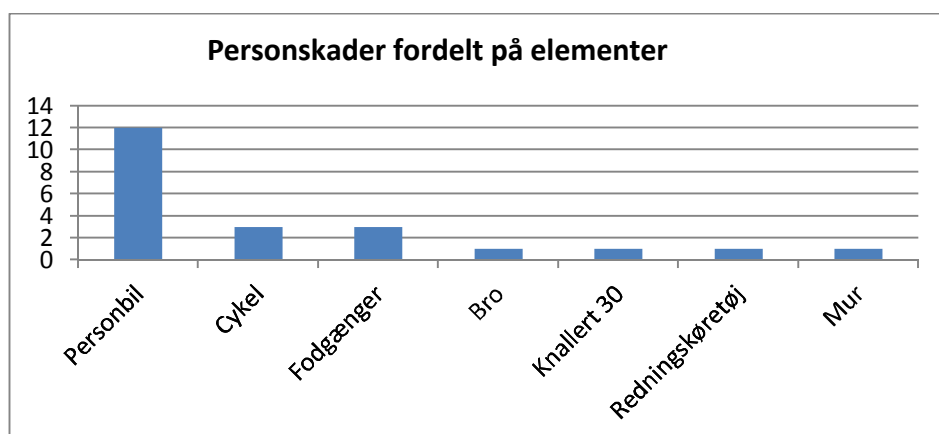
Som det ses af figur 18, har der kun i 4 af de i alt 16 uheld, der er sket i perioden 2007-2011 været spiritus involveret.



Figur 19: Uheld i Skærbæk i perioden 2007-20011 fordelt på uhedsart og promille.

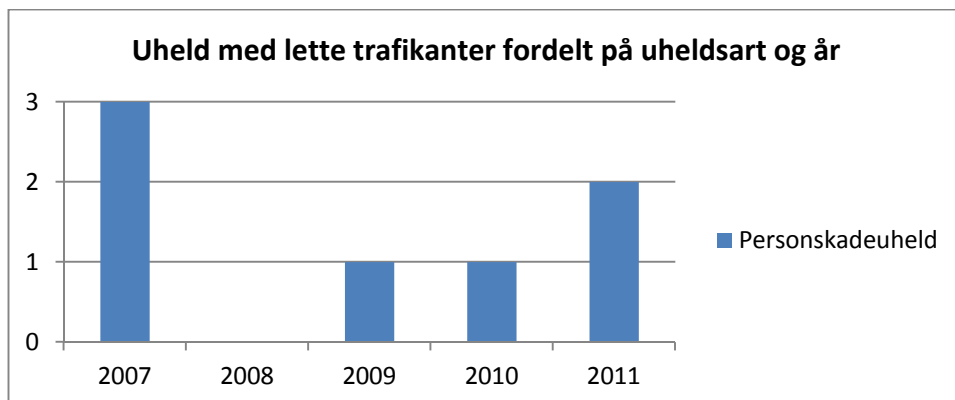


Figur 20: Uheld i Skærbæk i perioden 2007-20011 fordelt på element, der forårsagede uheldet.

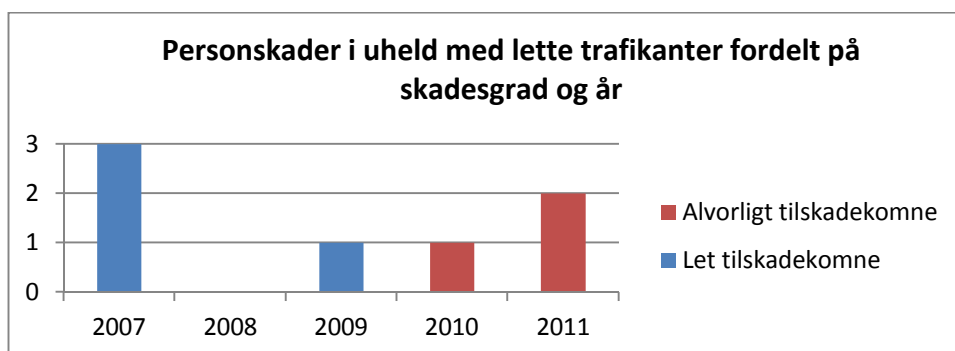


Figur 21: Personskadeuheld i Skærbæk i perioden 2007-20011 fordelt på element, der forårsagede uheldet.

I uheld, hvor lette trafikanter har været involveret er der sket 7 personskadeuheld i perioden 2007-2011. Af disse personskadeuheld er 3 alvorligt tilskadekomne, mens 4 er lettere tilskadekomne.

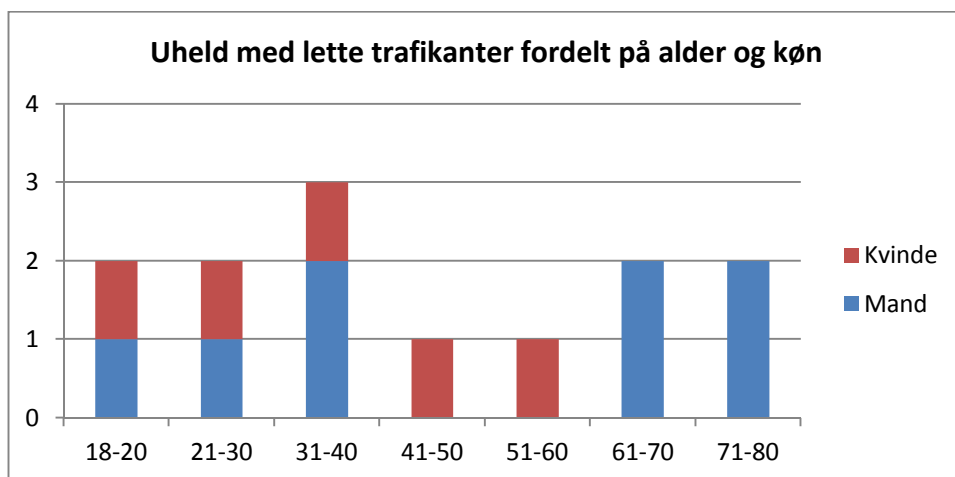


Figur 22: Uheld med lette trafikanter i Skærbæk i perioden 2007-2011 fordelt på uhedsart og –år.



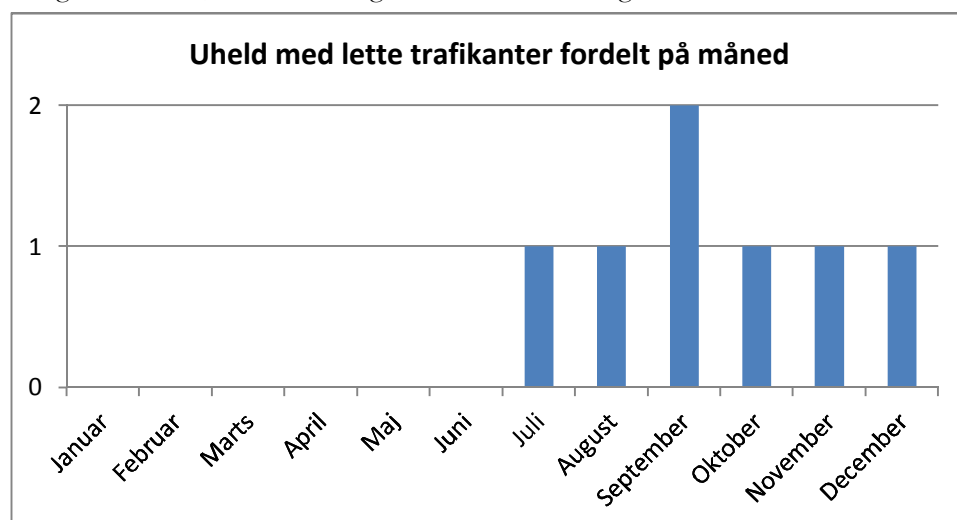
Figur 23: Personskader i uheld med lette trafikanter i Skærbæk i perioden 2007-2011 fordelt på skadesgrad og –år.

De fleste uheld med lette trafikanter har været enten unge mænd eller mænd i aldersgruppen 61-80 år, jf. figuren nedenfor.

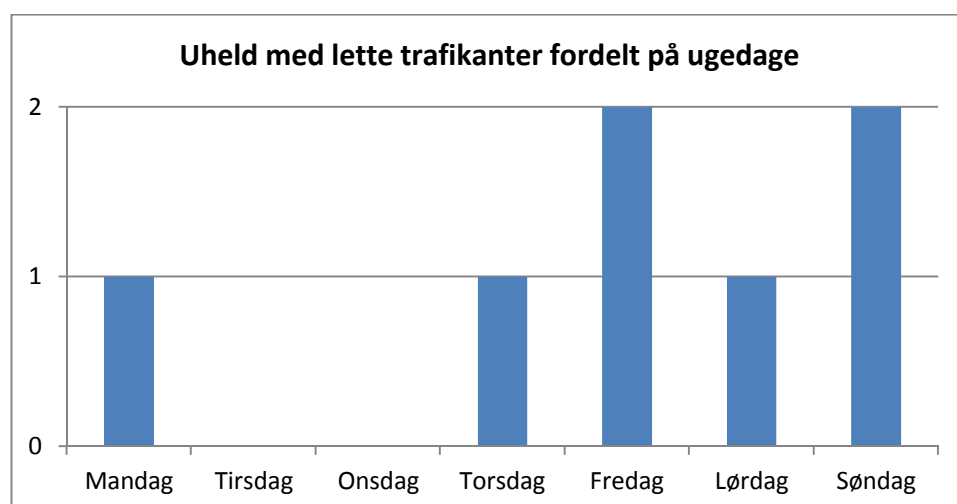


Figur 24: Uheld med lette trafikanter i Skærbæk i perioden 2007-2011 fordelt på alder og køn.

Uheldene med lette trafikanter er sket i perioden juli til december og i dagene omkring weekenden, som det fremgår af nedenstående figurer.

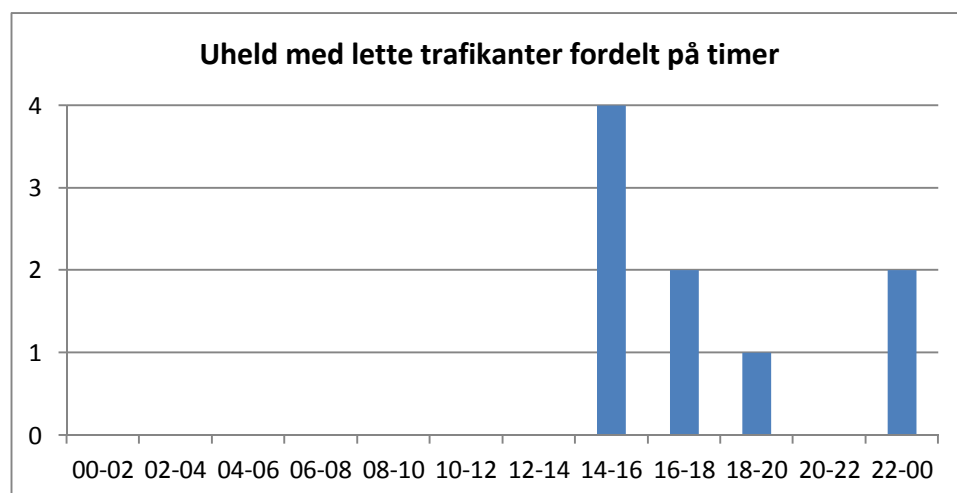


Figur 25: Uheld med lette trafikanter i Skærbæk i perioden 2007-20011 fordelt på måned, hvor uheldene er sket.



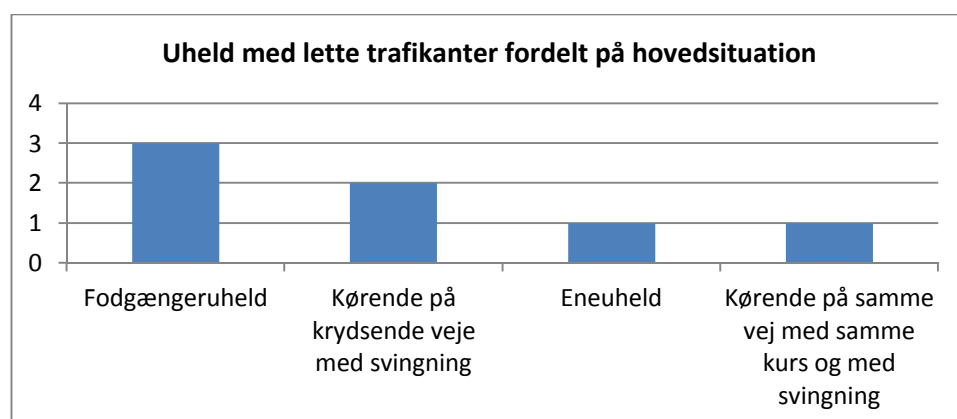
Figur 26: Uheld med lette trafikanter i Skærbæk i perioden 2007-20011 fordelt på ugedag, hvor uheldene er sket.

Uheldene er sket i tidsrummet kl. 14-18, som det ses af figuren nedenfor.



Figur 27: Uheld med lette trafikanter i Skærbæk i perioden 2007-20011 fordelt på timer i døgnet, hvor uheldene er sket.

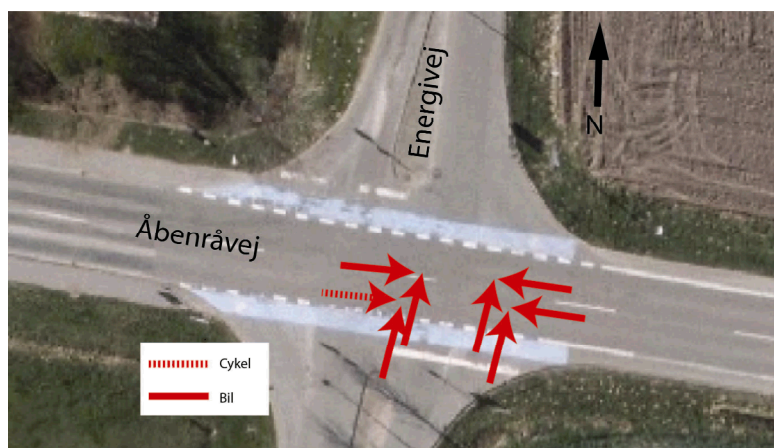
Uheldene, der er sket med lette trafikanter, er hovedsageligt sket med fodgængere, jf. figuren nedenfor.



Figur 28: Uheld med lette trafikanter i Skærbæk i perioden 2007-20011 fordelt på hovedsituation.

6.2.1 Uheldsanalyse for krydset Åbenråvej/Energivej

Nedenfor ses et kollisionsdiagram for krydset Åbenråvej/Energivej.



Det er sket 4 uheld i perioden 2007 til 2012. Alle uheld er tværkollisioner og er sket, når bilister fra den sydlige ben af Energivej kører ud i krydset og overser kørende på Åbenråvej. 3 ud af 4 bilister fra Energivej ville forsætte over Åbenråvej og videre af Energivej i nordlig retning. Alle uheld er sket i tørt vejr i dagslys.

Oversigten er umiddelbart god for bilister på det sydlige ben af Energivej mod vest. Mod øst kan beplantningen og eventuelle høje afgrøder på marken genere oversigten. Uheldshypotesen er derfor, at trafikanterne enten fejlbedømmer hastigheden på egen og anden parts køretøj eller overser trafikanter på Åbenråvej primært i situationer, hvor trafikanten skal krydse Åbenråvej og forsætte videre af Energivej i nordlig retning.

Krydset kan forbedres ved enten at forsætte krydset, så det ikke er muligt at køre lige over for trafikanter på Energivej eller ved at etablere en rundkørsel. Forsætningen af krydset påvirker kun trafikanters hastighed på Energivej mens en rundkørsel sænker hastigheden for trafikanterne på både Åbenråvej og Energivej.

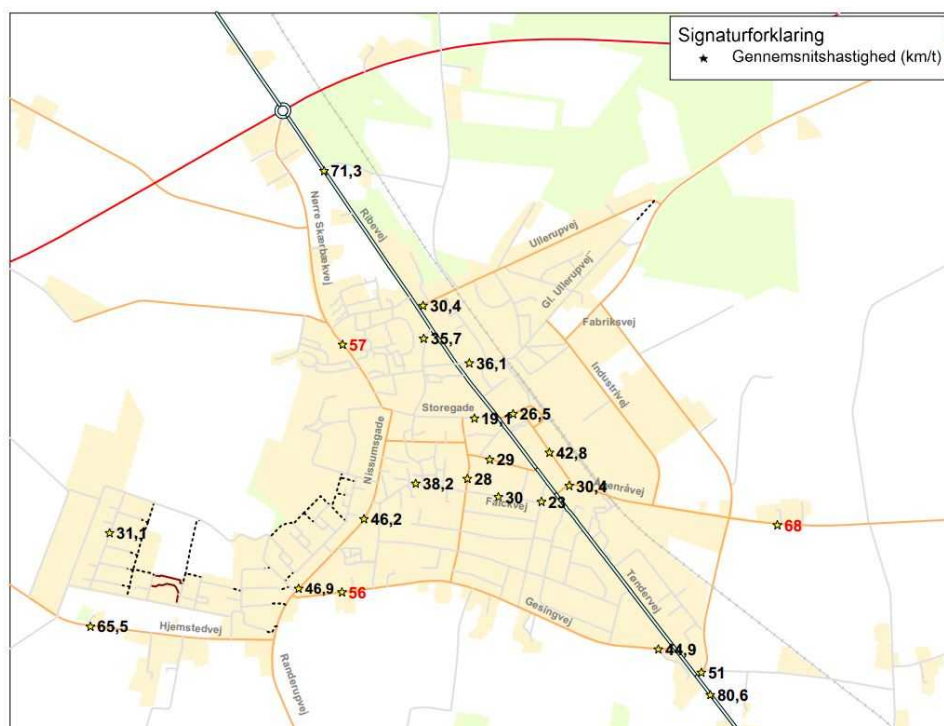
Delkonklusion, Uheld:

Der findes en sort plet på Energivej/Åbenråvej, hvorfor en ombygning i form af en rundkørsel eller et forsat kryds foreslås.

Udover ovenstående giver uheldsbilledet ikke anledning til at foreslå konkrete ombygningsprojekter.

6.3 Hastighed

Tønder Kommune udfører hastighedsmålinger på udvalgte lokaliteter i kommunen. I Skærbæk er der i perioden 2008-2014 foretaget målinger, som det fremgår af kortet nedenfor.



Figur 29 Målt gennemsnitshastighed på udvalgte lokaliteter i Skærbæk i perioden 2008-2014.

I Hastighedsplanen for Tønder Kommune er målsætningen, at:

- ”ingen kommuneveje må have en gennemsnitshastighed, der er højere end hastighedsgrænsen”

På en længere strækning i den nordlige ende, ved forretningsområdet af Nørre Skærbækvej er hastighedsgrænsen i 2013 nedsat til 60 km/t fra 80 km./t. Gennemsnitshastigheden er målt til 57 km/t på strækningen, hvor den tilladte hastighedsgrænse er 50 km/t.

Gennemsnitshastigheden er 56 km/t på strækningen på Gesingvej, hvor den tilladte hastighedsgrænse er 50 km/t. På Hjemstedvej er gennemsnitshastigheden 65,5 km/t hvor hastighedsgrænsen er 60 km/t og på Åbenråvej er gennemsnitshastigheden 68 km/t hvor hastighedsgrænsen er 60 km/t. Målsætningen overholdes således ikke på disse lokaliteter.

Der er opsat ”din fart”-viser på Nørre Skærbækvej og Gesingvej, hvilket vurderes at være en god løsning, som gerne skulle få effekt på hastigheden. Langs Nørre Skærbækvej er cykelstier/fællessti i begge sider af vejen. Vejen er næsten facadeløs kun

med enkelte ind- og udkørsler langs vejen. ”Din fart”-viserne vurderes således umiddelbart at være en god løsning. Det anbefales dog at holde strækningen under observation med hastighedsmålinger for at vurdere, om ”din fart”-viseren har den ønskede effekt. Det bør overvejes at indføre en lokal hastighedsgrænse ved forretningsområdet på 60 km/t, så der er sammenhæng mellem hastighedsgrænsen og vejens tracé.

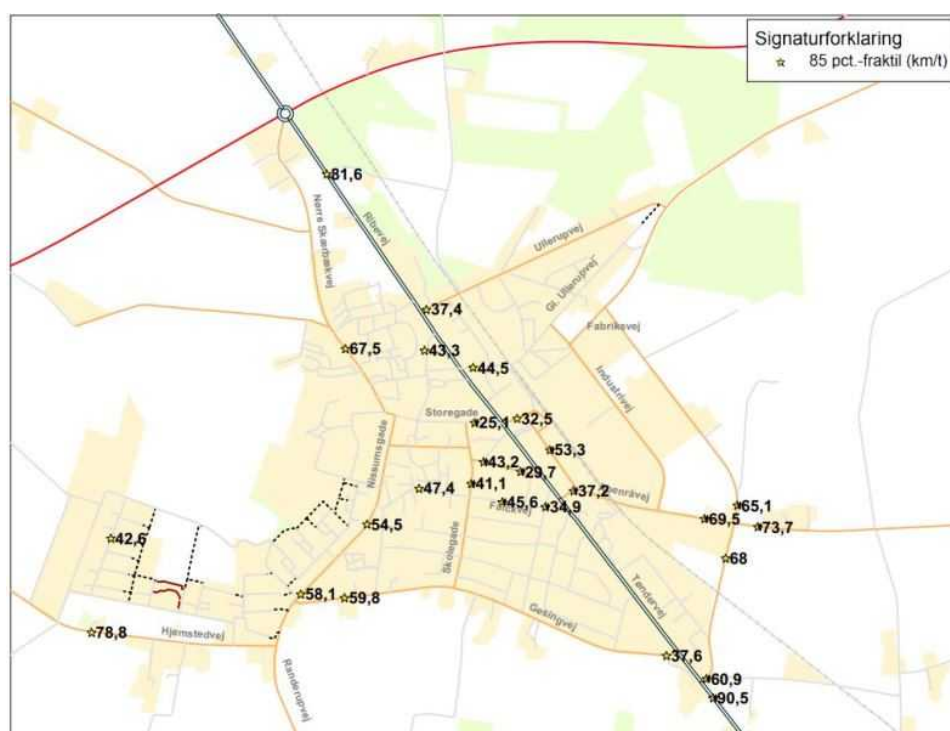
På Gesingvej og Åbenråvej er ligeledes opsat ”din fart”-viser. Gesingvej er skolevej uden faciliteter til de lette trafikanter. I 2014 etableres der dobbeltrettet cykelsti på strækningen, hvilket forbedrer trafiksikkerheden og øger trygheden på strækningen.

Der kan ligeledes opsættes ”Din fart” visere på Hjemstedvej som et middel til at reducere den gennemsnitlige hastighed.

En målsætning i Hastighedsplanen for Tønder Kommune er ligeledes, at:

- ”på strækninger forbi kommunens skoler må 85%-fraktilhastigheden ikke overstige hastighedsgrænsen”

Af kortet nedenfor fremgår 85%-fraktilen på de udvalgte lokaliteter, hvor der er gennemført hastighedsmålinger.



Figur 30: Målt 85%-fraktil på udvalgte lokaliteter i Skærbæk i perioden 2008-2014.

Som det fremgår af kortet, ligger 85%-fraktilen på skolevejene Birkeallé (29,7 km/t og 43,2 km/t), Falckvej (45,6 km/t) og Skolegade (41,1 km/t) under hastigheds-

85%-fraktilen er den hastighed, som 85% af de registrerede køretøjer kører under.

grænsen på 50 km/t. I forhold til målsætningerne i Hastighedsplanen er der således ikke anledning til at gennemføre trafiksikkerhedsmæssige forbedringer, men det anbefales at indføre 30 eller 40 km/t zone omkring skolerne, da flere elever oplever det som utrygt at færdes der.

Som en del af Hastighedsplanen for Tønder Kommune findes en Hastighedsplan for Skærbæk. Planen fremgår af figuren nedenfor.



Figur 31: Hastighedsplan for Skærbæk.

Som det ses af figuren, er det foreslået at reducere den skilte hastighed på Hjemstedvej til 60 km/t. Dette er gennemført. Den gennemsnitlige hastighed jf. ovenstående er dog stadigvæk for høj (65,5 km/t).

Ligeledes er der udpeget boligområder, hvor der kan etableres 30 / 40 km/t hastighedszoner. Disse zoner er markeret med grønt på figuren ovenfor. I Ha-

stighedsplanen anføres det, at hastighedszonerne etableres ud fra en prioritering af følgende parametre:

- Antal uheld
- Antal skolebørn i området
- Vigtige skolevejsruter gennem området
- Nuværende hastighedsniveau på vejen i boligområdet

Der er ikke registreret uheld i nogle af boligområder i Skærbæk. For at øge oplevet tryghed i trafikken omkring skolen, kan det overvejes at indføre 30 eller 40 km/t zone.

Delkonklusion, Hastighed:

Gennemsnitshastigheden på Nørre Skærbækvej er højere end den skilte hastighedsgrænse. Der er opsat ”din fart”-viser.

Gennemsnitshastigheden på Gesingvej er højere end den skilte hastighedsgrænse. Vejen er en skolevej uden faciliteter for de lette trafikanter. Der etableres dobbeltrettet cykelsti langs vejen på strækningen fra Hjemstedvej til Genvejen i 2014.

Det foreslås at indføre 30 eller 40 km/t zone omkring skolerne for at forbedre den oplevede tryghed.

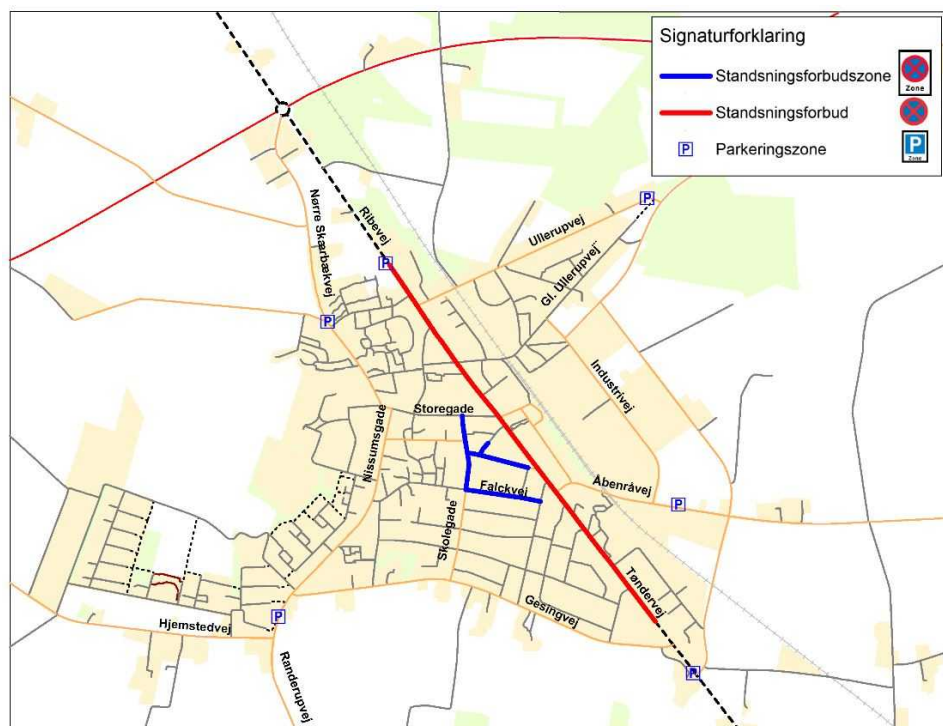
6.4 Parkering

Der findes forholdsvis mange mindre parkeringspladser i Skærbæk samt restriktioner for parkering og standsning. Skiltningen er et dominerende element i byen, hvorfor der er gennemført en kortlægning af skiltningen.

På kortet nedenfor er indtegnet principperne for standsnings- og parkeringsrestriktionerne.

Som det fremgår af nedenstående figur, er der langs Tøndervej/Ribevej som hovedregel et standsningsforbud, hvilket synes fornuftigt vejenes indretning taget i betragtning.

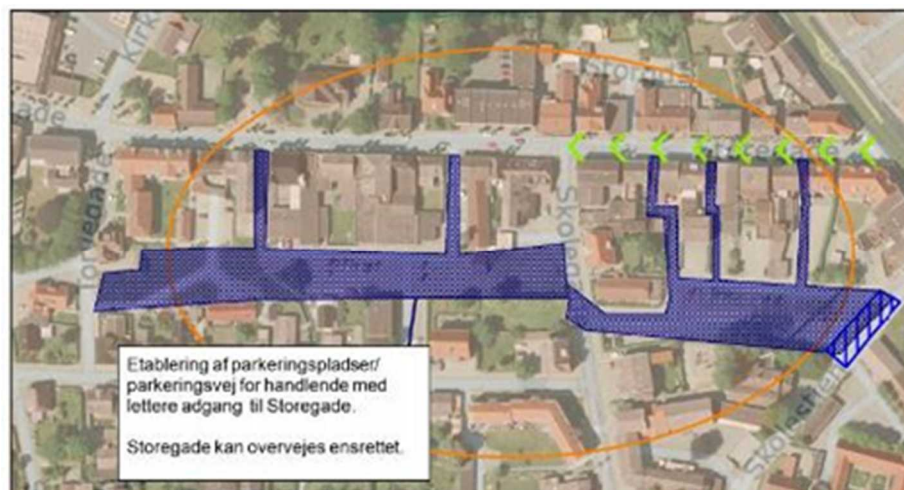
Der findes en del mindre parkeringspladser i byen, som der henvises til med p-henvisningsskilte. Dette vurderes fornuftigt ud fra den betragtning, at byen benyttes af mange turister med behov for at finde en parkeringsplads. De fleste parkeringspladser er uden tidsbegrænsning, hvilket ligeledes vurderes fornuftigt.



Figur 32: Standsnings- og parkeringsrestriktioner i Skærbæk.

Storegade har været en del af debatten i forhold til nærværende trafikplan. Der har bl.a. været følgende forslag:

1. Bibeholdelse af nuværende løsning med sivegade.
2. Ensretning i vestgående retning.
3. Omlægning til gågade, hvor bilister fjernes fra gaden.
4. Ny "vej" hen over parkeringsområderne, på sigt forbundet til Tøndervej



Figur 33: Ny "parkeringsvej" i Skærbæk

En sammenhængende parkeringsplads bag Storegade kan give en mere fleksibel adgang til Storegade, og vil med stor sandsynlighed også fjerne en del trafik fra ve-

jene omkring skolen. Og set med turistøjne vil det blive mere overskueligt at finde rundt og finde parkering. Det kan i den forbindelse overvejes at ensrette Storegade. Indtil der træffes beslutning om dette anbefales det at skærpe de hastighedsdæmpende foranstaltninger der allerede findes i Storegade.

I området omkring Skærbæk Skole – på Falckvej, nordlige del af Skolegade samt Birkeallé - er der standsningsforbudszone i tidsrummet 7.30 til 15.00. Dog er der på dele af Falckvej parkeringsforbud, for at lette muligheden for afsætning til skolen. At et parkeringsforbud ophæver et standsningsforbud virker ifølge flere interessenter forvirrende og burde erstattes af et skilt med tilladelse til af- og pålæsning.

Ved byskiltene er der skiltet p-zone for køretøjer over 3,5 ton i tidsrummet kl. 6-22. Denne skiltning stemmer nøje overens med restriktionerne i ”Bekendtgørelse om Parkering i Tønder Kommune”. Bekendtgørelsen tillader ikke parkering på vejareal med motorkøretøjer over 3500 kg samt påhængs-, sætte- og blokvogne samt trailere, traktorer, campingvogne og autocampere i tidsrummet kl. 22-06. Skiltningen synes således fornuftig, men kunne eventuelt udlades.

Delkonklusion, Parkering:

Parkerings- og standsningsprincipperne vurderes fornuftige. P-zone skilte for køretøjer over 3,5 ton kan eventuelt undlades. Dog bør skiltningen på Falckvej ændres fra P-forbud til Af- og Pålæsning tilladt.

En sammenhængende parkeringsplads bag Storegade anbefales, da det vil give en mere fleksibel adgang til Storegade.

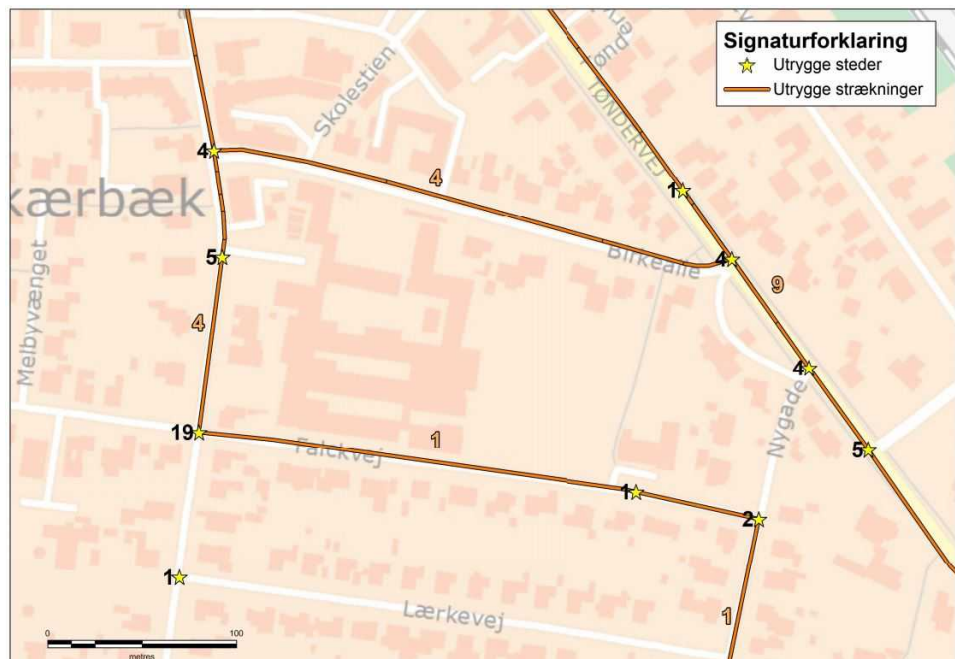
7 TRAFIKSIKKERHED OMKRING SKOLERNE

7.1 Kortlægning

I forbindelse med interessant inddragelsen kom det frem, at flere interessenter og især skolerne selv ser trafikale problemer omkring skolen især ved skolestart. Særligt om vinteren i morgenmørke og i dårligt vejr er situationen grel. Følgende problemer blev beskrevet:

- Der er ikke gode afsætningsmuligheder og de er ikke anvist/skiltningen er forvirrende.
- På Birkeallé er der problemer med skolebusser og modkørende trafik
- Der kommer flere skolebusser i 2014, som forværrer trafikproblemerne på Birkeallé.
- Ved skolestart er der kaoslignende tilstande.
- Eksisterende p-plads ved skolen er for lille. For skoleåret 2014/2015 og frem vil behovet for p-pladser stige, grundet flere medarbejdere.
- Ved krydsning af Skolegade viser trafiktællinger foretaget af elever, at 5 fodgængere krydsede ved forgængerfeltet ved Distriktsskolen p-plads, mens at der i krydset ved Falckvej/Melbyvej var 25 fodgængere og 83 cyklister der krydsede.
- Ved fodgængerfeltet Skolegade 13 viser en tælling at 7-8 elever krydsede mens langt flere brugte krydset ved pizzariaet.
- Manglende fodgængerfelter hvor skolepatruljen er placeret på Birkeallé og Falckvej.
- Forældre til elever på skolerne har udtrykt stor tilfredshed med den nye cykelsti på Hjemstedvej, men ytret bekymring i forhold til krydsning over Hjemstedvej fra Kagebøl. Dette analyseres ikke nærmere, da det falder uden for skolernes nærområde.

Tønder Kommune har lavet en internetbaseret borger- og skolevejsanalyse i 2014 over steder der opleves som utrygge. Stederne og strækningerne fremgår af figuren nedenfor.



Figur 34: Strækninger og steder der opleves som utrygge i borgeranalysen og skolevejsanalysen foretaget i 2014. Tallene angiver antal henvendelser på de konkrete strækninger og steder.

På strækningerne Tøndervej og Skolegade drejer henvendelserne sig især om høj hastighed. Ved krydset Skolegade/Falckvej/Melbyvej er det især mange biler og et farligt kryds der gør oplevelsen utryg, men også til dels dårlige oversigtsforhold og at bilerne ikke holder tilbage. Krydset er med højre vigepligt, hvilket for små børn ikke er logisk. På de andre strækninger og steder er der ikke noget éntydigt billede af, hvad der gør at trafikken opleves som utryg.

Gruppen af interessenter foreslår en ensretning af vejene omkring skolerne som en løsning.

Derudover er der foretaget en besigtigelse på vejene omkring skolen en morgen i april 2014 fra kl. 07.25 – 08.10 hvor der også er gennemført stopinterview af de forældre der i bil afleverede deres børn, samt en snak med mange af de børn der kom på cykel og gåben.

Spørgsmålene til forældrene var:

- Hvor kommer du fra?
- Hvor skal du hen?
- Kommer du igen og henter senere?
- Hvor ofte kører du denne tur?
- Hvorfor kører du dit barn i skole?

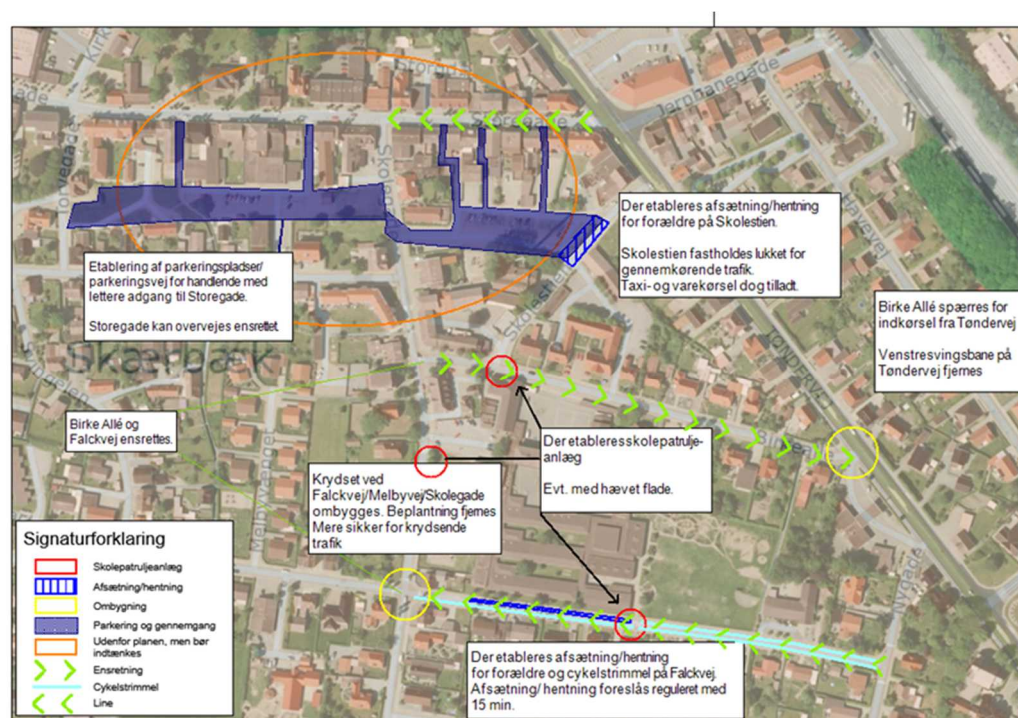
Disse svar er medtaget i analysen.

7.2 Analyse

Der er foretaget flere forskellige analyser på en løsningsmodel for området. Den analyse der giver den mest trafik sikre skolevej og den mest optimale trafikafvikling er en ensretning af Birkeallé mod Tøndervej og en ensretning af Falckvej mod Skolegade. Lukning af venstresvingsspor på Tøndervej til Birkeallé, samt etablering af cykelstrimler på Falckvej sammen med en ændring af parkeringsforholdene til afsætning/afhentning med begrænsning på tid.

Dertil en ombygning af krydset ved Falckvej/Melbyvej/Skolegade til imødegåelse af den utryghed som især børn oplever ved at skulle passere et kryds med højrevigeplicht og forholdsvis høj beplantning.

Skolestien fastholdes lukket da rigtig mange krydser vejen her. Afsætning/afhentning på Skolestien bør ske ved parkeringspladsen, så unødvendig biltrafik undgås på den sydlige del af Skolestien. Der kan eventuel etableres indkørsel forbudt med "ærindekørsel undtaget".



Figur 35: Analyse – ensretning af Birkeallé mod Tøndervej og Falckvej mod Skolegade. Grønne streger viser bilisters forventede ankomst til skolen og afgang fra skolen. Ombygning af kryds og etablering af skolepatruljeanlæg

Fordele:

- Trafik fra Tøndervej til Birkeallé fjernes.
- Trafikken reduceres på Birkeallé og på Falckvej.

-
- Busser på Birkeallé holder på den rigtige side af vejen så elever ikke skal krydse vejen, når de skal ind/ud af bussen.
 - Ved aflæsning på Falckvej sættes eleverne af på fortovet ved skolen og skal ikke krydse vejen.
 - Mulighed for cykelstrimler på begge sider af vejen, hvilket forbedrer cyklisternes sikkerhed.
 - Mere sikker krydsning af Skolegade ved Melbyvej

Ulemper:

- Ensretningen på både Birkeallé og Falckvej vil være til gene for beboerne på vejene.
- Trafikken kan stige på Lærkevej
- Der vil muligvis komme lidt mere trafik ved Skolestien/Birkeallé. Dette er uhensigtsmæssigt, da mange elever fra både Distriktsskolen og Realskolen krydser her, men et skolepatruljeanlæg, evt. på hævet flade kan mindske risikoen.

Andre konsekvenser:

- Busser og biler vil kunne benytte Skolestien i forbindelse med ankomsten. Storegade vil formeligt ikke blive benyttet så meget, da det vil være hurtigere at forsætte videre ad Tøndervej frem til Nygade => Falckvej.
- En evt. ensretning af Storegade vil kunne påvirke trafikken på Birkeallé, men en ”sammenlægning” af parkeringspladserne med vejadgang mellem Torvegade og Tøndervej, vil reducere denne risiko væsentlig.

8 KONKLUSION

Generelt må det siges at trafiksikkerheden i forhold til politiindberettede uheld i Skærbæk er god. Et enkelt kryds er udpeget som sort plet.

Løsningsforslaget indeholder:

- Ombygning i form af en rundkørsel eller
- Ombygning til et forsat kryds.

Når vi til gengæld peger på utryghed for trafikanter er billedet noget anderledes. Mange trafikanter oplever en stor utryghed, især lette trafikanter og herunder skolebørn.

En del af tiltagene i trafikplan for Skærbæk bliver derfor ud over at nedbringe antal dræbte og tilskadekomne i trafikken for hele Kommunen som forudsat i målsætningen, også at skabe mindre utryghed.

Ser vi på skolevejene kan det være en ide, at lave et forsøg på løsningsforslaget omkring skolerne i f.eks. 6-8 uger i en "ferieløs" periode for at se hvordan trafikken afvikles og om trygheden øges. Der bør såfremt forsøget gennemføres foretages trafiktællinger både før, under og efter forsøgsperioden på udvalgte strækninger i området.

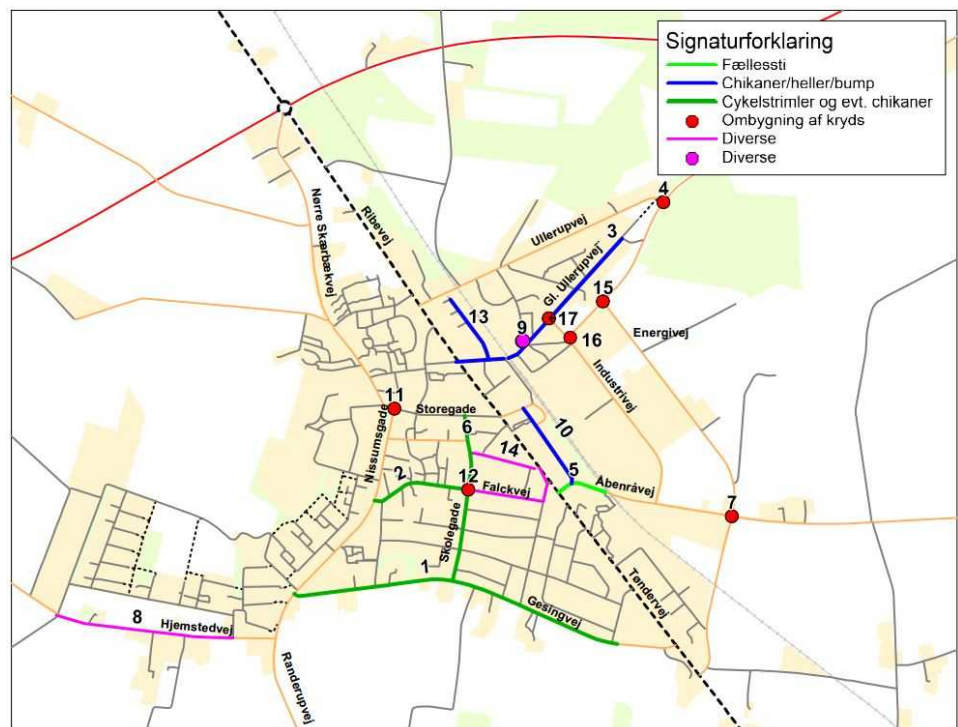
Løsningsforslaget indeholder:

- Ensretning af Falckvej og Birkeallé
- På Falckvej etableres der en P-bane, hvor forældre kan afsætte og hente børn. P-banen skal have restriktioner eksempelvis 15 min. parkering. P-banen etableres efter skolepatrulje anlægget i "skolesiden".
- På Falckvej etableres cykelstrimler i begge sider, undtaget på den strækning hvor der etableres P-bane til afsætning af elever.
- Birkeallé lukkes for trafikanter fra Tøndervej. Lukningen etableres med skilte og heller. Venstresvingsbanen på Tøndervej fjernes og erstattes af en helle.
- De allerede etablerede busholdepladser foran skolen på Birkeallé bibeholdes. Bør suppleres med p-restriktioner på Birkeallé omkring skolen.
- I forbindelse med gennemførelse af ovenstående delprojekter skal der også udføres et delprojekt med parkeringsrestriktioner for øvrige veje/pladser omkring skolerne, så uhensigtsmæssig parkering undgås.

- Krydset Melbyvej/Falckvej/Skolegade reguleres på anden vis så det bliver mere overskueligt for børn, eksisterende beplantning udskiftes med noget lavere.
- Skolepatruljeanlæg etableres på Falckvej, Skolegade og Birkeallé.

For at sikre sammenhæng til øvrige planer i Tønder Kommune er medtaget uddrag fra cykelruteplanen nedenfor.

Lokaliteterne er beskrevet i delkonklusion under tabel 6 i cykelruteplanen og er vist på nedenstående figur.



Figur 36: Lokaliteter i Skærbæk, hvor der foreslås gennemført trafiksikkerhedsmæssige projekter.

De ovenstående forslag handler mest om at bibeholde eller forbedre forholdene for de lette trafikanter. Så uanset om løsningsforslaget ovenfor vælges, vil trafiksikkerheden som minimum være uændret eller forbedret.

Den foreslåede løsning for vejnettet omkring skolerne forventes ikke at påvirke eventuelle ændringer på Storegade, da morgenspidstimerne ligger før butikkerne åbner.

Uanset hvilke tiltag der laves vil det betyde restriktioner for bilisterne i det centrale Skærbæk, hvilket kan ændre trafikmønsteret omkring Storegade og enkelte af de omkringliggende veje. Ændringerne vurderes ikke at skabe trængselsproblemer, hverken nu eller i 2017.

Såfremt modellen med den gennemgående parkeringsgade gennemføres forventes det at nedbringe antallet af trafikanter på skolevejene. Denne løsning vil med stor sandsynlighed også øge trafikanternes generelle tilfredshed med infrastrukturen i Skærbæk.

Lukning af adgangen fra Tøndervej til Birkeallé medvirker sandsynligvis til, at tilgode den barriereeffekt, som statsvejen har da trafikken i dette kryds flyttes til andre og fordeles sandsynligvis på flere lokaliteter.

Som helhed for Skærbæk i forhold til byudvikling, både for boliger og erhverv holdes erhvervsområderne væk fra bymidten og udvikles sammen med allerede eksisterende områder,, mens boliger ligger tæt på nuværende boligområder . Det betyder, at den infrastruktur der er anlagt eller under planlægning/anlæg passer godt sammen med den udvikling der forventes i forhold til områdernes anvendelse.

De enkelte lokaliteter er udpeget i forbindelse med kortlægningen og analysen af de forskellige temaer. En enkelt lokalitet kan godt være udpeget under flere temaer.

Tabellen nedenfor viser et overblik over lokaliteterne, og hvor de er udpeget.

Lokaliteter	Cykelruter - regionalrute	Cykelrute - skolevej	Uheld	Hastighed	Parkering	Trafiksikkerhed omkring skolerne	Borgerhenvendelser	Trafiksikkerhedsplaner	Trafikafvikling
1 Gesingvej / Hjemstedvej.		X							
2 Gesingvej (ml. Hjemstedvej og Nygade)				X			X	X	
3 Melbyvej (ml. Hjemstedvej og Skolegade)	X	X				X			
4 Gl. Ullerupvej	X	X							X
5 Ullerupvej /Fabriksvej		X							
6 Åbenråvej (ml. Jernbanen og Tøndervej)	X	X							
7 Skolegade		X				X			

8 Energivej / Åbenråvej	X		X				X	X	
9 Hjemstedvej, vest for Rytterfennen		X							
10 Gl. Ullerupvej / Dalen							X		X
11 Havevej							X		
12 Nørre Skærbækvej / Storegade							X		X
13 Melbyvej / Skolegade / Falckvej						X	X		
14 Skyttegårdsvej								X	
14 Trafikmiljøet omkring skolerne						X			
15 Fabriksvej / Gl. Ullerupvej									X
16 T-krydset Energi-vej/Fabriksvej									X
17 T-krydset Fabriksvej/Industrivej									X
18 Projekt med matr. Nr. 520									X

9 PROJEKTKATALOG

Der er for hver lokalitet foreslået et projekt med tilhørende anlægsoverslag, jf. tabellen nedenfor. Anlægsoverslaget er beregnet ud fra grove erfaringspriser for tilsvarende opgaver og er ekskl. evt. arealerhvervelse, geoteknik, opmåling og rådgivning.

Lokalitet	Problem	Løsningsforslag	Groft anlægs- overslag Ekskl. moms	Afledt drift Pr. år
1 Gesingvej/Hjemstedvej	Skolevej Trafikeret	Cykelfaciliteter og chikaner	1.000.000	40.000
2 Gesingvej (ml. Hjemstedvej og Genvejen)	Befærdet skolevej	Dobbeltrettet cykelsti, sideudvidelse fra 5 til 6,5 m og forbud mod gennemkørende tung trafik	2.000.000 1.500.000	80.000 50.000
3 Melbyvej (ml. Hjemstedvej og Skolegade)	Skolevej Regionalrute	Cykelstrimler i begge sider af kørebanen, evt. 2 minus 1 vej. Fortov i den ene side.	450.000	30.000
4 Gl. Ullerupvej	Bred vej Regionalrute	Cykelstrimler fra Ribevej til dobbeltrettet cykelsti i eget tracé. E18-tavle erstattes med E18.1 to steder.	250.000	12.000
5 Ullerupvej / Fabriksvej	Ingen foranstaltninger for sikker krydsning Tunge køretøjer	Fabriksvej sideudvides med 3 m og der etableres en krydsningshelle i 2 m bredde. Tavle med krydsende cyklister (A21 og undertavle med teksten 20 meter) opsættes, vejvisning flyttes til korrekt placering.	500.000	30.000
		Dynamiske tavler, som	700.000	20.000

		orientere om krydsende cyklister.		
6 Åbenråvej (ml. Jernbanen og Tøndervej)	Skolevej Høj hastighed	Enkeltrettede fællesstier i 2,2 m bredde. Stierne vurderes at kunne være indenfor eksisterende vejskel.	900.000	50.000
7 Skolegade	Skolevej Meget trafikeret	2 minus 1 vej inkl. 2 hastighedsdæmpende foranstaltninger	500.000	20.000
8 Energivej / Åbenråvej	Sort plet	Rundkørsel med cykelring eller forsat kryds.	3.500.000	75.000
9 Hjemstedvej, vest for Rytterfennen	Høj hastighed	Skiltet hastighed på 60 km/t og opsætning af ”din fart”.	50.000	2.500
10 Gl. Ullerupvej /Dalen	Dårlige oversigtsforhold	Arealerhvervelse og rydning af beplantning mm.	15.000	1.500
11 Havevej	Oplevet høj hastighed Nedslidte fortove Tung trafik Gennemkørselstrafik, genvej for bilister	Fortove ved Åbenråvej føres forbi Havevej. Havevej etableres som 2 minus 1 vej med én chikane.	300.000	3.500
12 Nørre Skærbækvej / Storegade		Ombygning af kryds. Der kan etableres vigepligt fra Hallen, så Nørre Skærbækvej og Storegade bliver primærvejen. Afventer evt. byfornyelsesprojekt	500.000	10.000
13 Melbyvej / Skolegade /	Dårlige oversigtsfor-	Chikaner og beplant-	100.000	10.000

Falckvej	hold, skolevej, oplevet utryghed	ning foreslås fjernet og der etableres ubetinget vigepligt fra Falckvej og Melbyvej.		
14 Skyttegårdsvej	Oplevet høj hastighed	Bump og 30 km/t zone	200.000	2.000
15 Trafikmiljø ved skolerne	Trafikafvikling og trafiksikkerhed	Ensretning af Birkeallé samt strukturering af afsætningsforhold biler og busser. Der etableres helleanlæg på Tøndervej, så venstresving til Birkeallé forhindres. Udvidelse af afsætningsmuligheder på Falckvej. Etablering af cykelstrimler. Ombygning af kryds mv. Etablering af skolepatruljeanlæg.	500.000-1.000.000	35.000
16 T-krydset Energi-vej/Fabriksvej	Trafikafvikling	T-kryds ændres til kurve, så trafikken ledes øst om byen. Vestlig del af Fabriksvej pålægges vigepligt.	660.000	55.000
17 T-krydset Fabriksvej/Industrivej	Trafikafvikling	T-kryds ændres til kurve. Sydlig del af Industrivej pålægges vigepligten.	590.000	50.000
18 Projekt med matr. 520	Trafikafvikling	Vejforbindelse mellem Gl. Ullerupvej og Fabriksvej. Tilsluttes Industrivej i et vigepligtsreguleret T-kryds.	1.700.000	115.000
I alt			16.415.000	691.500