

Thorsminde



Vemb



Staby



Ulfborg

Holstebro



Nr.  
Felding



Mejrup



Tvis

Vinderup



Sevel

# Trafiksikkerhedsplan

Holstebro Kommune



---

Holstebro Kommune

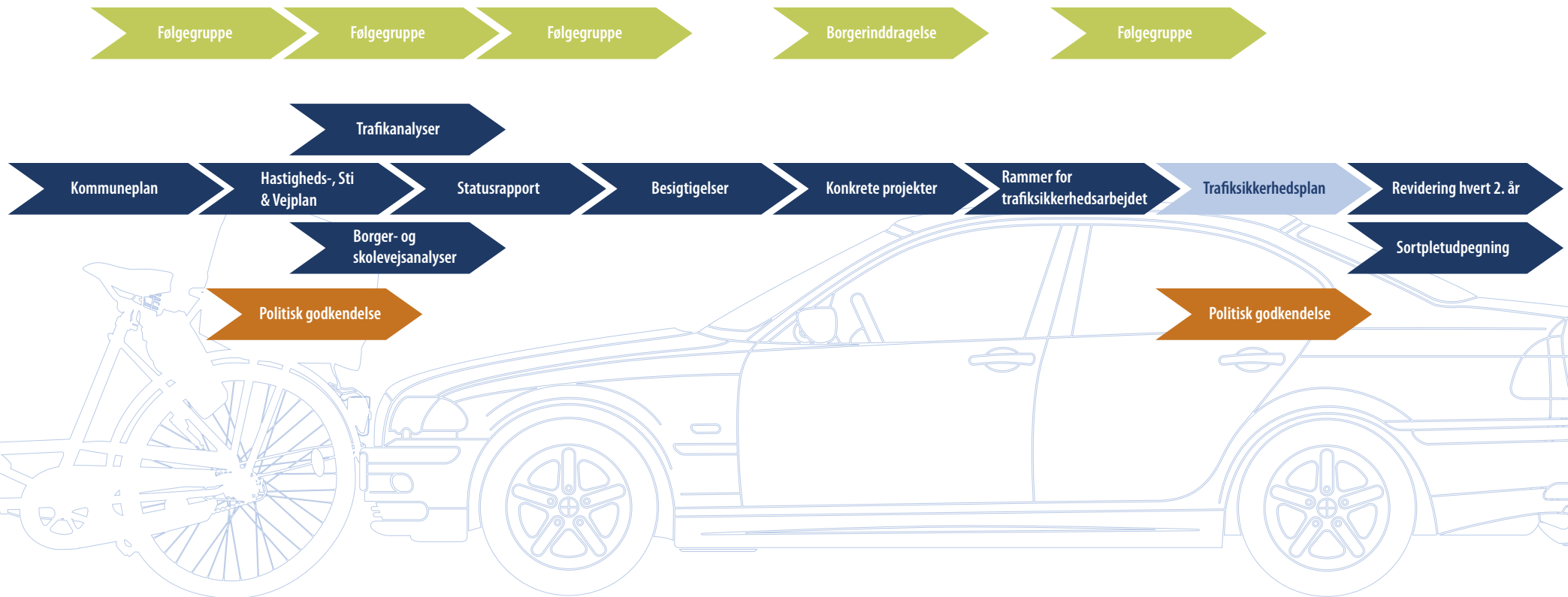
Trafiksikkerhedsplan

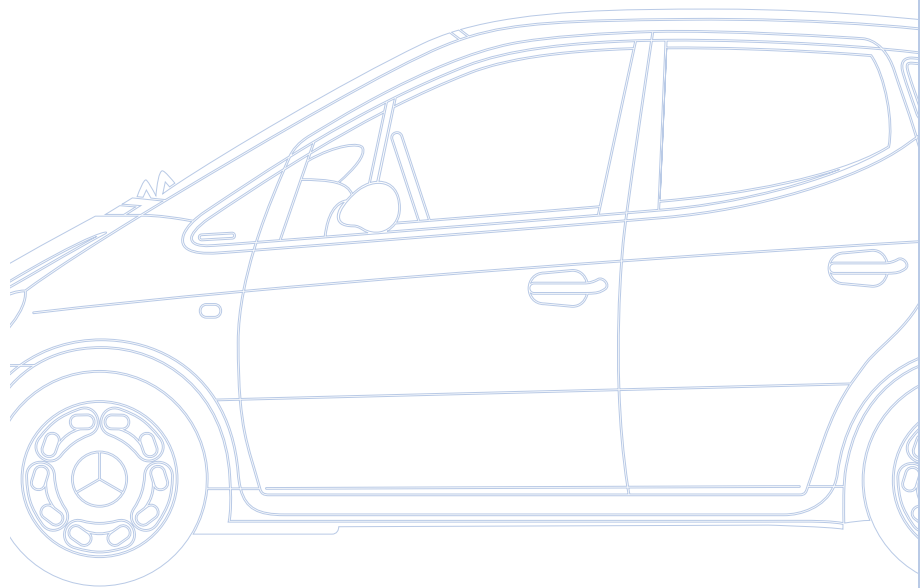
Godkendt d. 18. august 2009

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



# PROCES





## Trafiksikkerhed

Trafiksikkerhed er en samlet betegnelse for sikkerheden på vej- og stinettet. Arbejdet med trafiksikkerhed består af en bred vifte af forhold omkring det at færdes i trafikken og trafikens negative konsekvenser bl.a.:

- bekæmpelse af antallet af uheld
- bekæmpelse af utryghed
- sikkerhedsudstyr
- adfærd

Indenfor hvert emne er der en lang række af virkemidler og indsatser, der kan foretages for samlet set at gøre det mere trafiksikkert at færdes på vejene.

## Trafiksikkerhedsplan

En trafiksikkerhedsplan er en plan, der angiver, hvilke mål og visioner en kommune har indenfor trafiksikkerhed.

Planen skaber et grundlag for de kommende års arbejde med trafiksikkerhed. Et arbejde, der skal være med til at forbedre trafiksikkerheden og trygheden på vej- og stinettet. Planen udpeger de trafiksikkerhedsudfordringer, der er på kommunens vejnet og fastlægger de initiativer, kommunen vil arbejde med i den kommende periode.

En trafiksikkerhedsplan er en plan, der er baseret på en kortlægning af de trafikuheld, der er sket på kommunens vejnet, en dialog med interessenter og skoler samt på en inddragelse af borgerne. Det sikrer, at planen ikke alene omfatter de lokaliteter, der er belastet af uheld, men også de steder, hvor trafikanterne føler sig utrygge, når de færdes i trafikken.

Gennem realisering af planen iværksættes en række initiativer, der skal øge trafiksikkerheden i form af færre trafikuheld og øge trygheden blandt trafikanterne. Trafiksikkerhedsplanen dækker over en bred vifte af initiativer, som spænder fra fysiske ombygninger af veje og stier til kampagnearbejde og forbedring af driftsrutiner. (Baggrundsrapporten)



# INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>FORORD</b>	9			
<b>2</b>	<b>INDLEDNING</b>	11			
	- Kontrol, kampagne og samarbejde	11			
	- Tidsperspektiv	11			
	- Proces	11			
<b>3</b>	<b>TRAFIKSIKKERHED I DAGLIGDAGEN</b>	13			
	- Trafiktællinger og hastighedsmålinger	13			
	- Trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision	13			
	- Lokalplaner og trafiksikkerhed	13			
	- Sortpletudpegning hvert 2. år	14			
	- Samarbejde med politi	14			
	- Samarbejde med vejdirektoratet	14			
	- Borgerhenvendelser	14			
<b>4</b>	<b>VISION</b>	17			
<b>5</b>	<b>MÅLSÆTNING</b>	19			
<b>5.1</b>	<b>Delmål</b>	21			
	- Skolebørns transportvalg	21			
	- Overholdelse af hastighedsgrænser	21			
	- De unges trafikultur	21			
<b>6</b>	<b>INDSATSOMRÅDER</b>	23			
<b>6.1</b>	<b>Sorte pletter og utrygghed</b>	23			
	- Sorte pletter	23			
	- Afhjælpning af utrygge lokaliteter	23			
<b>6.2</b>	<b>Hastighed</b>	24			
	- Markering af overgangen mellem land og by	24			
	- Blå byer	24			
	- Hastighedsdæmpning ved skolerne	24			
<b>6.3</b>	<b>Skolebørn i trafikken</b>	27			
	- Afhjælpning af utrygge skoleveje	27			
<b>6.4</b>	<b>Samarbejde med borgere/interessenter</b>	27			
	- Lokalt trafiksikkerhedsråd	27			
<b>6.5</b>	<b>De unge trafikanter</b>	28			
<b>6.6</b>	<b>Kampagner</b>	28			
<b>7</b>	<b>EFFEKTBEREGNING</b>	31			
<b>7.2</b>	<b>Indsats for økonomi i perioden 2009 - 2011</b>	31			
<b>8</b>	<b>KONKRETE AKTIVITETER</b>	33			
<b>8.1</b>	<b>Sorte pletter</b>	33			
<b>8.2</b>	<b>Borgerudpegede lokaliteter</b>	33			
<b>8.3</b>	<b>Skoleveje</b>	33			
	<b>BILAG A</b> Statsveje	34			
	<b>BILAG B</b> Sorte pletter og strækninger	35			
	<b>BILAG C</b> Borgerudpegede lokaliteter	38			
	<b>BILAG D</b> Skoleveje	40			

# 1 FORORD

---

Trafiksikkerhed eller risiko for at komme til skade i trafikken har en stor betydning for den enkelte borgers dagligdag og lyst til at færdes i kommunen. Derfor spiller trafiksikkerhed en vigtig rolle i en række henseender som f.eks.:

- Antallet af skoleelever som selv kan cykle eller gå til skole
- De ældres mobilitet
- Generelt hvor attraktiv kommunen opfattes at bo i.

Sparede antal trafikuheld og tilskadekomne har også en særdeles positiv indvirkning på kommunens økonomi og er herved en positiv sidegevinst.

Derfor er trafiksikkerhed et centralt punkt i Holstebro Kommunes dagligdag og et område, som kommunen vil arbejde målrettet med i de kommende år.

## Trafiksikkerhedsplanens formål

For at kunne arbejde systematisk og sammenhængende med trafiksikkerhed har Holstebro Kommune udarbejdet nærværende trafiksikkerhedsplan. Planen udpeger de trafiksikkerhedsudfordringer, der er på kommunens vejnet og fastlægger de mål, som Holstebro Kommune vil arbejde mod at opfylde i den kommende 8 årige periode frem til og med år 2017.

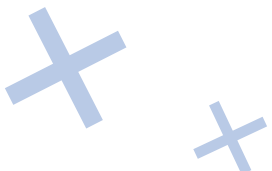
Ligeledes skal planen være et redskab i forbindelse med harmonisering og fastlæggelse af de fremtidige trafiksikkerhedsrutiner, i samordning af trafikdata, i håndtering af borgerhenvendelser og etablering af nye samarbejdsrelationer internt og eksternt i forhold til andre aktører på trafiksikkerhedsområdet.

Udover trafiksikkerhedsplanen, har Holstebro Kommune udarbejdet en vejklassificeringsplan, en hastighedsplan og en cykelruteplan. Vejklassificeringsplanen fastlægger, hvilken vejklasse de enkelte veje i kommunen tilhører samt definerer nogle geometriske krav for de enkelte vejklasser. Hastighedsplanen fastlægger hastighedsgrænsen på samtlige veje i byzonerne samt definerer nogle krav til hastighedsgrænser på vejnettet i det åbne land samt hvilke hastighedsdæmpende foran-staltninger der kan anvendes i de enkelte vejklasser. Cykelruteplanen fastlægger det net af cykelruter der er eller bør etableres i kommunen.





## En dynamisk plan

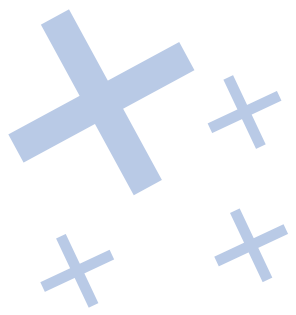


Trafiksikkerhedsplanen beskriver de trafiksikkerhedsinitiativer som Holstebro Kommune vil arbejde med i den kommende to årige periode frem til og med år 2017, med sigte på at forbedre trafiksikkerheden og trygheden på vej- og stinettet. Ved udgangen af år 2011 foretages en opfølgning på uheldsudviklingen og borgerhenvendelserne. På baggrund heraf vælges de aktiviteter som trafiksikkerhedsarbejdet vil omfatte de næstkommende to år. Herved sikres, at trafiksikkerhedsplanen vedbliver at være dynamisk og omfatter de aktiviteter som er relevant i kommunen.

vej- og stinettet. Det har 401 borgere og 2.043 elever fordelt på 20 skoler benyttet sig af, og herigennem givet deres meninger til kende med hensyn til at færdes på vej- og stinettet i kommunen. Desuden har Holstebro Kommune gennem de seneste år modtaget borgerhenvendelser som også indgår som grundlag for trafiksikkerhedsplanen. Det har været et værdifuldt input, som Holstebro Kommune gerne vil takke borgerne og skoleeleverne for. Derudover er der afholdt 1 borgermøde med diverse foreninger.

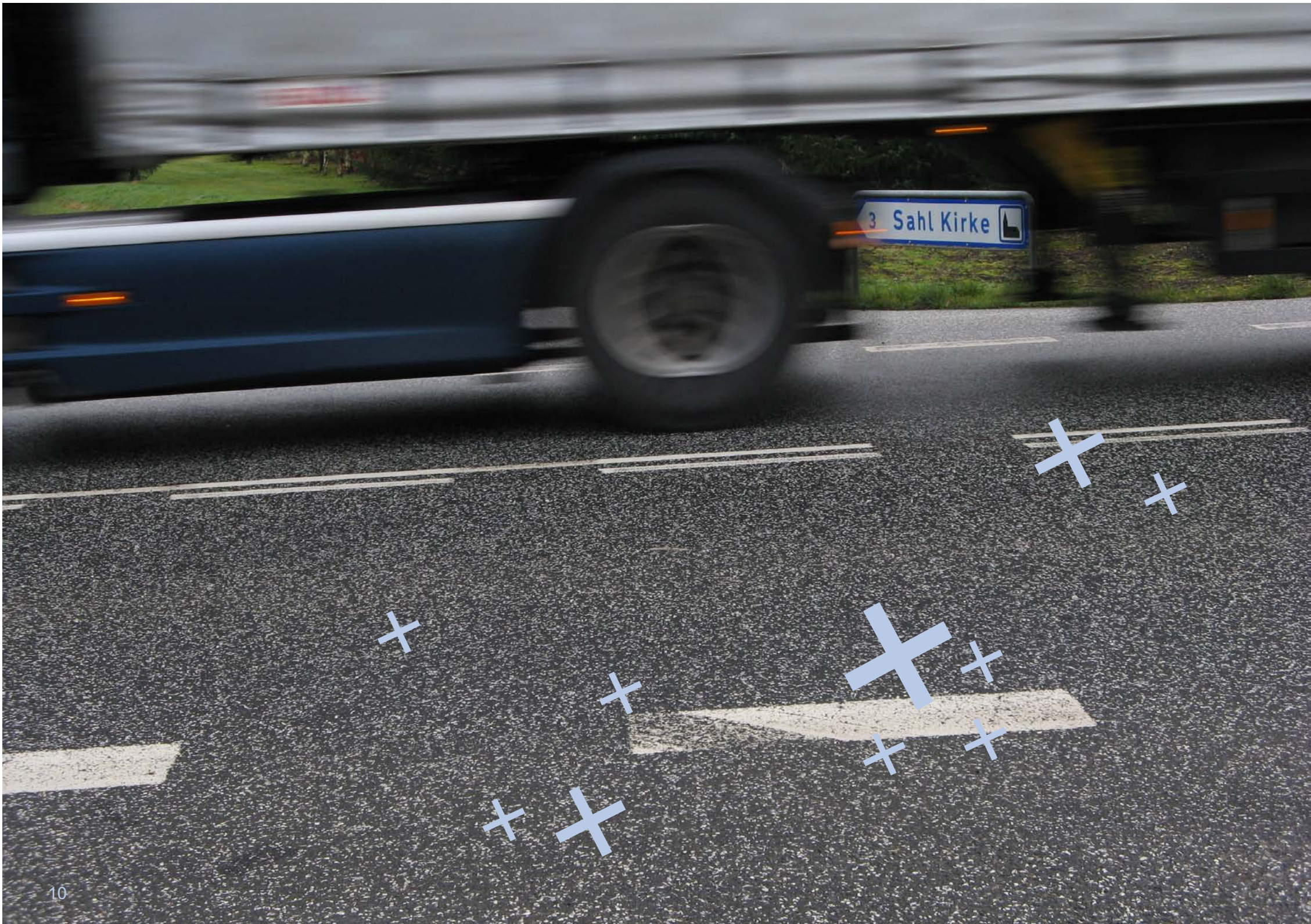
Trafiksikkerhedsplanen er godkendt d.18. august 2009.

## Fundamentet for planen



Planen er baseret på en kortlægning af de trafikuheld, som er sket på kommunens vejnet, en dialog med interessenter og skoler samt på en inddragelse af borgerne. Det sikrer, at planen ikke alene omfatter de lokaliteter, der er belastet af uheld, men også de steder, hvor trafikanterne føler sig utrygge, når de færdes i trafikken.

Skoleelever og borgerne i almindelighed har haft mulighed for at indgå i arbejdet gennem deltagelse i en spørgeskemaundersøgelse om utrygheden på



### Kontrol, kampagne og samarbejde

Trafikuheldene sker spredt på vej- og stinettet og kun nogle af disse uheld vil kunne forhindres gennem ændring af vejudformningen. For andre uheldstyper, som f.eks. uheld med unge, vil det være nødvendigt at arbejde med adfærdsregulerende tiltag gennem kampagner og samarbejde med bl.a. ungdomsskoler, mens fysisk hastighedsdæmpning er effektiv overfor høj hastighed. Ligeledes vil politiets kontrol ofte være det væsentligste element i andre sammenhænge.

Et effektivt trafiksikkerhedsarbejde skal således rumme alle tre hovedaspekter – kontrol, kampagne og samarbejde og de fysiske ændringer på vejnettet. Samtidig opnås der ofte en synergieffekt ved både at arbejde med fysiske løsninger, kontrol og kampagner/samarbejde på samme tid.

### Tidsperspektiv

Trafiksikkerhedsplanen for Holstebro Kommune indeholder en målsætning, der strækker sig frem til og med 2017 – altså de næste 8 år. Men som tidligere nævnt rummer planen kun initiativer for de første 2 år frem til og med 2011. Herefter tages planen og dens aktiviteter op til revision med en evt. evaluering af de aktiviteter, som er gennemført samt fastlæggelse af hvilke initiativer

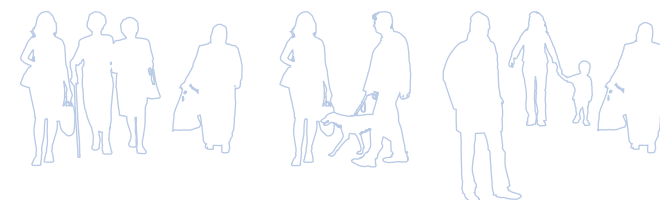
trafiksikkerhedsarbejdet skal omfatte i de næste 2 år.

En række af initiativerne forudsætter, at Holstebro Kommune samarbejder med andre aktører. Dette gælder f.eks. politi, Vejdirektoratet, presse, virksomheder, Kommunernes Landsforening, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Regionerne og ikke mindst kommunens borgere. Planen skal således også ses som en invitation til et fælles samarbejde om de kommende års trafiksikkerhed.

### Proces

Trafiksikkerhedsplanen er udarbejdet i et samarbejde mellem Holstebro Kommune og rådgivningsfirmaet Grontmij | Carl Bro, med støtte fra en følgegruppe.

En del af følgegruppen vil videreføres som kommunens lokale trafiksikkerhedsråd, hvor formålet er at bistå Holstebro Kommune med at initiere og gennemføre trafiksikkerhedsinitiativerne.





## Hvad er en trafiktælling?

Formålet med en trafiktælling er at få oplysninger om trafikken i et snit på en strækning eller i et kryds.

Ved en trafiktælling tælles antallet af køretøjer fordelt på køretøjstyper samtidig med at køretøjernes hastighed måles henover ugen og dagen, så der opnås et billede af døgn- og ugevariationen.

Kommunen anvender trafiktællinger til opgaver vedrørende vurderinger af bl.a. trafiksikkerhed, fremkommelighed og trafikplanlægning, hastighedsplanlægning og drift.

---

## 3 TRAFIKSIKKERHED I DAGLIGDAGEN

### Hvad er en tilgængelighedsrevision?

En tilgængelighedsrevision er en systematisk metode til granskning af projekter mht. tilgængelighed.

Ved en tilgængelighedsrevision kvalitetssikres et projekt mht. tilgængelighed for færdselshandicappede. Der foretages en systematisk granskning af evt. barrierer og uhensigtsmæssige forhold, som kan medføre forringet tilgængelighed. Projektet gennemgås ud fra alle grupper af færdselshandicappedes behov, den nyeste viden på området samt vejreglerne, og der udarbejdes forslag til løsninger, som kan øge tilgængeligheden. (Vejdirektoratet)

### Hvad er en trafiksikkerhedsrevision?

En trafiksikkerhedsrevision er en systematisk og uafhængig sikkerhedsmæssig granskning af vej- og trafikprojekter. Ved revisionen vurderes og optimeres et projekts trafiksikkerhedsmæssige kvalitet.

Revisionen foretages under hensyntagen til alle trafikantgrupper. Eventuelle uhensigtsmæssige løsninger afdækkes, og alternative løsningsforslag formuleres. Trafiksikkerhedsrevision drejer sig om at gøre nye vej- og trafikprojekter så sikre som muligt inden anlæg og ibrugtagning. Principperne kan dog også anvendes til en trafiksikkerhedsmæssig gennemgang af eksisterende, såvel gamle som nye, veje. (Vejdirektoratet)

Et væsentligt fundament for trafiksikkerhedsarbejdet er en række løbende dagligdagsaktiviteter, som Holstebro Kommune rutinemæssigt arbejder med. Det drejer sig bl.a. om følgende aktiviteter.

#### Trafiktællinger og hastighedsmålinger

Der gennemføres løbende trafiktællinger og hastighedsmålinger på udvalgte dele af gennemfarts- og fordelingsvejnettet med en maksimal turnus på 5 år. Herved sikres overblik over trafikens udvikling og over hastighedsniveauets udvikling på kommunens veje. Dette anvendes fremadrettet i forbindelse med at identificere problemområder og til at kvalificere debatten vedrørende trafiksikkerhed i kommunen.

#### Trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision

Der gennemføres trafiksikkerhedsrevision og i relevant omfang også en tilgængelighedsrevision på alle større anlægsprojekter.

#### Lokalplaner og trafiksikkerhed

Alle lokalplaner og byudviklingsplaner med indflydelse på vejnettet og trafikken undergår en trafikafviklings-

## 3 TRAFIKSIKKERHED I DAGLIGDAGEN

trafiksikkerheds- og tilgængelighedsvurdering. Konkret betyder det, at planmaterialet ved fremtidig byudvikling gennemgås med henblik på at sikre, at der etableres trafiksikre, trygge og handicap-/ældrevenlige forbindelser såvel i som uden for de nye områder ligesom trafikafviklingsmæssige konsekvenser på vejnettet afdækkes.

### Sortpletudpegnig hvert 2. år

Der gennemføres sortpletudpegnig hvert 2. år baseret på de politiregistrerede uheld og i fremtiden også på skadestuerregistrerede uheld, når disse på et tidspunkt bliver registreret. Herved sikres, at kommunen hele tiden har overblik over de mest uheldsbelastede lokaliteter på kommunens vejnet, og derved har mulighed for at vurdere eventuelle ombygningsbehov. Sortpletudpegningen sker typisk i løbet af foråret, på det tidspunkt, hvor alle oplysninger foreligger om uheldene det forrige år.

### Samarbejde med politi

Der vil fortsat være fokus på et tæt samarbejde med politiet bl.a. i forbindelse med vejudformning og afmærkning og i politiets systematiske kontrol af spirituskørsel, manglende selebrug og hastighedskontrol (herunder automatisk

hastighedskontrol) på vejnettet i kommunen. Dette skal også ses i sammenhæng med de kampagner, der ligeledes forventes gennemført.

### Samarbejde med Vejdirektoratet

Holstebro Kommune indgår i en løbende dialog med Vejdirektoratet, Vejcenter Midt – og Vestjylland, med sigte på at forbedre trafiksikkerheden og trygheden på den del af vejnettet i Holstebro Kommune, hvor Vejcentret er vejmyndighed

Se BILAG A

### Borgerhenvendelser

I forbindelse med udarbejdelse af trafiksikkerhedsplanen har borgerne haft mulighed for at kommentere de trafikale forhold i kommunen. Disse har efterfølgende dannet baggrund for den del af trafiksikkerhedsplanen som omhandler utryghed.

### Sorte pletter Holstebro Kommune

En sort plet er en lokalitet på vejnettet (kryds eller strækning), hvor der er sket 4 uheld eller flere de sidste 5 år eller en lokalitet, hvor der sker flere uheld end forventet i forhold til andre lignende lokaliteter.

### Tryghed

Tryghed er et spørgsmål om, hvor man føler sig tryk eller utryk i trafikken. Tryghed har som sådan ikke noget at gøre med antallet af uheld et givent sted, men snarere om man føler, at vejen opleves som en barriere med en forbundet risiko ved at færdes på stedet. Det kan f.eks. være pga. at bilerne kører for stærkt eller det er svært at krydse en vej.

Utryghed er oftest den faktor, der gør, at få cykler det pågældende sted.

### Borgerhenvendelser

For til stadighed at have en pejling på de forskellige problemstillinger, opfordres borgerne fortsat til at indmelde trafikale problemstillinger.

Behandling af borgerhenvendelserne følger følgende procedure:

- alle borgerhenvendelser gennemgås ved modtagelsen
- henvendelser af driftsmæssig karakter videresendes med det samme til driften
- alle øvrige henvendelser registreres og gennemgås een gang pr. år på den måde at de udvalgte problemstillinger/ lokaliteter analyseres nærmere med henblik på afdækning af en eventuel løsning af problemet.

Henvendelser ældre end 3 år udgår af registret.

### Lukning af sideveje

Ønsket om lukning af sideveje/boligveje kan komme på tale, hvor der er mange uheld, meget gennemkørende trafik eller hvor beboerne føler sig utrygge.

På trafikvejnettet, det vil sige de "store" gennemfartsveje, hvor der er et ønske om en høj fremkommelighed for motorkøretøjerne, kan det af hensyn til fremkommeligheden være relevant at overveje en begrænsning i antallet af sidevejsudmundinger. Herved vil antallet af bremsende, accelererende og svingende motorkøretøjer reduceres og fremkommeligheden forbedres. Ligeledes kan antallet af uheld på trafikvejnettet i nogle tilfælde tilskrives de mindre sidevejsudmundinger. Her vil færre men større kryds f.eks. udformet som signalkryds, rundkørsler eller kanaliseringer øge trafikikkerheden.

I boligområder kan vejlukninger også være aktuelt, hvis området belastes af mange gennemkørende trafikanter, der bruger områdets veje som "smutveje". Ligeledes kan vejlukninger anvendes som hastighedsdæmpende foranstaltning på lange boligveje, hvor vejlukningen samtidig kan medvirke til at fremme gang og cykling, da den tidsmæssige gevinst reduceres ved at køre i bil f.eks. i forbindelse med indkøb.

Holstebro Kommune vil undersøge muligheden for lukning af boligveje, hvor der sker mange uheld enten på boligvejen eller i kryds mellem boligvejen og den overordnede vej eller hvor den gennemkørende trafik medfører, at boligvejen har nået en trafikbelastning, som vejen ikke er dimensioneret til.

Hvor et ønske om lukning af en boligvej alene beror på, at beboerne føler sig utrygge f.eks. som følge af høj hastighed på vejen, bør det overvejes, om der skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger frem for lukning af vejen.

Ved en undersøgelse af muligheden for lukning af en sidevej, er det væsentligt at vurdere, hvilke øvrige veje trafikken på sidevejen vil flytte sig til, da der kan være tale om en ikke ubetydelig gennemkørende trafik, der i så fald vil finde alternative ruter. En beslutning om vejlukning skal derfor baseres på en detaljeret analyse i en konkret situation, således at samtlige fordele og ulemper kortlægges, inden der tages beslutning om hvorvidt vejen skal lukkes for gennemkørsel.





Den overordnede vision for trafik sikkerhedsarbejdet i Holstebro Kommune er:

### **Ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikuheld på kommunens veje.**

I praksis er det svært at nå visionen, men den signalerer, at kommunen ikke vil acceptere, at mennesker bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken. Dette indebærer også, at fokus især vil blive lagt på at reducere antallet af tilskadekomne.

Derudover er det Holstebro Kommunes vision at:

### **Alle kommunens borgere skal kunne færdes sikkert og trygt på kommunens veje og stier.**

Dette indebærer bl.a., at en del af vejnettet skal indrettes på de lette trafikanters præmisser. I praksis betyder det f.eks., at der skal etableres de nødvendige foranstaltninger for, at fodgængere og cyklende trygt og sikkert kan færdes langs en given strækning eller krydse stærkt trafikerede veje.

Endelig vil et målrettet og koordineret arbejde med trafik sikkerhed forhåbentlig medføre, at den trafikale adfærd ændres, så ansvarlighed, gode trafikvaner og god trafik kultur bliver naturlige elementer på vejene i Holstebro Kommune.



## 5 MÅLSÆTNING

---



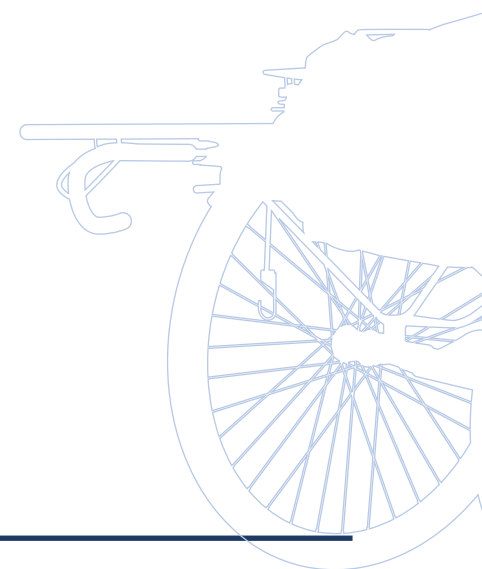
Holstebro Kommune har valgt en trafikikkerhedsmålsætning, der strækker sig frem til og med 2017, det vil sige et 8 årigt perspektiv. Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan fra 2007 opstiller et nationalt mål om en uhedsreduktion på 40 % inden udgangen af 2012, dvs. en uhedsreduktion med et mål, der skal forløbe over en 5 – årig periode. I det processen omkring udarbejdelse af Holstebro Kommunes Trafikkerhedsplan afslutter medio 2009 og der dermed kun er 3 år til 2012, vurderer Holstebro Kommune ikke, at der kan opnås en uhedsreduktion på 40 % inden udgangen af 2012.

Holstebro Kommune har derfor opstillet en målsætning om, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne inden udgangen af 2017 bør være reduceret med 50 % målt i forhold til gennemsnittet af antal dræbte og alvorligt tilskadekomne i perioden 2005 – 2007. Holstebro Kommune vurderer, at en uhedsreduktion på 50 % er et realistisk mål for, hvad der kan nås i kommunen. Opfyldelsen af målet forudsætter dog, at der gøres en indsats for trafikikkerheden.

En uhedsreduktion på 50 % svarer til:

### **Højest 14 alvorligt tilskadekomne eller dræbte**

**I perioden 2005-2007 registrerede politiet i gennemsnit 4 dræbte og 24 alvorligt skadekomne pr. år på vej- og stinettet i Holstebro Kommune.**



## 5 MÅLSÆTNING

Målet skal nås uanset en eventuel stigning i trafikken eller andre udefrakommende faktorer, som kan have indvirkning på antallet af trafikuheld.

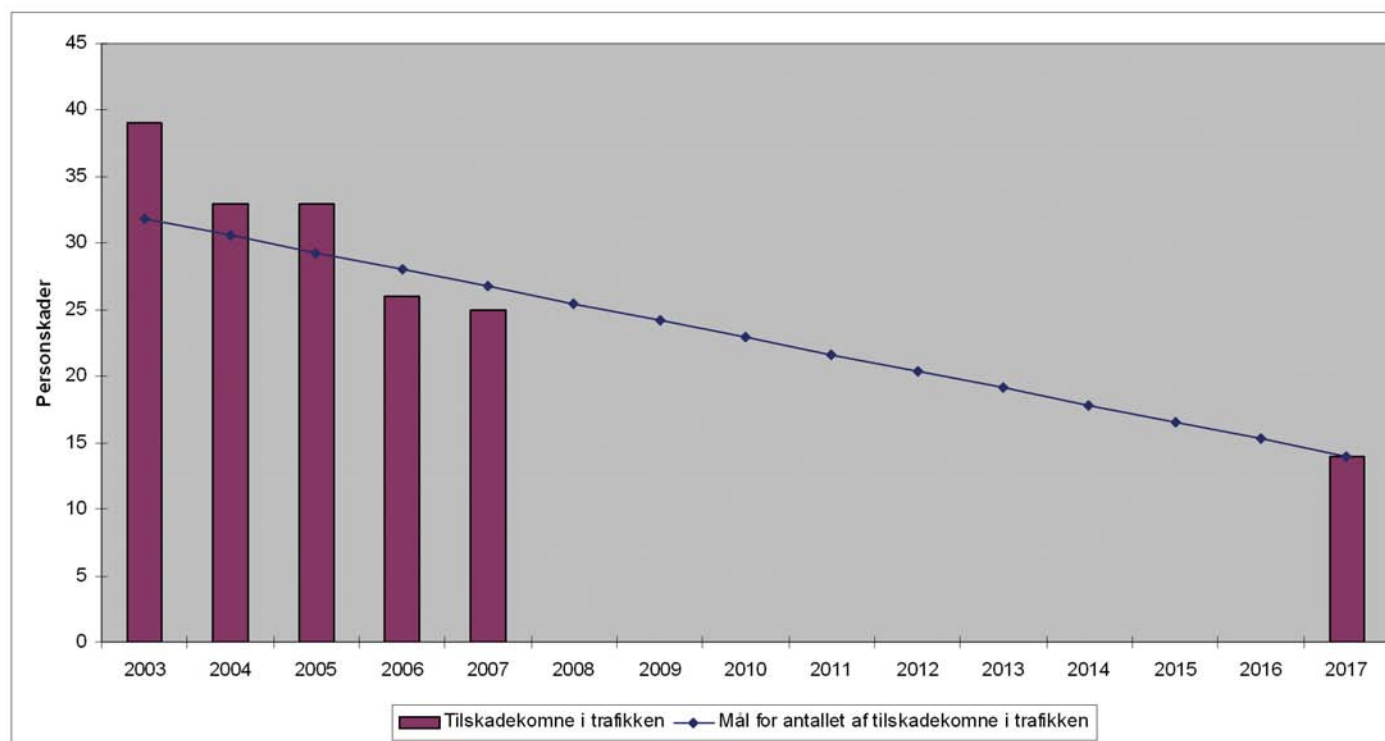
Målet skal nås uanset en eventuel stigning i trafikken eller andre udefrakommende faktorer, som kan have indvirkning på antallet af trafikuheld.

I forbindelse med den revision af trafik sikkerhedsplanen der sker hvert andet år, bør

der foretages en analyse af om målsætningen følges.

### 5.1 Delmål

Som supplement til trafik sikkerhedsmålsætningen er der yderligere medtaget følgende delmål, der skal understøtte, at trafik sikkerhedsmålsætningen nås. Disse delmål tager afsæt i de forslag til prioriteringer som borgerne har foreslået på borgermødet.





### 85 % - fraktilhastighed

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. (hastighedsplanen)

### Hastighedsbarometer

For at kunne følge hastighedsniveauet på kommunens veje vil der blive udpeget 10 - 20 målepunkter, som udgør kommunens hastighedsbarometer. Nogle af disse punkter er allerede etableret. Målepunkterne vil blive placeret på nogle af kommunens veje for at få en indikation af, hvordan hastighedsniveauet udvikler sig. (hastighedsplanen)

### Skolebørns transportvalg

Trafiksikkerhedsplanen skal medvirke til at opfylde målsætningen om, at 80 % af skolebørnene fra 2. klassetrin og opefter i år 2012 skal transportere sig selv til / fra skole, dvs. enten til fods, på cykel eller i bus. Holstebro Kommune har allerede i dag opfyldt denne målsætning jf. skolevejsanalysen, hvorfor målet fremover er at fortsætte den gode tendens.

### Overholdelse af hastighedsgrænser

For høj hastighed er ofte en af årsagerne til trafikuheldenes opståen. I forbindelse med realisering af kommunens hastighedsplan vil der blive udpeget 10 - 20 målepunkter på kommunens vejnet. Disse målepunkter vil udgøre Holstebro Kommunes hastighedsbarometer.

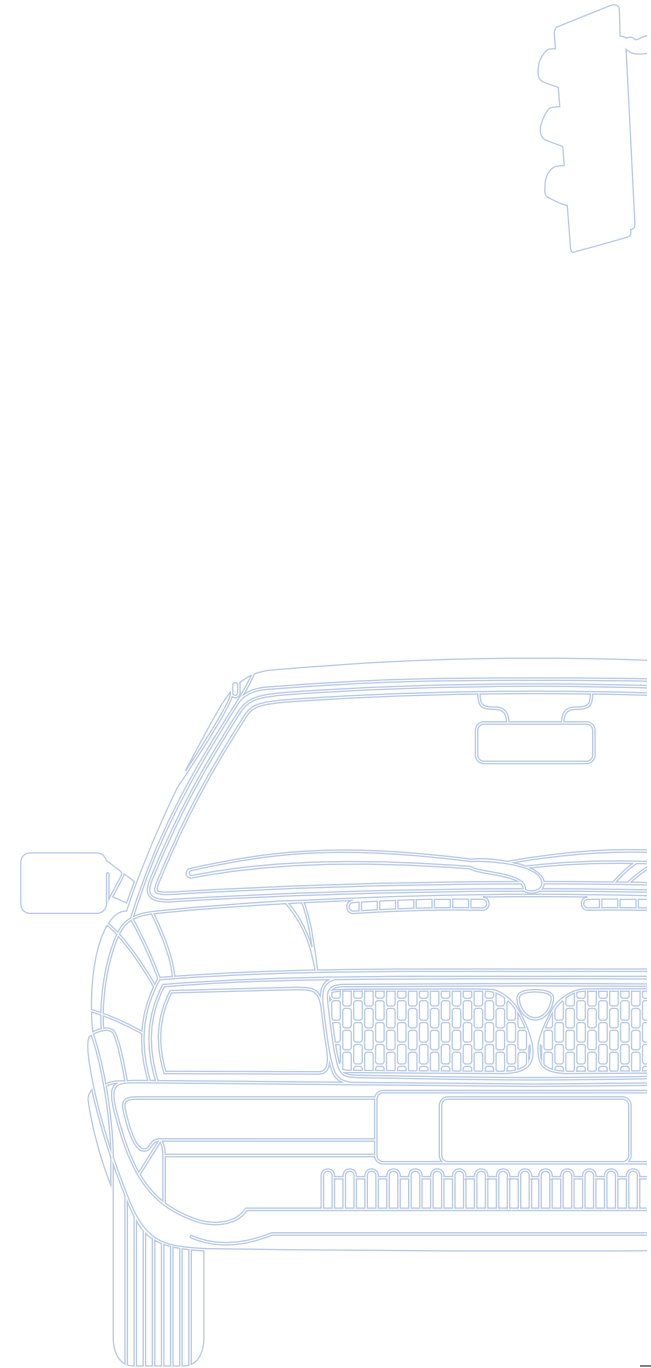
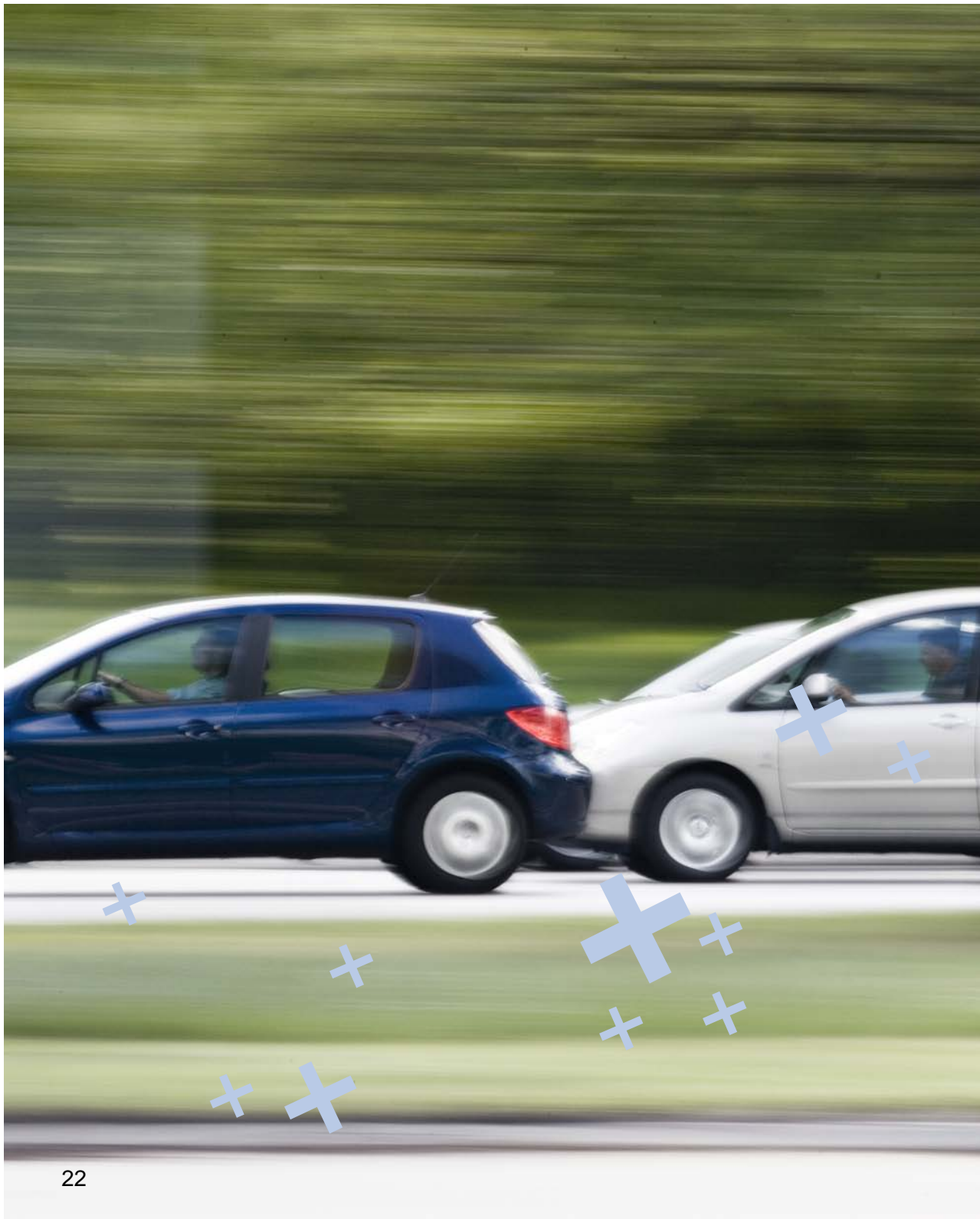
Det er målet, at ingen veje i byzone må have en gennemsnitshastighed, der er højere end hastighedsgrænsen.

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

### De unges trafikultur

Der skal arbejdes på at forbedre trafikulturen og –moralen blandt de unge trafikanter. Derudover arbejdes der på at forbedre deres forståelse for sammenhængen mellem deres handlinger / adfærd og risikoen for at komme til at gøre skade på dem selv eller andre i trafikken.





## 6 INDSATSOMRÅDER

Med baggrund i uheldsbilledet for Holstebro Kommune er det valgt at fokusere på følgende indsatsområder, som trafiksikkerhedsarbejdet i Holstebro Kommune i de kommende 2 år vil være koncentreret om:

- Sorte pletter og utryghed
- Hastighed
- Skolebørn i trafikken
- Samarbejde med borgere / interessenter
- De unge trafikanter
- Kampagner

Aktiviteterne indenfor de enkelte indsatsområder er beskrevet på de efterfølgende sider.

### 6.1 Sorte pletter og utryghed

#### Sorte pletter

13 kryds og 16 strækninger er udpeget som sorte pletter, dvs. lokaliteter hvor der sker særligt mange

uheld. Bekæmpelsen af de sorte pletter viser erfaringsmæssigt at være et af de mest effektive og rentable trafiksikkerhedstiltag.

I de kommende to år bør der foretages sikkerhedsfremmende forbedringer til afhjælpning af en række af de sorte pletter som er udpeget i år 2009. For de enkelte lokaliteter er løsningsforslag beskrevet i kapitel 8.

Hvert andet år vil der blive gennemført en sortpletudpegnings baseret på de politiregistrerede uheld og så vidt muligt også skadestuerregistrerede uheld, når disse bliver tilgængelige. Herved sikres, at kommunen hele tiden har overblik over de mest uheldsbelastede lokaliteter på kommunens vejnet, og derved giver mulighed for løbende at vurdere ombygningsbehovet.

På baggrund af sortpletudpegnings og efterfølgende analyser vil de mest lønsomme sortpletprojekter blive gennemført.

#### Afhjælpning af utrygge lokaliteter

Der vil ikke kun blive fokuseret på de steder, hvor der er sket uheld. De steder, hvor borgerne føler det er utrygt at færdes, vil ligeledes blive prioriteret i de kommende år. Fastlæggelse af, hvor borgerne er utrygge, er bl.a. sket gennem

## 6 INDSATSOMRÅDER

---

en borger- og skolevejsanalyse samt gennem de borgerhenvendelser, som Holstebro Kommune løbende modtager.

På baggrund af de løsningsforslag, der er nævnt i kapitel 8 "Konkrete aktiviteter" bør der løbende gennemføres tryghedsfremmende foran-staltninger på vej- og stinettet.

### 6.2 Hastighed

Høj fart er en af de væsentligste uheldsfaktorer overhovedet, fordi farten har meget stor betydning for alvorligheden af det enkelte uheld. På trods af politikontrol og mange nationale kampagner er det i mange trafikanters opfattelse ikke nogen alvorlig forseelse at overskride en hastighedsgrænse. Holstebro Kommune vil derfor gøre en indsats for at reducere antallet af hastighedsoverskridelser, specielt på veje med uheld.

#### Markering af overgangen mellem land og by

Løsningsforslagene til nogle af de borgerudpegede utrygge lokaliteter omfatter en markering af overgangen mellem land og by.

Overgangene er ofte præget af høj hastighed. Ofte får bilisterne ikke sat hastigheden ned i tide eller sætter hastigheden op, før bygrænsen er passeret.

Der bør i løbet af de næste par år blive foretaget en tydeligere markering af byzonegrænserne. Valg af markering vil tage udgangspunkt i den enkelte vejklasse og de løsninger, der er opstillet herfor (se også hastighedsplanen).

#### Blå byer

Gennem de blå byer, hvor hastigheden ofte er høj og samtidig er præget af en del gennemkørende trafik, bør der i samråd med politiet blive etableret lokale hastighedsgrænser på 60 eller 70 km/t.

I første omgang drejer det sig om de byer, hvor 85 % fraktilhastigheden ligger mere end 20 % over hastighedsgrænsen. Samtidig indgår antallet af uheld på den konkrete strækning i overvejelserne. Men på sigt kan der etableres lokale hastighedsgrænser gennem alle de større blå byer i kommunen.

### Hvad er en hastighedsplan?

En hastighedsplan angiver, hvilke virkemidler en kommune kan og vil 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 her. (hastighedsplanen)



## 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 oftest 80 km/t. Gennem en række af disse bysamfund kan der pga. mange overkørsler, potentielle fodgængere/ bløde trafikanter og krydsende trafikanter etableres lokale hastighedsgrænser på 60 eller 70 km/t. (hastighedsplanen)





## Skolevejsanalyse

En skolevejsanalyse er en analyse, der har til formål:

- at kortlægge elevernes valg af transportmiddel
- at kortlægge elevernes primære ruter mellem hjem og skole / fritidsordning,
- at udpege lokaliteter, som eleverne vurderer er farlige, eller hvor de føler sig utrygge ved færdsel til og fra skole / aktivitet.

Resultaterne fra skolevejsanalysen bruges i forbindelse med kommunens arbejde med trafiksikkerhed. (skolevejsanalysen)

### Hvad er et Trafiksikkerhedsråd?

Et trafiksikkerhedsråd kan betragtes som kommunens lokale sparringspartner vedrørende trafiksikkerhed, hvor rådets medlemmer medvirker i at udmønte trafiksikkerhedsplanens aktiviteter og dermed i fremme af trafiksikkerheden. Rådet består af lokale ambassadører for trafiksikkerhed og er kommunens føler rundt omkring på arbejdspladser, skoler o.lign..

Trafiksikkerhedsrådet skal medvirke til at skabe større trafiksikkerhed på lokalt plan.



### Hastighedsdæmpning ved skolerne

På veje forbi skolerne bør der blive etableret hastighedsdæmpning, såfremt 85 % - fraktilhastigheden er højere end hastighedsgrænsen. Virkemidlerne til at opnå en hastighedsdæmpning kan være bump og forbedrede krydsningsmuligheder i form af krydsningsheller.

På lokalvejene skal trafikken afvikles på de lette trafikanter præmisser, hvilket vil sige med lav hastighed. Der er derfor skærpede krav for hastighedsniveauet på lokalveje i byzone og tilsvarende gælder det for veje forbi skoler. Der henvises i øvrigt til hastighedsplanen.

### 6.3 Skolebørn i trafikken

De lette trafikanter er i sagens natur meget sårbare i tilfælde af uheld, uanset hvem der i øvrigt har skylden. Cykel og gang er vigtige transportmidler for børn og ældre, og det er miljøvenlige transportformer, som alle bør tilskyndes til at benytte. Holstebro Kommune vil derfor gøre en indsats for at gøre færdselsarealerne så sikre som muligt for de lette trafikanter, og for at fremme sikker adfærd blandt lette trafikanter.

### Afhjælpning af utrygge skoleveje

I forbindelse med skolevejsanalysen er der foretaget besigtigelse af de veje, hvor flest skolebørn føler sig utrygge. I de kommende 2 år vil kommunen foretage en afhjælpning af de utrygge skoleveje og gennemføre nogle af de løsningsforslag, der er beskrevet i kapitel 8.

### 6.4 Samarbejde med borgere / interessenter

Holstebro Kommune vil opfordre alle kommunens borgere, foreninger og virksomheder til at bidrage til den samlede trafiksikkerhed. Trafiksikkerhedsproblemerne kan ikke løses alene af kommunen, men kræver deltagelse fra flere aktører.

#### Lokalt trafiksikkerhedsråd

Kommunens trafiksikkerhedsarbejde skal fremover ske i et tæt samarbejde med kommunens trafiksikkerhedsråd.

Rådet mødes 2-3 gange pr. år med fokus på videns- og erfaringsudveksling, diskussion af forskellige problemstillinger og på at fastlægge hvem der

## 6 INDSATSOMRÅDER

---

påtager sig hvilke initiativer.

### 6.5 De unge trafikanter

Unge trafikanter, først og fremmest unge mænd, er ofte involveret i alvorlige uheld. Antallet af tilskadekomne i uheld, hvor en 16 - 24 årig fører er involveret, udgør således 48 % af samtlige dræbte og tilskadekomne. Problemet har været kendt på landsplan i mange år, og den seneste uheldsanalyse for Holstebro Kommune bekræfter, at der stadig er et problem. Især unge mænd overvurderer ofte deres egne evner og er parate til at tage større risici end andre trafikanter.

Indsatsen overfor de unge trafikanter bør derfor blive forstærket i Holstebro Kommune de kommende år, bl.a. gennem et tæt samarbejde med ungdomsskoler, uddannelsesinstitutioner, køreskoler samt politiet.

### 6.6 Kampagner

Spritkørsel er et andet "klassisk" problem, som det gennem oplysning, kontrol og sanktioner på

landsplan er lykkedes at få reduceret gennem de sidste 30 år. Men 19 % af de tilskadekomne i Holstebro Kommune kan stadig relateres til uheld, hvor spritkørsel var medvirkende faktor.

Holstebro Kommune vil derfor fortsat indgå i nogle af de landsdækkende spritkampagner der samtidig koordineres med politiets spritkontrol.

Holstebro Kommune vil udover spritkampagner deltage i de nationale kampagner.

Målet med at deltage i de landsdækkende kampagner er, at en regelmæssig gentagelse af det samme budskab har en adfærdsmæssig effekt, idet budskabet når ud til mange borgere.

Der vil fortsat være fokus på et tæt samarbejde med politiet om den systematiske kontrol af spirituskørsel, manglende selebrug og hastighedskontrol, herunder automatisk trafikkontrol (ATK) på vejnettet i kommunen. En del af denne kontrol forventes at ske som opfølgende kontrol i forbindelse med de forskellige trafiksikkerhedsaktiviteter, her- under kampagner.

Holstebro Kommune vil også bistå politiet med udvælgelse af strækninger til ATK. Til brug herfor vil Holstebro Kommune løbende gennemføre trafikmålinger på vejnettet, ligesom trafikuheldenes lokalisering er væsentlige at kende i forbindelse med valg af strækninger til ATK.





## 7 EFFEKTBEREGNING OG ØKONOMI

Trafiksikkerhedsplanens overordnede målsætning er, at antallet af personskader (dræbte og tilskadekomne) skal reduceres med 50 % inden udgangen af 2017.

Udgangspunktet for målsætningen er, at politiet i perioden 2005 - 2007 i gennemsnit registrerede 4 dræbte og 24 alvorligt skadekomne pr. år på vej- og stinettet i Holstebro Kommune. En reduktion på 50 % betyder, at antallet af personskader bør reduceres til 14 alvorligt tilskadekomne eller dræbte inden udgangen af 2017.

### 7.1 Indsats for økonomi i periode 2009 – 2011

Med udgangspunkt i de strategier, indsatsområder og initiativer, der er beskrevet i de foregående afsnit, er det vurderet, at det vil komme til at koste mellem 30 og 45 mio. kr. at nå den ønskede reduktion på 50 % i antallet af alvorligt tilskadekomne eller dræbte i trafikken inden udgangen af 2017.

Det svarer til, at der årligt skal bruges 4 – 5,5 mio. kr på trafiksikkerhedsarbejdet fra 2009 til og med 2017. Spændet i omkostninger afhænger af, hvor stor en del af trafiksikkerhedsmidlerne, der benyttes til "rene" trafiksikkerhedsforbedringer, og hvor stor en del af midlerne, som bruges på tiltag, der primært forbedrer trygheden.

Fysiske forbedringer på vejnettet beslaglægger hovedparten af de ressourcer, der lægges i trafiksikkerhedsarbejdet. Det er i den forbindelse værd at bemærke, at flere af de fysiske tiltag ikke nødvendigvis har en stor sikkerhedsfremmende / uheldsbesparende effekt. Flere af de fysiske tiltag sigter i højere grad mod at forbedre trafikanternes oplevede tryghed ved at færdes på vejnettet.

Ligeledes skal der regnes med en løbende fremtidig investering til vedligeholdelse af de fysiske forbedringer og til fortsættelse af en række af initiativerne for at sikre, at den nuværende effekt bibeholdes.





---

## 8 KONKRETE AKTIVITETER

I forbindelse med sortpletsanalyse, borgeranalyse og skolevejsanalyse er der foretaget besigtigelser af en række lokaliteter, hvor der enten er sket mange uheld eller er en høj faktor af utryghed blandt borgere og skolebørn.

For hver lokalitet er der angivet et løsningsforslag samt anlægsskøn. Ved løbende 2 årig revidering bør kommunen udvælge et udpluk af disse til gennemførelse.

### 8.1 Sorte pletter

Af BILAG B fremgår de sorte pletter opdelt på kryds og strækninger. Der er foretaget besigtigelser af alle lokaliteter med henblik på at angive en række løsningsforslag samt anlægsskøn til afhjælpning af uheldenes opståen.

Såvel forslag som anlægsskøn er alene baseret på besigtigelser med Holstebro Kommune og politiets deltagelse, det betyder, at der ved nogle af de sorte pletter skal foretages yderligere analyser i forbindelse med forbedring af de sorte pletter.

### 8.2 Borger udpegede lokaliteter

Af Bilag C fremgår de lokaliteter hvor borgere føler utryghed. Der er ikke foretaget en prioritering

af lokaliteterne. De borgerudpegede lokaliteter har Holstebro Kommune udvalgt blandt alle de udpegede lokaliteter fra borgerundersøgelsen.

Lokaliteterne er udvalgt på baggrund af en kvalitativ vurdering, hvor følgende har lagt til grund for udvælgelsen.

- Alle kommentarer til de udpegede lokaliteter er gennemlæst.
- Flere borgere har udvalgt samme lokalitet pga. samme oplevede utryghed.
- Holstebro Kommunes kendskab til borgerønsker gennem årene for lokaliteten.

### 8.3 Skoleveje

Der foretaget besigtigelser af de lokaliteter, der i forbindelse med skolevejsanalysen er udpeget som utrygge. I Bilag D er løsningsforslagene for skolerne og de omkringliggende veje angivet. Forslagene er ikke prioriterede.



# BILAG A



Lokalitet	Løsningsforslag	Anlægsskøn (ekskl. moms)
<b>Sorte pletter</b>		
Nørrebrogade / Bisgårdgade (Holstebro) (3.1.1)	Reetablering af afmærkning, etablering af eftergrønt for de venstresvingende	70.000 kr.
Enghavevej / Nørreport / Lægårdvej (Holstebro) (3.1.2)	Bedre forhold for lette trafikanter, flytte fodgængerfelt længere væk fra rundkørslen med krydsningsmulighed i helle	100.000 kr.
Struervej / Fredericiagade (Holstebro) (3.1.3)	a) At trække fortov og cykelsti ned ad Fredericiagade b) Fjernelse af parkeringsflommer og trække fortov/cykelsti ud til kørebane kant.	a) 150.000 kr. b) 100.000 kr.
Møgelvangvej / Skavevej / Djeldvej (nordøst for Stendis) (3.1.4)	a) Lokal hastighedsbegrensning og fuldt stop samt forlængelse af helle med opsætning af hellefyrr b) Forsætning af krydset	a) 100.000 kr. b) 1.000.000 kr.
Sønderbrogade / Kirkestræde (Holstebro) (3.1.5)	Ingen ændringer	
Sønderbrogade / Viborgvej (Holstebro) (3.1.6)	Fjernelse af cykelfelt og etablering af nyt parallelt med fodgængerfelt	25.000 kr.
Hjermvej / Lundholmvej (Holstebro) (3.1.7)	Ændring af afmærkningen samt påsømmet midterheller (2 stk) incl. B11-tavle Ingen ændringer	60.000 kr.
Nørrebrogade / Nørre Boulevard (Holstebro) (3.1.8)	Ingen ændringer	
Skivevej / Jens Baggesens Vej (Holstebro) (3.1.9)	Ubrudt fortov, skaktern (4 vejgrene), B11-tavler	100.000 kr.
Nørrebrogade / Frøjkvej (Holstebro) (3.1.10)	Etablere bundet venstresving	300.000 kr.
Frøjkvej / Ellebækvej (Holstebro) (3.1.11)	Ingen ændringer	

## BILAG B

Lokalitet	Løsningsforslag	Anlægsenkø (ekskl. moms)
Sønderbrogade / Heigolandsgade (Holstebro) (3.1.12)	Etablering af afmærkning for de venstresvingende	10.000 kr.
Vembvej / Burvej (Vemb) (3.1.13)	Forstærket afmærkning incl. blåt cykelfelt	20.000 kr.
<b>Sorte strækninger</b>		
Døesvej – mellem Thorsvej og Birkelunden (Holstebro) (3.2.1)	Opsætning af A21 tavler samt fodhegn langs med skillerabat	40.000 kr.
Struervej – mellem Istedgade og Lavhedevej (Holstebro) (3.2.2)	a) Etablering af blå cykelfelter og A21 tavler  b) Etablering af fortov på tværs af de 8 sidevejsmundinger	a) 100.000 kr.  b) 400.000 kr.
Sønderbrogade og Skjernvej – mellem Danavej og Mågevej (Holstebro) (3.2.3)	Reetablering af afmærkningen på Skjernvej	25.000 kr.
Søndergade og Nørregade – mellem Tofte og Nørre Allé (Vinderup) (3.2.4)	Etablering af byport i hver ende af strækningen	1.000.000 kr.
Nørrebrogade - mellem Dysegårdsvej og Fredericiagade (Holstebro) (3.2.5)	Reetablering af afmærkning samt 4 galgestandere med baggrundsplader	175.000 kr.
Enghaven (Holstebro) (3.2.6)	Ingen ændringer	
Struervej – mellem Landingvej og Holstebrovej (Vinderup) (3.2.7)	a) Kampagner og informationstavler.  b) Etablering af yderligere et primær-kanaliseringsanlæg i krydset ved Nørre Bjertvej	a) 100.000 kr.  b) 1.000.000 kr.
Skivevej – mellem Højborgvej og Nørre Bølgildevej (Hvam) (3.2.8)	a) Etablering af lokal hastighedsbegrænsning, fuld stop samt farlig vejkrøds tavler	a) 50.000 kr.
Bisgårdgade - mellem Sankt Jørgens Gade og Nørrebrogade (Holstebro) (3.2.9)	b) Understøtning af tavler med primær kanaliseringanlæg  Reetablering af kørebaneafmærkningen samt opsætning af 5 dobbelte retningspile (så de kan ses fra begge retninger)	b) 1.000.000 kr.  50.000 kr.

Lokalitet	Løsningsforslag	Anlæggskøn (ekskl. moms)
Frøjkvej – mellem Frøjk Møllevej og Kingosvej (Holstebro) (3.2.11)	a) Ændring af den nuværende udformning af cykelfeltet b) Opsætning af elektronisk tavle	a) 100.000 kr. b) 100.000 kr.
Stationsvej - mellem Skivevej og Hjalmar Sørensens Vej (Holstebro) (3.2.12)	Forlængelse af fællesstien	700.000 kr.
Hjermvej – mellem Lundholmvej og Nyholmvej (Holstebro) (3.2.13)	Etablering af ny 0,3 m kantstribe i hver side samt 0,1 m punkteret midterstribe på en ca. 2 km strækning fra Struer Landevej og frem til rundkørslen ved Måbjerg Skolevej	150.000 kr.
Harbogade – mellem Bygvænget og Vandværksvej (Ulfborg) (3.2.14)	Hævede flader	200.000 kr.
Skivevej – mellem Ålsskovvej og Ålvej (nord for Hasselholt) (3.2.15)	Tydeliggøre krydset ved at opsætte en orienteringstavle, hvor der samtidig vejvises til Hjerl Hede.  Krydset kan ligeledes markeres med etablering af venstresvingsbane på Skivevej understøttet af primærkanalisering.	1.000.000 kr.
Struervej – mellem Kirkevej og Handbjergvej (Handbjerg) (3.2.16)	Tydeliggøre krydset med opsætning af hellefy på de eksisterende sekundærheller. Ligeledes kan det foreslås at nedsætte hastigheden til 70 km/t på strækningen forbi krydset	30.000 kr.

Lokalitet	Løsningsforslag	Anlægsskøn (ekskl. moms)
<b>Borgerudpegede lokaliteter</b>		
Gl. Skivevej (Holstebro) (4.1.5)	Bump, kantlinier samt vejlukning	125.000 kr.
Grønningen (Vinderup) (4.1.7)	Hævet flade samt etablering af shunt	200.000 kr.
Halgårdvej (Mejdal) (4.1.12)	2 – 1 afmærkning inkl. skilte	70.000 kr.
Handbjergvej (Vinderup) (4.1.6)	Hævet flade + belysning ved byport samt 2 hævede flader igennem byen	300.000 kr.
Idomlundvej (Bur) (4.1.18)	Standningsforbud forbi skolen, hævede krydsflader i afvigende belægning	120.000 kr.
Klostervej / Skautrupvej / Smedegårdvej (Tvis) (4.1.15)	Stor byport (forsætning af begge kørespor og bygrænseheller uden belysning), afmærkning samt opsætning af B11-tavle	465.000 kr.
Landtingvej / Gammel Landevej (Ejsing/Ejsingholm) (4.1.8)	Hævet flade, opsætning af A41.2 samt forsætning med midterhelle ved skolen	300.000 kr.
Lemvigvej (Holstebro) (4.1.1)	Forsatte sideheller med indsnævring til ét spor samt standningsforbud	200.000 – 300.000 kr.
Lægårdvej (Holstebro) (4.1.3)	Hævede flader	150.000 – 225.000 kr.
Nørre Allé (Vemb) (4.1.20)	Indsnævring til et spor (2 stk) eller en hævet flade samt gennemført fortov	150.000 kr.
Nørre Feilding Kirkevej / Sørvadvej (Nørre Feilding) (4.1.16)	Opsætning af baggrundsafmærkning	20.000 kr.
Prins Buris Vej (Mejdal) (4.1.11)	Hævet flade	100.000 kr.
Prins Buris Vej (Mejdal) (4.1.13)	Udvidelse af vejens profil, bedre krydsningsmuligheder for de lette trafikanter i krydset Klostervej/jernbaneovergangen	Afhænger af den valgte løsning
Prins Buris Vej / Bakgårdsvej (Mejdal) (4.1.14)	Forholdene på stedet er forbedret siden afslutning af borgerundersøgelsen	Ingen udgifter
Rolf Krakes Vej, Østervang, Hjaltesvej og Skivevej (Holstebro) (4.1.4)	Krydsningshelle for fodgængere (uden vejudvidelse) samt rydning af beplantning langs Sanistål	55.000 kr.
Sevelvej (Vinderup/Sevel) (4.1.9)	Opstrømning af vejens forløb ved profilerede	240.000 kr.
Skolegade (Holstebro) (4.1.2)	Der foreslås ingen ændringer	
Sognstrupvej / Idrætsvej / Vestsvinget (Nørre Feilding) (4.1.17)	Etablering af hævet flade	100.000 kr.

Lokalitet	Løsningsforslag	Anlægsskøn (ekskl. moms)
Søndergade, Nørregade, Damhusvej (Vemb) (4.1.19) Tingagervej (Mejdal) (4.1.10)	Etablering af cykelsti i begge vejsider 2-1 afmærkning inkl. skilte	Afhænger af den valgte løsning 70.000 kr.

Lokalitet	Løsningsforslag	Anlægsskøn (ekskl. moms)
<b>Lokaliteter udpeget i skolevejsanalysen</b>		
Mejrup Skole (5.1.1)	Indsats for at få eleverne til at benytte tunnelen under Viborgvej	Ingen anlægsudgifter
Skave Skole (5.1.2)	Gennemføre fortovet på Hesselåvej til sidevejen	50.000 kr.
Ryde Skole (5.1.3)	Opsætning af en A11-tavle (Farligt kryds) på Ryde Møllevej.	10.000 kr.
Sevel Skole (5.1.4)	Krydsningshelle (uden vejudvidelse) samt profilerede kantlinier.	290.000 kr.
Vinderup Skole og Vinderup Realskole (5.1.5)	Etablering af krydsningshelle i krydset Vindelevgård / Sevelvej.	75.000 kr.
Ejsing Skole (5.1.6)	Ingen forslag.	
Tvis Skole (5.1.7)	Se tabel 2 – Prins Buris Vej	
Halgård Skole (5.1.8)	Vigelinie ved cykelsti samt opsætning af B11-tavle. Vejlukning samt krydsningshelle	205.000 kr.
Nørre Felding Skole (5.1.9)	Udarbejde projekt for Skolevej med fokus på at opdele trafikantgrupperne.	
Sct. Jørgens Skole (5.1.10)	Se tabel 1 - Døesvej	
Rolf Krake Skole (5.1.11)	Forlænge kantbaner på den hævede flade på Skivevej.	55.000 kr.
Naur-Sir Skole (5.1.12)	Føre cykelstien frem til krydset og rykke stopstreg tilbage. Krydsningshelle og fællessti	100.000 kr.
Vemb Skole (5.1.13)	Genafmærkning af bump i Skolegade	10.000 kr.
Ulfborg Skole (5.1.14)	Ingen forslag.	
Staby Skole (5.1.15)	Ingen forslag.	





