

Til

**Aabenraa Kommune**

Dokumenttype

**Hastighedsplan**

Dato

**Februar 2015**

# **AABENRAA KOMMUNE**

## **HASTIGHEDSPLAN FOR**

### **ÅBENT LAND**



## NDHOLD

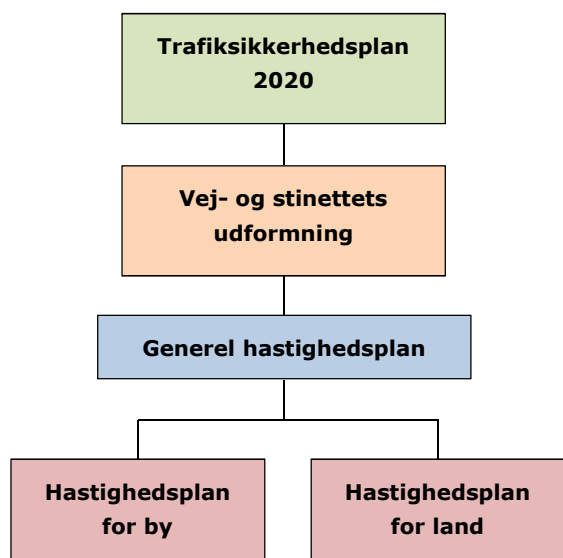
|           |                                             |           |
|-----------|---------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Indledning</b>                           | <b>1</b>  |
| <b>2.</b> | <b>Sammenhæng mellem hastighed og uheld</b> | <b>3</b>  |
| <b>3.</b> | <b>Målsætning for hastighedsplan</b>        | <b>4</b>  |
| <b>4.</b> | <b>Fremtidig hastighedsplanlægning</b>      | <b>5</b>  |
| <b>5.</b> | <b>Fremtidige hastighedsprojekter</b>       | <b>10</b> |
| <b>6.</b> | <b>Nye hastighedsgrænser i åbent land</b>   | <b>13</b> |

# 1. INDLEDNING

Denne hastighedsplan for åbent land udspringer af Aabenraa Kommunes trafiksikkerhedsplan, og vil være med til at danne grundlag for de kommende års trafiksikkerhedsarbejde på kommunens veje. Gennem realisering af planen iværksættes en række initiativer, der skal øge trafiksikkerheden i form af færre trafikulykker.

Initiativerne kan inddeles i to typer, som er henholdsvis fremad- og bagudrettede. Nogle initiativer skal medvirke til at forebygge, at der i fremtiden vil ske trafikulykker, mens andre initiativer skal medvirke til at udbedre eksisterende problemer. Aabenraa Kommune har allerede udarbejdet generelle retningslinjer for en hastighedsplan for hele kommunen samt en mere specifik og handlingsorienteret plan for alle byområder i kommunen.

Hastighedsplanen er et værktøj til at højne trafiksikkerheden og samtidig reducere utrygheden i trafikken. En illustration af det planmæssige hierarki for hastighedsarbejdet er vist på nedenstående figur 1.



**Figur 1. Hierarki for planarbejdet omhandlende hastighed.**

En central parameter, når der arbejdes med trafiksikkerhed, er trafikanternes hastighed. Der er en veldokumenteret sammenhæng mellem hastighed, uheldsforekomst og uheldenes alvorlighedsgrad. Jo hurtigere der køres, desto flere uheld indtræffer – og jo højere er alvorlighedsgraden på uheldene.

Høj hastighed ved motorkøretøjer er ligeledes kendt som en kilde til utryghed – specielt på de steder, hvor der færdes lette trafikanter, og hvor det især er børn og ældre som påvirkes af denne utryghed. Det er således vigtigt at planlægge og kunne styre trafikanternes hastighed. Trafikanternes hastighed skal tilpasses vejen, dens omgivelser og de øvrige trafikanter, som færdes der.

Et af de store problemer med uheld, især i åbent land, er, at trafikanterne ikke afpasser deres hastighed efter forholdene. Ifølge en undersøgelse af dødsulykker i 2012 blev det eksempelvis dokumenteret, at tre ud af fire motorcyklister og førere af varebiler i dødsulykker havde en højere fart, end færdselsloven tillader. Det samme gjorde sig gældende for halvdelen af førerne af personbiler. Trafikanternes gennemsnitshastighed på mange veje er ligeledes væsentligt højere end den angivne hastighedsgrænse. Derfor taler alle argumenter for at forsøge at påvirke trafikanternes hastighed med målrettet hastighedsplanlægning.

På grund af de høje registrerede hastigheder og hastighedens store indflydelse på uhelds alvorlighedsgrad, er et af indsatsområderne i Aabenraa Kommunes trafiksikkerhedsplan for perioden 2013-2020 netop hastighed. Formålet med hastighedsplanen er, at den skal medvirke til at reducere antallet af registrerede personskader med 50 % inden udgangen af 2020 baseret på et gennemsnit af tilskadekomne i årene 2009-2011.

Hastighedsplanen for åbent land angiver, hvilke virkemidler og initiativer Aabenraa Kommune kan benytte til at få nedsat hastigheden på det kommunale vejnet. Udgangspunktet er en systematisk tilpasning af hastighedsgrænsen til vejens udformning, dens funktion og omgivelserne.

Det er essentielt, at der samtidig er en kobling mellem hastighedsplanen og kommunens stiplan og dertilhørende stiprioriteringsmodel. Koblingen til stiplanen er vigtig, da stønser ofte udspringer fra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt eller utryghed grundet høje hastigheder på den pågældende lokalitet. En reduktion af hastighedsniveauet som følge af et hastighedsprojekt kan være medvirkende til at skabe optimale forhold for bløde trafikanter, således et stiprojekt kan betragtes som gennemført.



Hastighedsplanen for åbent land angiver Aabenraa Kommunes fokus i forhold til vejnettets udformning, den enkeltes vejs funktion, omgivelserne og de trafikantgrupper, som færdes på den aktuelle lokalitet. At der udarbejdes en hastighedsplan for åbent land er ikke nødvendigvis ensbetydende med lavere skiltet hastighed. Der arbejdes med udgangspunkt i, at vejen skal være "selvforklarende", hvilket betyder, at vejens udformning og udstyr skal passe til den skilte hastighed.

Planen skal ses som et redskab til at udforme og tilpasse vejnettet, så der opnås en passende hastighed på alle vejstrækninger og i alle kryds udenfor byzonerne i Aabenraa Kommune. Nærværende plan indeholder en handlingsplan for de projekter, som er planlagt udført med fokus på hastighed.

Hastighedsplanen er udarbejdet i samarbejde mellem Aabenraa Kommune og Rambøll.

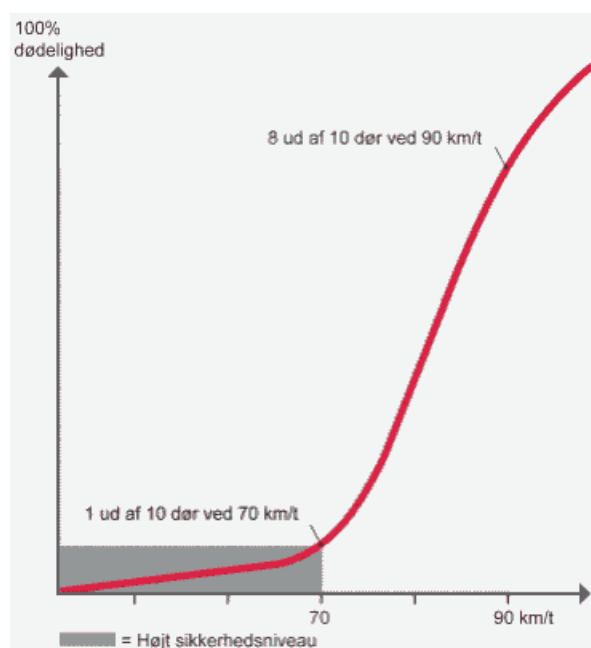
## 2. SAMMENHÆNG MELLEM HASTIGHED OG UHELD

Alt for mange trafikuheld skyldes, at trafikanterne ikke tilpasser hastigheden efter forholdene. Trafikuheldenes alvorlighed er direkte påvirket af, hvor hurtigt trafikanterne kører. Små hastighedsoverskridelser kan få meget alvorlige konsekvenser. Jo hurtigere der køres, desto flere ulykker indtræffer – og jo mere alvorlige er ulyddene. Alligevel er trafikanternes gennemsnitshastighed og 85 %-fraktilhastigheden på mange veje væsentligt højere end den fastlagte hastighedsgrænse.

### **85 %-fraktilhastigheden**

85 %-fraktilhastigheden angiver den hastighed, som 15 % af trafikanterne overskrider. Hvis f.eks. 85 %-fraktilhastigheden er angivet til 89 km/t betyder det, at hver 7. trafikant på den pågældende lokalitet kører hurtigere end 89 km/t.

Undersøgelser har vist, at 8 ud af 10 bilchauffører/passagerer vil blive dræbt ved en frontalkollision med en påkørselshastighed på 90 km/t, mens kun 1 ud af 10 vil blive dræbt ved 70 km/t, hvilket er illustreret ved figur 2.



**Figur 2. Risiko for at blive dræbt som bilchauffører/passagerer ved forskellige påkørselshastigheder ved frontalkollisioner. [Vejreglen for Planlægning af veje og stier i åbent land, oktober 2012]**

Tilsvarende har undersøgelser vist, at 8 ud af 10 bilchauffører / passagerer vil blive dræbt ved en sidekollision med en påkørselshastighed på 70 km/t, mens kun 1 ud af 10 vil blive dræbt ved 50 km/t.

Generelt betyder en stigning i gennemsnitshastigheden på 1 % på en vejstrækning, at der sker en stigning på 2 % i antallet af personskadeuheld, en stigning på 3 % i alvorlige personskadeuheld og 4 % i antal trafikdræbte.

[SWOV Fact Sheet: The relation between speed and crashes, 2009]

På baggrund af foreliggende undersøgelser, taler alle argumenter således for, at man som vejmyndighed forsøger at påvirke trafikanternes hastighed med en målrettet indsats.

### 3. MÅLSÆTNING FOR HASTIGHEDSPLAN

Hastighedsplan for åbent land skal ses som en udmøntning af trafiksikkerhedsplanens fokusområde omkring hastighed, hvorved problemstillingen med høj hastighed som en uheldsfaktor konkretiseres.

Aabenraa Kommune har i trafiksikkerhedsplanen for 2020 følgende indsatsområder:

- For høj hastighed
- Uheld med bløde trafikanter
- Uheld med unge bilister (18-24 år)
- Uheld på de overordnede veje i åbent land
- Uheld i byer

Arbejdet med hastighed i åbent land kan ikke kun relateres til indsatsområdet omkring for høj hastighed. Arbejdet omkring hastighed vil også have en afsmittende effekt på indsatsområderne omkring bløde trafikanter, unge bilister og uheld på de overordnede veje i åbent land.

Trafiksikkerhedsplanens overordnede målsætning om en reduktion af antallet af registrerede personskader med 50 % inden udgangen af 2020, skal understøttes via følgende konkrete målsætninger fra den generelle hastighedsplan for Aabenraa Kommune:

- I kurver og kryds i åbent land må gennemsnitshastigheden ikke være mere end 5 km/t højere end hastighedsgrænsen.
- I kurver og kryds i åbent land må 85 %-fraktilhastigheden ikke overstige hastighedsgrænsen med mere end 15 km/t.
- I kurver og kryds i åbent land vil der blive udarbejdet et projektforslag, som vil komme på Aabenraa Kommunes prioriteringsliste for sikkerhedsfremmende projekter, hvis gennemsnitshastigheden er 5 km/t højere end hastighedsgrænsen eller hvis 85 %-fraktilhastigheden overstiger hastighedsgrænsen med 15 km/t.
- For strækninger i åbent land vil hastighedsniveauet løbende blive vurderet i forhold til de lokale forhold. Såfremt der er forhold, der er problematiske, vil der blive udarbejdet et projektforslag, som vil komme på Aabenraa Kommunes prioriteringsliste for sikkerhedsfremmende projekter.

Ovenstående målsætning skal nås uanset en eventuel stigning i trafikken eller andre udefrakommende faktorer, som kan have indvirkning på antallet af trafikuheld. Målet om en hastighedsreduktion skal nås ved at benytte konkrete virkemidler.

Hastighedsplan for åbent land er et tiltag der i høj grad har fokus på hastighed, men samtidig er der også fokus på sammenkoblingen mellem selve hastighedsplanen og kommunens stiplan.

Arbejdet med trafikanternes hastigheder i åbent land er et vigtigt fokusområde, hvis trafiksikkerheden skal forbedres og borgerne skal opleve kommunen som tryk at bo og færdes i. Grundlæggende handler hastighedsplanlægning om at planlægge og kontrollere trafikanternes hastighed ud fra vejnettets sikkerhed, fremkommelighed samt skabe overensstemmelse mellem omgivelserne og de gældende hastigheder. Derudover skal der tages hensyn til de forskellige trafikantgrupper, som benytter vejnettet, f.eks. skoleveje i åbent land samt trafikanterne i de blå byer.

## 4. FREMTIDIG HASTIGHEDSPANLÆGNING

Aabenraa Kommune fastlægger hastighedsgrænserne på kommunens veje i åbent land med udgangspunkt i en vurdering af, hvilke trafikantgrupper, der færdes på de enkelte vejstrækninger, hvilket er nærmere beskrevet i kommunens generelle hastighedsplan.

Som udgangspunkt er hastighedsgrænserne i åbent land defineret ved:

- På gennemfartsveje (vejklasse 1 og 2) er hastighedsgrænsen som udgangspunkt 80 km/t, men lokalt kan der fastsættes en lavere eller højere hastighedsgrænse. Lavere hastigheder forekommer kun i forbindelse med kryds, skarpe kurver og ved gennemkørsel af de "blå byer". Ved højere hastigheder end 80 km/t skal strækningen defineres som en motortrafikvej.
- På fordelingsveje (vejklasse 3) er hastighedsgrænsen som udgangspunkt 80 km/t, men der kan forekomme hastighedsgrænser på 60-70 km/t eller i særlige tilfælde lokalt en hastighedsgrænse på 40-50 km/t.
- På lokalvejene (vejklasse 4) er hastighedsgrænsen 80 km/t. Lokalt kan der fastsættes lavere hastighedsgrænser på 40-70 km/t. Det kan enkelte steder være nødvendigt at supplere den lave hastighed med hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Lokalveje, vejklasse 4, er ikke gennemgået systematisk i hastighedsplanen. Fælles for lokalvejene er, at disse er undersøgt på baggrund af konkrete borgerhenvendelser eller at der er registreret høje hastigheder via gps-data.

### **De blå byer**

De "blå byer" er mindre bysamfund, hvilket typisk er en klynge tætliggende bebyggelser. Hastighedsgrænsen på vejene gennem en blå by er typisk 80 km/t med mindre specifikke forhold gør, at hastighedsgrænsen er reduceret.

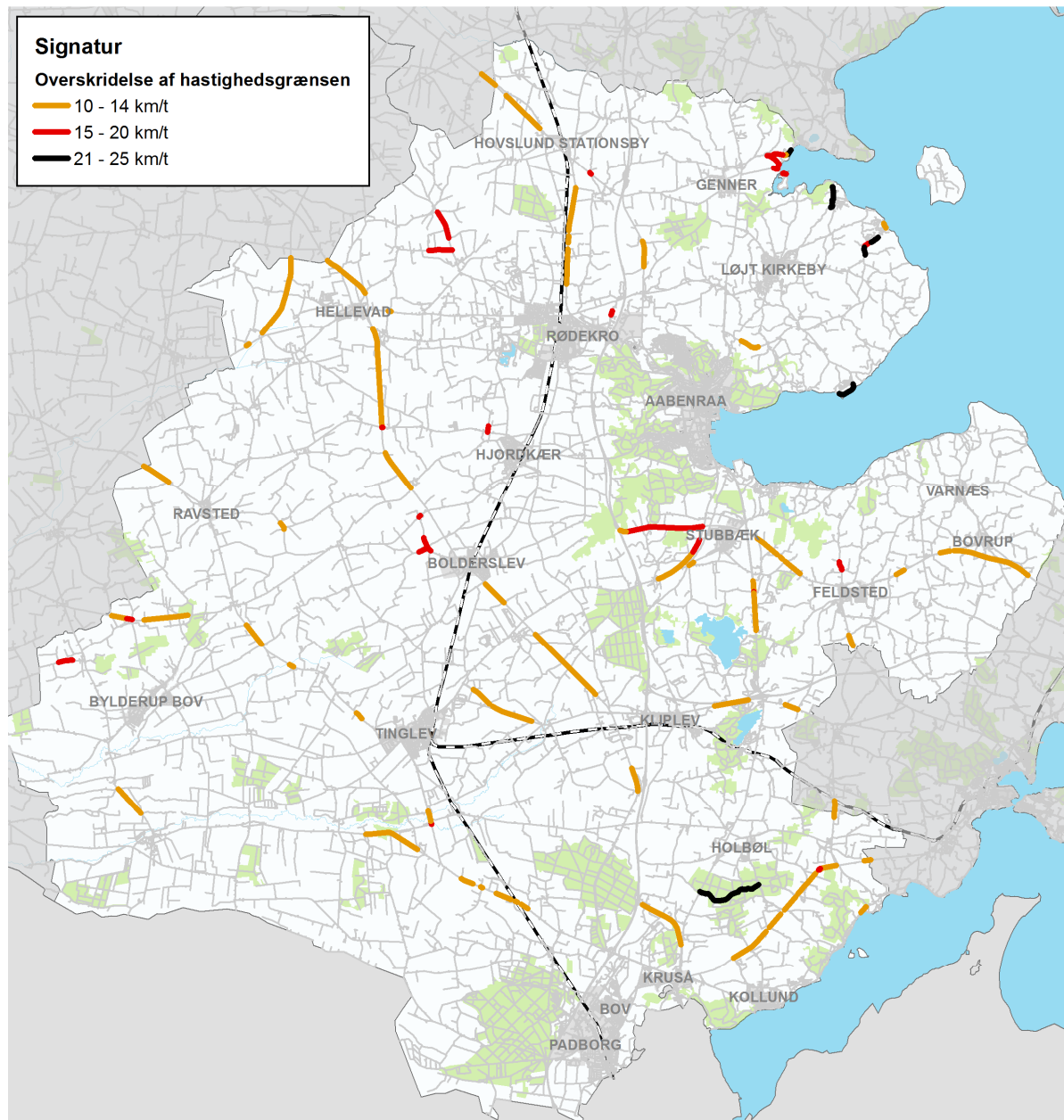
Aabenraa Kommune arbejder ud fra princippet om "selvforklarende" veje. Dette betyder, at det ud fra vejens udformning og udstyr skal være muligt at genkende, hvilken hastighed der bør køres med. Dette vil sige, at hvis hastighedsgrænsen er 80 km/t, så skal vejen også indrettes herefter og tilsvarende ved lavere hastighedsgrænser.

For at opfylde de konkrete mål for trafiksikkerheden og målsætningen om hastighedsreduktion, har Aabenraa Kommune i forbindelse med udarbejdelsen af hastighedsplanen for åbent land haft særlig fokus på følgende:

- Hastighedsgrænser / skiltning i de "Blå byer"
- Strækninger hvor enten gennemsnitshastigheden eller 85 %-fraktilhastigheden ikke opfylder kommunens mål
- Potentielle motortrafikveje
- Lokaliteter hvor borgerhenvendelsernes fokus har været problemer med høj hastighed
- Krydsningssteder i åbent land hvor der er registreret høj hastighed
- Strækninger der er udpeget til stiruter ad mindre veje

Fokusområderne er udvalgt for at stabe en større respekt for hastighedsgrænserne bl.a. ved relevant skiltning samt genkendelighed af vejens udstyr og udformning. Et eksempel på dette kan være, at en "blå by" skal skiltes ved den tætliggende bebyggelse og ikke ved enkeltliggende bygninger i nærheden af den tætliggende bebyggelse.

Besigtigelsen af strækningerne i åbent land er baseret på borgerhenvendelser, viden om fremtidige projekter og hastighedsregistreringer fra floating car data (gps-registreringer). Strækningsregistreringerne hvor 85 %-fraktilhastigheden er højere end 10 km/t af hastighedsgrænsen, er vist på figur 3. På baggrund af besigtigelsen med fokus på de ovenstående punkter, er der udarbejdet forslag til hastighedsprojekter, hvor konkrete tiltag fremstår.



**Figur 3. Lokalteter hvor 85 %-fraktilhastigheden er højere end 10 km/t af hastighedsgrænsen.**

De konkrete hastighedsprojekter, der skal gennemføres de kommende år, er at finde i kapitel 5, Fremtidige hastighedsprojekter. Disse projekter kan samtidig anvendes som et værktøj til fremtidig håndtering af problematikker omkring for høj hastighed.

Generelt vil der i fremtiden være fokus på følgende løsninger indenfor hastighedsplanlægning i åbent land:

- Kun relevant skiltning mht. hastighedsgrænser – vejens hastighedsgrænse skal passe til vejens udformning.  
En sådan løsning betyder, at det skal være typeligt for bilisten, hvis der f.eks. kan køres 80 km/t på den pågældende lokalitet. Dette kan også være strækninger, som er udformet som en 2 minus 1 vej med en skiltet hastighed på 40-50 km/t, som vist på figur 4.



**Figur 4. Eksempel på en 2 minus 1 vej i Aabenraa Kommune.**

Ligeledes skal det være tydeligt, hvis den skiltede hastighed er 90 km/t som kan være tilfældet på en motortrafik. Et eksempel på en 2+1 vej er vist på figur 5.



**Figur 5. Eksempel på en 2+1 vej i Aabenraa Kommune.**

- Skiltning af "blå byer" skal kun ske ved de tætliggende bebyggelser. Respekten for bybetegnelsen vil forsvinde hvis ikke der bliver skiltet ved den tætliggende bebyggelse. Det er derfor vigtigt at skiltningen kan relateres til flere bygninger og ikke enkeltstående huse.
- Generelle tiltag ved institutioner i åbent land for at skabe opmærksomhed og for at have en hastighedsdæmpende effekt.  
For at øge trafiksikkerheden omkring de forskellige institutioner i åbent land kan et af tiltagene være etablering af en form for "port" ved ankomst til institutionen. Et eksempel med krydsning af fællessti i åbent land er vist på figur 6.



**Figur 6. Eksempel på "port" ved ankomst til skole.**

Der er mulighed for forskellige typer af udformning afhængig af f.eks. omkringliggende stisystemer.

- Indsnævring af køresporsbredden ved hjælp af afmærkning  
Et sådan tiltag vil være at lave en reduktion af køresporsbredden ved hjælp af afmærkning. Et smallere kørespor vil kunne få visse bilister til at sænke hastigheden, men denne type løsning har ikke samme effekt på alle bilister. Ved meget brede veje, er der potentiale for, at der kan etableres en cykelbane i vejkannten, så længe køresporsbredden overholder de anbefalede 3,5 meter. Et eksempel indsnævring af køresporsbredden ved hjælp af afmærkning er vist på figur 7.



**Figur 7. Eksempel på indsnævring ved hjælp af afmærkning.**

Flere af de foreslåede løsningsforslag vil i fremtiden kunne bruges som et standardværktøj/massetiltag omkring arbejdet med hastighedsreducerende tiltag. Derudover vil et værktøj som trafiksikkerhedsinspektion også være relevant på strækninger med registreret høj hastighed, hvor der ikke nødvendigvis er registreret uheld.

## 5. FREMTIDIGE HASTIGHEDSPROJEKTER

Der er ved udarbejdelsen af denne plan ikke påbegyndt eller udført hastighedsprojekter for 2015. De opstillede hastighedsprojekter er udarbejdet på baggrund af besigtigelser i november 2014.

Der er udarbejdet en handlingsplan indeholdende en liste over de tiltag, der ønskes gennemført som en del af kommunens hastighedsplan for åbent land. Gennemførelsen af de opstillede tiltag er i overensstemmelse med de fokusområder, som er angivet i forbindelse med planen. Listen med hastighedsprojekter er vist ved tabel 1 og placeringen af tiltagene er vist på figur 8.

Når listen er gennemført vil der være opnået en ensartethed og genkendelighed af hastigheds-skiltningen på kommunens vejnet. Efterfølgende skal planen være et værktøj til svar på borgerhenvendelser og lignende.

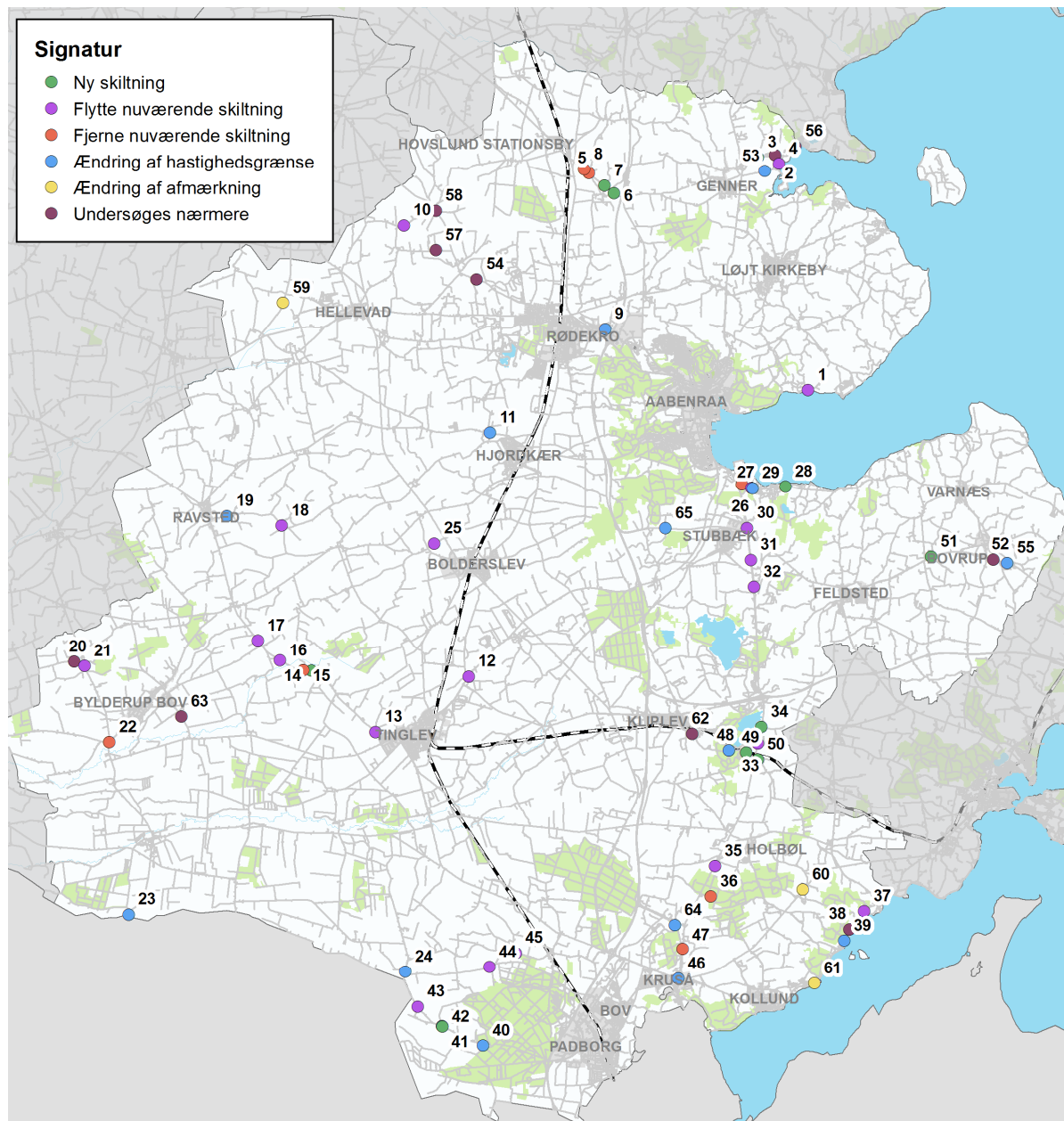
De opstillede tiltag er delt på følgende kategorier:

1. Ny skiltning.
2. Flytte nuværende skiltning.
3. Fjerne nuværende skiltning.
4. Ændring af hastighedsgrænse.
5. Ændring af afmærkning.
6. Undersøges nærmere.

**Tabel 1. Liste med tiltag udarbejdet i forbindelse hastighedsplanen for Aabenraa Kommune. Nummereringen henviser til placeringen af tiltagene, figur 8. Tiltagene er ikke opstillet i en prioriteret rækkefølge.**

| Nummer | Registreret problem                          | Løsningsforslag                                                                | Kategori |
|--------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------|
| 1      | Blå by-tavle forkert placeret                | Flytte blå by-tavle                                                            | 2        |
| 2      | Høj hastighed trods skiltning                | Undersøge muligheden for 2 minus 1                                             | 6        |
| 3      | Hastighedsskiltning på hele vejen            | Herfra 60 km/t mod vandet                                                      | 1        |
| 4      | Blå by-tavle forkert placeret                | Flytte blå by-tavle                                                            | 2        |
| 5      | Overhaling forbudt                           | Fjerne skiltning                                                               | 3        |
| 6      | By uden tavle                                | Opsætte blå by-tavle                                                           | 1        |
| 7      | By uden tavle                                | Opsætte blå by-tavle                                                           | 1        |
| 8      | Overhaling forbudt                           | Fjerne skiltning                                                               | 3        |
| 9      | Blandet 60 og 80 km/t hastighedsbe-grænsning | 60 km/t i hele området                                                         | 4        |
| 10     | Flytte vestlige blå by-tavle                 | Flytte blå by-tavle                                                            | 2        |
| 11     | 50 km/t skiltning                            | 60 km/t på strækning                                                           | 4        |
| 12     | Blå by-tavle forkert placeret                | Flytte lidt længere ind mod byen                                               | 2        |
| 13     | Blå by-tavle forkert placeret                | Flytte skilt mod nord                                                          | 2        |
| 14     | By selvom det er i "landzone"                | Byzonetavle                                                                    | 1        |
| 15     | Blå by-tavle forkert placeret                | Ved udvidelse af byzone fjerne skilt                                           | 3        |
| 16     | Blå by-tavle forkert placeret                | Flytte blå by-tavle                                                            | 2        |
| 17     | Blå by-tavle forkert placeret                | Flytte blå by-tavle                                                            | 2        |
| 18     | Skiltning langt fra bebyggelse               | Flytte skiltning tættere på bebyggelse                                         | 2        |
| 19     | Problem med hastighed                        | 2 stk. 60 skilte med start ved vel-komstskilt                                  | 4        |
| 20     | Problemer med hastighed og skiltning         | Eventuelt nye tavler. Der laves en tælling inden beslutning om skiltning tages | 6        |
| 21     | Blå by-tavle forkert placeret                | Flytte blå by-tavle mod kryds                                                  | 2        |
| 22     | Blå by-tavle forkert placeret                | Fjerne blå by-tavle                                                            | 3        |
| 23     | 40 km/t skiltning virker ikke logisk         | Fjerne skiltning med 40 km/t og overveje 80 km/t                               | 4        |
| 24     | Problemer med hastighed                      | Overveje 60 km/t                                                               | 4        |
| 25     | Blå by-tavle forkert placeret                | Flytte blå by-tavle tættere på bebyg-gelse                                     | 2        |
| 26     | 60 km/t skiltning virker ikke logisk         | Fjerne skiltning                                                               | 3        |
| 27     | Blå by-tavle forkert placeret                | Flytte blå by-tavle tættere på bebyg-gelse                                     | 2        |

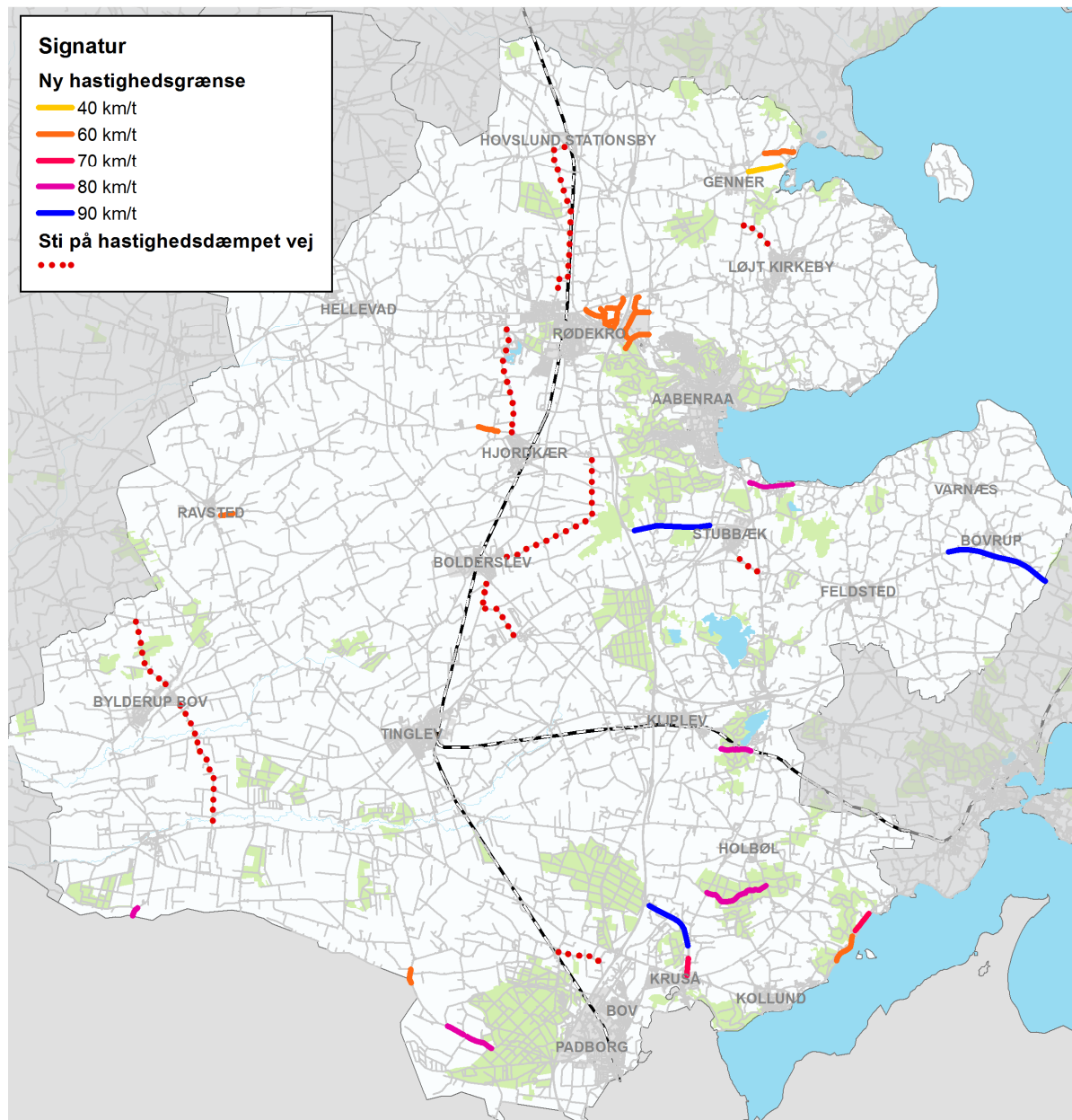
| Nummer | Registreret problem                                    | Løsningsforslag                                                        | Kategori |
|--------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------|
| 28     | Ingen blå by-tavle                                     | Opsætte blå by-tavle                                                   | 1        |
| 29     | 60 km/t virker ikke logisk                             | Ophæve 60 km/t                                                         | 4        |
| 30     | Blå by-tavle forkert placeret                          | Flytte blå by-tavle tættere på bebyggelse                              | 2        |
| 31     | Blå by-tavle forkert placeret                          | Flytte blå by-tavle tættere på bebyggelse                              | 2        |
| 32     | Blå by-tavle forkert placeret                          | Flytte blå by-tavle tættere på bebyggelse                              | 2        |
| 33     | Blå by-tavle forkert placeret                          | Flytte blå by-tavle længere mod syd                                    | 2        |
| 34     | Ingen blå by-tavle                                     | Opsætte blå by-tavle i retning mod syd                                 | 1        |
| 35     | Blå by-tavle forkert placeret                          | Flytte blå by-tavle                                                    | 2        |
| 36     | 40 km/t skiltning                                      | Fjerne skiltning                                                       | 3        |
| 37     | Blå by-tavle forkert placeret                          | Flytte blå by-tavle                                                    | 2        |
| 38     | 50 km/t skiltning                                      | Fjerne første tavle med 50 km/t og evt. erstatte med 70 km/t           | 6        |
| 39     | 50 km/t skiltning                                      | Ændre hastighedsgrænse til 60 km/t på hele strækningen                 | 4        |
| 40     | 60 km/t skiltning                                      | Ophæve 60 km/t                                                         | 4        |
| 41     | 60 km/t skiltning                                      | Ophæve 60 km/t                                                         | 4        |
| 42     | Ingen blå by-tavle                                     | Opsætte blå by-tavle                                                   | 1        |
| 43     | Blå by-tavle forkert placeret                          | Flytte blå by-tavle                                                    | 2        |
| 44     | Blå by-tavle forkert placeret                          | Flytte blå by-tavle tættere på bebyggelse                              | 2        |
| 45     | Blå by-tavle forkert placeret                          | Flytte blå by-tavle tættere på bebyggelse                              | 2        |
| 46     | 60 km/t skiltning                                      | Overveje 70 km/t                                                       | 4        |
| 47     | Blå by-tavle                                           | Fjerne blå by-tavle                                                    | 3        |
| 48     | 50 km/t skiltning i skov                               | Fjerne 50 km/t skiltning                                               | 4        |
| 49     | Ingen blå by-tavle                                     | Opsætte blå by-tavle                                                   | 1        |
| 50     | Ingen blå by-tavle                                     | Undersøge om krav er opfyldt til E55 skiltning                         | 1        |
| 51     | Ingen blå by-tavle                                     | Opsætte blå by-tavle                                                   | 1        |
| 52     | Motortrafikvej?                                        | Undersøge muligheden for motortrafikvej 90 km/t                        | 6        |
| 53     | Dårlige oversigtsforhold ved 50 km/t                   | 40 km/t. Alternativt undertavle med teksten "dårlig oversigt"          | 4        |
| 54     | Ingen cykelfaciliteter og høj hastighed                | Undersøge muligheden for 2 minus 1                                     | 6        |
| 55     | Indbyder til høj hastighed                             | Ændre hastighed til 90 km/t – tjekke sikkerhedszone ved ændring        | 4        |
| 56     | Ingen cykelfaciliteter og høj hastighed                | Undersøge muligheden for 2 minus 1                                     | 6        |
| 57     | Manglende fokus på institution og derfor høj hastighed | Etablering af "port"                                                   | 6        |
| 58     | Henvendelser om høj hastighed                          | Undersøge mulighed for mere politiskontrol                             | 6        |
| 59     | Bred vej indbyder til høj hastighed                    | Indsnævring af kørebane ved etablering af brede kantbaner              | 5        |
| 60     | Bred vej indbyder til høj hastighed                    | Indsnævring af kørebane ved etablering af brede kantbaner              | 5        |
| 61     | Bred vej indbyder til høj hastighed                    | Når der skal genafmærkes, bør det overvejes at lave kørebanen smallere | 5        |
| 62     | Ingen cykelfaciliteter og høj hastighed                | Undersøge muligheden for 2 minus 1                                     | 6        |
| 63     | Ingen cykelfaciliteter og høj hastighed                | Undersøge muligheden for 2 minus 1                                     | 6        |
| 64     | Indbyder til høj hastighed                             | Ændre hastighed til 90 km/t – tjekke sikkerhedszone ved ændring        | 4        |
| 65     | Indbyder til høj hastighed                             | Ændre hastighed til 90 km/t – tjekke sikkerhedszone ved ændring        | 4        |



**Figur 8. Geografisk placering af tiltag udarbejdet i forbindelse hastighedsplanen for Aabenraa Kommune. Nummereringen henviser til nummereringen af tiltagene vist i tabel 1 og er ikke opstillet i en prioriteret rækkefølge.**

## 6. NYE HASTIGHEDSGRÆNSER I ÅBENT LAND

Flere af de opstillede hastighedsprojekter betyder, at der på flere lokaliteter bliver ændret på hastighedsgrænsen. Figur 9 viser den nye hastighedsgrænse i åbent land på de strækninger, hvor der ændres på hastighedsgrænsen i henhold til de opstillede hastighedsprojekter. Derudover viser figur 9 også de udpegede stier på hastighedsdæmpet vej.



Figur 9. Illustration af ændrede hastighedsgrænser på de lokaliteter, hvor et hastighedsprojekt vil betyde en ændring af hastighedsgrænsen og de udpegede stier på hastighedsdæmpet vej.