

Forvaltningens vurdering af udvalgte trafikikkerhedsprojekter til prioritering 2017

Alle hastigheder i nedenstående refererer til en 85 % fraktil af den målte hastighed. 85 % fraktilen er den hastighed, som 85 % af de registrerede køretøjer kører under.

Ifølge retningslinjerne i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning skal der i skiltede hastighedszoner ikke laves fysiske fartdæmpere, hvis 85 % fraktilen er mindre end 58 km/t ved en skiltet hastighed på 50 km/t. Disse retningslinjer følges, når der ses på, hvor der er et problem med for høj hastighed i vores byområder.

ÅDT (årsdøgntrafikken) er trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året.

Rundkørsel i krydset Blåvandvej/Østergade ved Oksbøl

Det er besluttet ved budgetforhandlingerne for 2017, at der skal laves en forundersøgelse af muligheden for etablering af en rundkørsel eller anden trafikregulerende foranstaltning i krydset Blåvandvej/Østergade ved Oksbøl.

Baggrunden for beslutningen er et ønske om at forbedre fremkommeligheden for bilisterne i krydset.

Særligt på lørdage i turistsæsonen er der stærk trafik på Blåvandvej i forbindelse med skiftedage i sommerhusområderne vest for Oksbøl.

Lokalkendte trafikanter har i dag mulighed for at undgå venstresving ved kørsel til og fra Oksbøl, hvis de kører under Blåvandvej via. Gl. Møllevej – Broengvej, når de kommer fra Oksbøl og skal mod øst ad Blåvandvej og hvis de kører via. Broengvej – Gl. Møllevej når de kommer fra vest på Blåvandvej og skal ind til Oksbøl.

Der er ikke registreret trafikuheld i krydset indenfor de sidste 5 år.

En rundkørsel er en trafikikker, men arealkrævende og dermed anlægsmæssigt dyr løsning. Generelt vil etablering af endnu en rundkørsel eller et signalanlæg nedsætte fremkommeligheden for trafikken på Blåvandvej.

Det vurderes, at der skal laves en trafikanalyse, som skal undersøge forskellige løsningsmuligheder og vurdere hvilken løsning, der vil være den bedst det pågældende sted.

Belysning på cykelstien mellem Billum og Oksbøl

Det er besluttet ved budgetforhandlingerne for 2017, at der skal laves en forundersøgelse af muligheden for etablering af belysning på cykelstien mellem Billum og Oksbøl.

Varde Kommune har i dag ikke belysning på de mange kilometer cykelsti, vi har udenfor bymæssig bebyggelse. Undtagelser er cykelstien mellem Oksbøl og Vrøgum og to delstrækninger på cykelstien mellem Horne og Tistrup (strækninger nærmest Horne og Tistrup) – på de sidstnævnte delstrækninger er belysningen betalt af en privat sponsor. Cykelstien mellem Billum og Oksbøl fungerer som skolevej, ligesom mange andre af vores cykelstier.

Der er ikke registreret uheld på cykelstien mellem Billum og Oksbøl indenfor de sidste 5 år.

Der bør være en klar forskel mellem det mørke åbne land og de belyste byområder. Belysning på cykelstierne i det åbne land kan aflede bilisternes opmærksomhed fra den mørke kørebane og dermed forårsage ulykker. Færdselsbelysning udenfor bymæssig bebyggelse bør derfor undgås, undtaget hvor vejbelysningsreglerne foreskriver det, eller trafikikkerheds-mæssige forhold taler derfor.

Det vurderes, at der ikke er et specielt behov for etablering af belysning på cykelstien mellem Billum og Oksbøl i forhold til de øvrige stitrækninger udenfor byzone.

Hastighedsviser på Roustvej i Roust

Forvaltningen har modtaget en del henvendelser om høj hastighed ved indkørslen til Roust by fra Varde. Borgerforeningen har oplyst, at man ikke ønsker bump eller chikaner af hensyn til de mange lastbiler og landbrugsmaskiner, som kører gennem Roust, men meget gerne en fartviser med "Din fart".

En trafikmåling viste en ÅDT på 691. 85 % af bilerne kørte 67 km/t eller langsommere.

Hastigheden ligger dermed væsentligt over den tilladte og skaber et trafiksikkerhedsmæssigt problem for de bløde trafikanter, som færdes på strækningen. Der er registreret 2 solouheld på strækningen indenfor de sidste 5 år. Det vurderes, at en fartviser kan virke hastighedsdæmpende på strækningen.

Hastighedsviser på Kærvej, Varde

Grundejerforeningerne for boligområderne ved Kærsangervej og Kærhøgevej samt forældrebestyrelsen ved børnehaven Kærhøgevej har søgt om etablering af hastighedsdæmpning på Kærvej.

En trafikmåling viste en ÅDT på 1.257 køretøjer, og at 85 % af bilerne kørte 65 km/t eller langsommere.

Strækningen anvendes som adgangsvej til erhvervsområdet ved Stålværksvej af bl.a. lastbiler med store elementer fra betonelementfabrikken. Bump og chikaner er derfor ikke den rigtige løsning på denne strækning.

Der er ikke registreret uheld på strækningen fra Nordre Boulevard til Vestervold indenfor de sidste 5 år.

Det vurderes, at en fartviser vil virke hastighedsdæmpende på strækningen.

Hastighedsviser på Dejrupvej i Outrup

Forvaltningen har modtaget en henvendelse om høj hastighed ved indkørslen til Outrup på Dejrupvej ved Skyhedevej. Hastigheden kombineret med den dårlige oversigt, når man skal krydse vejen fra Dejrupvej til Skyhedevej gør, at forældrene ikke tør lade deres børn cykle til skole, men i stedet vælger at køre dem i bil.

En trafikmåling foretaget ca. 5 m efter byzonetavlen viste en ÅDT på 349. 85 % af bilerne kørte 71 km/t eller langsommere. Hastigheden ligger dermed væsentligt over den tilladte, og dette kombineret med dårlige oversigtsforhold skaber et trafiksikkerhedsmæssigt problem for de bløde trafikanter, som skal krydse Dejrupvej ved Skyhedevej.

Der er ikke registreret uheld på strækningen indenfor de sidste 5 år.

Det vurderes, at en fartviser ved byzonen kan virke hastighedsdæmpende på strækningen.

Torontoanlæg ved fodgængerfelt på Bjergegade i Ølgod

På Bjergegade i Ølgod er der et eksisterende fodgængerfelt ved krydset ved Skolegade. Fodgængerfeltet forbinder de to afdelinger af Ølgod Skole indbyrdes og "den gamle" del af skolen med hallen. Om morgenen er krydsningen sikret med skolepatruljeblink og skolepatruljer, men når børnene skal krydse Bjergegade i løbet af skoledagen og ved skoletids ophør, er feltet kun afmærket med skilte.

Der er registreret 2 uheld på Bjergegade indenfor de seneste 5 år. Ingen af uheldene involverede bløde trafikanter.

Det vurderes, at etablering af torontoanlæg og ekstra belysning vil forbedre synligheden af fodgængerfeltet og dermed forbedre sikkerheden for de krydsende fodgængere.

Hævet flade og stiforlængelse på Idrætsvænget ved hallen i Outrup.

Outrup Kultur- og Idrætscenter har søgt om en forlængelse af eksisterende sti til skolen på østsiden af Idrætsvænget, samt etablering af en hævet flade med et fodgængerfelt ved "rundkørslen" ved vendepladsen ved Idrætshallen.

Børnene fra Outrup Skole anvender faciliteterne i Idrætscentret i skoletiden. Halbestyreren oplever farlige situationer, når børnene kommer løbende fra skolen og krydser Idrætsvænget og vendepladsen ved hallen, samtidig med at bilister kommer kørende fra Idrætscentrets parkeringsplads bag hallen på vej hjem.

Der er ikke registreret uheld på strækningen indenfor de sidste 5 år.

Det vurderes, at børnenes krydsning af Idrætsvænget kan sikres med forskudte bomme på stien fra skolen, en forlængelse af stien og et krydsningspunkt med en hævet flade på Idrætsvænget ved hallen.

Klintingvej, Nr. Nebel

Form & Fritid Nørre Nebel ligger på Klintingvej ved indkørslen til Nr. Nebel by. De mange, som skal til og fra forskellige aktiviteter i hallen, skaber meget trafik, både biltrafik, cykeltrafik og gående.

En hastighedsmåling på Klintingvej 200 m fra Form & Fritid viste, at 85 % af bilerne kørte med en hastighed på 66,2 km/t eller langsommere og en ÅDT på 1.205. Den høje hastighed og ÅDT skaber et trafiksikkerhedsmæssigt problem, når børn og unge skal til og fra hallen. Der er registreret et solouheld på strækningen indenfor de sidste 5 år.

Det vurderes, at etablering af to bump vil kunne løse problemet.

Torontoanlæg på Bredgade i Nørre Nebel

På Bredgade i Nørre Nebel er der 4 eksisterende fodgængerfelter – heraf 3 uden afmærkning med torinoanlæg.

Bredgade er en gennemgående trafikvej gennem Nørre Nebel, som i perioder i sommerhalvåret er stærkt trafikeret.

Fodgængerfelter på gennemgående trafikveje bør afmærkes med ekstra belysning og torinoanlæg for at gøre krydsningsstederne mere synlige for trafikanterne.

Der er ikke registreret uheld med krydsende fodgængere på strækningen indenfor de seneste 5 år.

Det vurderes, at etablering af torinoanlæg ved de 3 fodgængerfelter vil forbedre synligheden af fodgængerfelterne og dermed sikkerheden for de krydsende fodgængere.

Enkeltrettede stier langs østsiden af Hvidbjerg Strandvej

Hvidbjerg Strandvej er adgangsvej til sommerhusområder, Hvidbjerg Strand, Hvidbjerg Strand Camping og fra 2017 til et nyt hotel. Strækningen er i visse perioder meget trafikeret med personbiler, campingvogne og bløde trafikanter.

Der er i dag en dobbeltrettet fællessti langs vestsiden af Hvidbjerg Strandvej.

Stien er forholdsvis smal til at afvikle de mange bløde trafikanter.

Den dobbeltrettede stis krydsning ved rundkørslen ved Tane Hedevej giver endvidere anledning til farlige situationer.

Der er ikke registreret uheld på strækningen indenfor de sidste 5 år.

Det vurderes, at etablering af cykelbane i østsiden af vejen på strækningen fra Blåvandvej til stranden vil forbedre sikkerheden og fremkommeligheden for de bløde trafikanter markant.

Hvis der i stedet ønskes etableret en enkeltrettet fællessti langs østsiden af vejen på strækningen, skal projektet overføres til listen over cykelstionsker (overslagspris 1.300.000 kr.).

Overlagspriser for trafiksikkerhedsprojekterne.

1. Trafikanalyse rundkørsel i krydset Blåvandvej/Østergade	100.000 kr.
2. Belysning på cykelsti mellem Billum og Oksbøl	980.000 kr.
3. Hastighedsviser i Roust By	75.000 kr.
4. Hastighedsviser på Kærvej i Varde	75.000 kr.
5. Hastighedsviser på Dejrupvej i Outrup	75.000 kr.
6. Torontoanlæg på Bjergegade I Ølgod	120.000 kr.
7. Hævet flade og stiforlængelse på Idrætsvænget i Outrup	100.000 kr.
8. Bump på Klintingvej i Nørre Nebel	100.000 kr.
9. Torontoanlæg på Bredgade i Nørre Nebel	360.000 kr.
10. Cykelbane langs østsiden af Hvidbjerg Strandvej i Blåvand	480.000 kr.
<hr/> Samlede potentielle udgifter til prioritering i udvalget	<hr/> 2.465.000 kr.