

Cykelruteplan



TØNDER KOMMUNE

JANUAR 2011

INDHOLDSFORTEGNELSE		SIDE
1	INDLEDNING	5
1.1	Baggrund	5
1.2	Formål	5
2	CYKELTRAFIKKEN I TØNDER KOMMUNE	8
2.1	Generelt om cykeltrafikken i Tønder	8
2.2	Det eksisterende cykelrutenet	9
2.3	Det eksisterende stinet	11
2.4	Trafikulykker med lette trafikanter	11
2.5	Borgerundersøgelse	15
2.6	Skolevejsundersøgelse	18
3	MÅL OG INDSATSOMRÅDER	21
3.1	Målsætninger	21
3.2	Indsatsområder	23
4	GENNEMGANG AF INDSATSOMRÅDER	25
4.1	Trafiksikkerhed	25
4.2	Sikring af krydsningspunkter	25
4.3	Skoleveje	26
4.4	Borgerhenvendelser	26
4.5	Et sammenhængende cykelrutenet	26
4.6	Drift og vedligeholdelse	27
4.7	Information og samarbejde	27
5	CYKELRUTEPLAN I ÅBENT LAND	28
5.1	Sikre cykelforbindelser og -ruter i det åbne land	29
5.2	Konkrete store projekter i åbent land	30
6	CYKELRUTEPLAN I STØRRE BYSAMFUND	32
6.1	Tønder By	32
6.2	Løgumkloster	36
6.3	Agerskov	40
6.4	Bredebro	43
6.5	Skærbæk	47
6.6	Toftlund	51

7	CYKELRUTEPLAN I MINDRE BYSAMFUND	54
7.1	Højer	55
7.2	Rømø	58
7.3	Arrild	61
7.4	Døstrup	64
7.5	Brøns	66
7.6	Rejsby	68
7.7	Frifelt	70
7.8	Branderup	73
7.9	Møgeltønder	76
7.10	Abild	79
7.11	Visby	81
7.12	Øster Højst	84
7.13	Bedsted	87
7.14	Ballum	90
7.15	Jejsing	92
8	HANDLINGSPLAN	95
8.1	Prioritering	95
8.2	Opfølgning	96

1 INDLEDNING

1.1 Baggrund

I forbindelse med trafiksikkerhedsplanen satte Tønder Kommune sig et mål om, at udarbejde en plan for cykelruterne i hele Tønder kommune. Dette arbejde er nu udmundet i en cykelruteplan, der har fokus på udbygning af det eksisterende cykelrutenet med ruter mellem bolig og arbejde samt skoler, og ruter mellem bysamfundene.

Cykelruteplanen for Tønder Kommune skal være med til at etablere et sikrere, et mere trygt og et sammenhængende cykelrutenet i hele kommunen.

Cykelruteplanen følges af en **statusrapport**, der indeholder baggrunden og datagrundlaget for cykelruteplanens indhold og en samlet projektlister.

1.2 Formål

Formålet med cykelruteplanen er at få udvalgt og koordineret de kommende års aktiviteter, der skal igangsættes for at fremme cykeltrafikken i Tønder Kommune.

Cykelruteplanen omhandler primært transportstier. Rekreative stier indgår i ruteplanlægningen og et kort over disse er derfor at finde i planen. På de strækninger, hvor der eksisterer en alternativ rute via en rekreativ sti, vil det blive undersøgt hvorvidt den rekreative sti kan etableres som transportsti.

Det er målet at sætte mere fokus på det at cykle i Tønder Kommune, at skabe mere opmærksomhed omkring cykling, at sikre en større sikkerhed og tryghed ved det at cykle, samt på længere sigt at etablere flere cykelstier langs de overordnede veje samtidig med, at der generelt sikres en høj vedligeholdelsesstandard for alle stier.

Cykelruteplanen har til hensigt at angive, hvor der påtænkes etableret cykelruter i Tønder Kommune. Der er i planen lagt vægt på at etablere cykelruter, som Kommunen vil have de lette trafikanter til at benytte. Således er fokus i første omgang lagt på at etablere et sammenhængende rutenet i byerne med pendlerruter, dvs. ruter mellem bolig – skole, bolig – arbejde, bolig – centerfunktioner og bolig - terminaler. Der er således set på, hvor de forskellige funktioner ligger i forhold til det eksisterende cykelrutenet, samt hvor de store strømme af lette trafikanter er. De fremtidige cykelruter er derefter lagt, hvor der vurderes at være et behov og et potentiale for mere cykeltrafik.

Den cykeltrafik, der er mellem byerne i kommunen vurderes primært at ske via rekreative ruter eller nationale cykelruter som også fungerer som transportstier samt i forbindelse med de regionale ruter. Cykelruteplanen undersøger om der er behov for udbygninger af de regionale cykelrutenet.

Cyklisters og fodgængeres færden og krydsning af en vej er forbundet med en væsentlig uhelds-/ulykkesrisiko, hvor en eventuel skadesgrad på den lette trafikant kan være stor. Der skal derfor i forbindelse med cykelruterne i byerne tages særligt hensyn til de lette trafikanter ved krydsning mellem vej og sti. Sikre og trygge krydsningsmuligheder er et væsentlig element i cykelruteplanen og i de fremtidige cykelprojekter som Kommunen tager initiativ til.

Cykelruteplanen vil i de kommende år udgøre grundlaget for den videre udbygning af stinettet og andre forbedringer af cyklisters forhold i Tønder Kommune.



TRAFIKSIKKERHED / UTRYGHED?



Disse to begreber går som oftest hånd i hånd, men er forskellige.

Trafikikkerhed er den objektive målbare risiko ved at færdes i trafikken. Trafikikkerheden måles i trafikuheld og personskader og indberettes ved Politiets registreringer og afrapporteringer. En usikkerhed i Politiets registreringer er "mørketallet".

Utryghed er et udtryk for, hvad trafikanterne oplever som utrygt ved trafikken, og er derfor en individuel subjektiv vurdering som hver trafikant gør sig. Fx vurderer en bilist utryghed anderledes end en cyklist. Et skolebarn kan vurdere utryghed i trafikken anderledes end en voksen. Utryghed kan ikke umiddelbart måles og er derfor en svær størrelse. Utryghed for bløde trafikanter er dog som oftest en direkte konsekvens af forhold som fx høj hastighed, mange biler, tunge køretøjer, dårlige oversigtsforhold og manglende faciliteter for de bløde trafikanter. Utryghed kan dog også skyldes manglende belysning, mørke rum og andre visuelle og driftmæssige problemstillinger.

Undersøgelser påviser, at utrygge lokaliteter faktisk kan være de mest trafiksikre lokaliteter, fordi trafikanterne er ekstra påpasselig de steder, hvor der er utrygt. Omvendt kan fysiske foranstaltninger være med til at skabe en falsk tryghed fx strækingsfodgængerfelter, hvor undersøgelser viser, at der sker flere ulykker – måske af den grund. Det er et paradoks.

En utryg lokalitet kan dog være medvirkende til, at lokaliteten undgås eller fx at en cyklist i stedet vælger at benytte bilen til transporten i stedet for. Derfor skal utrygge lokaliteter forbedres med sikre og trygge fysiske løsninger.

Andre undersøgelser viser, at der kan opnås en trafikikkerhedsmæssig gevinst ved at øge mængden af bløde trafikanter, fordi bilisterne derved bliver mere opmærksomme på tilstedeværelsen af cyklister, knallertkørere og fodgængere.

Ved at opprioritere cykeltrafikken kan der på mange områder skabes en forbedret trafikikkerhed og afledt effekt for en øget tryghed.

2 CYKELTRAFIKKEN I TØNDER KOMMUNE

2.1 Generelt om cykeltrafikken i Tønder

For rigtig mange danskere er cyklen en del af hverdagen, når arbejdet eller skolen kalder eller når der skal handles ind. På landsplan foregår 40 % af cykelturene i forbindelse med arbejde eller skole. Langt hovedparten af turene er korte ture på under 5 kilometer. Det er især i de større byer, at det er populært at cykle, men også i mindre byer kan der gøres meget for at øge cykeltrafikken. Den er primært den yngre generation, der anvender cyklen. På landsplan regner man med, at hvert andet barn cykler til skole.

I Tønder kommune er der ikke gennemført lignende skolevejsundersøgelser endnu, men det vurderes at der på dette område kan skubbes meget på vej ved at sikre skoleveje og etablere cykelfaciliteter på de mest benyttede skoleveje. Sikring af skoleveje og dermed flere cyklende skolebørn har en selvforstærkende effekt for bl.a. trafiksikkerheden omkring skolerne, da forældre der transporterer deres barn til skole i bil udgør en stor utryghedsfaktor for de øvrige skolebørn. Mindskes trafikken i bil til skolerne i morgenmyldretiden vil flere cykle til skole.

Tønder Kommune er en udpræget landkommune, hvor cyklen ikke er et så populært transportmiddel som gennemsnittet på landsplan indikerer. Potentialet for øget cykeltrafik er dog tilstede ved en intensivering af arbejdet for bedre cykelfaciliteter.

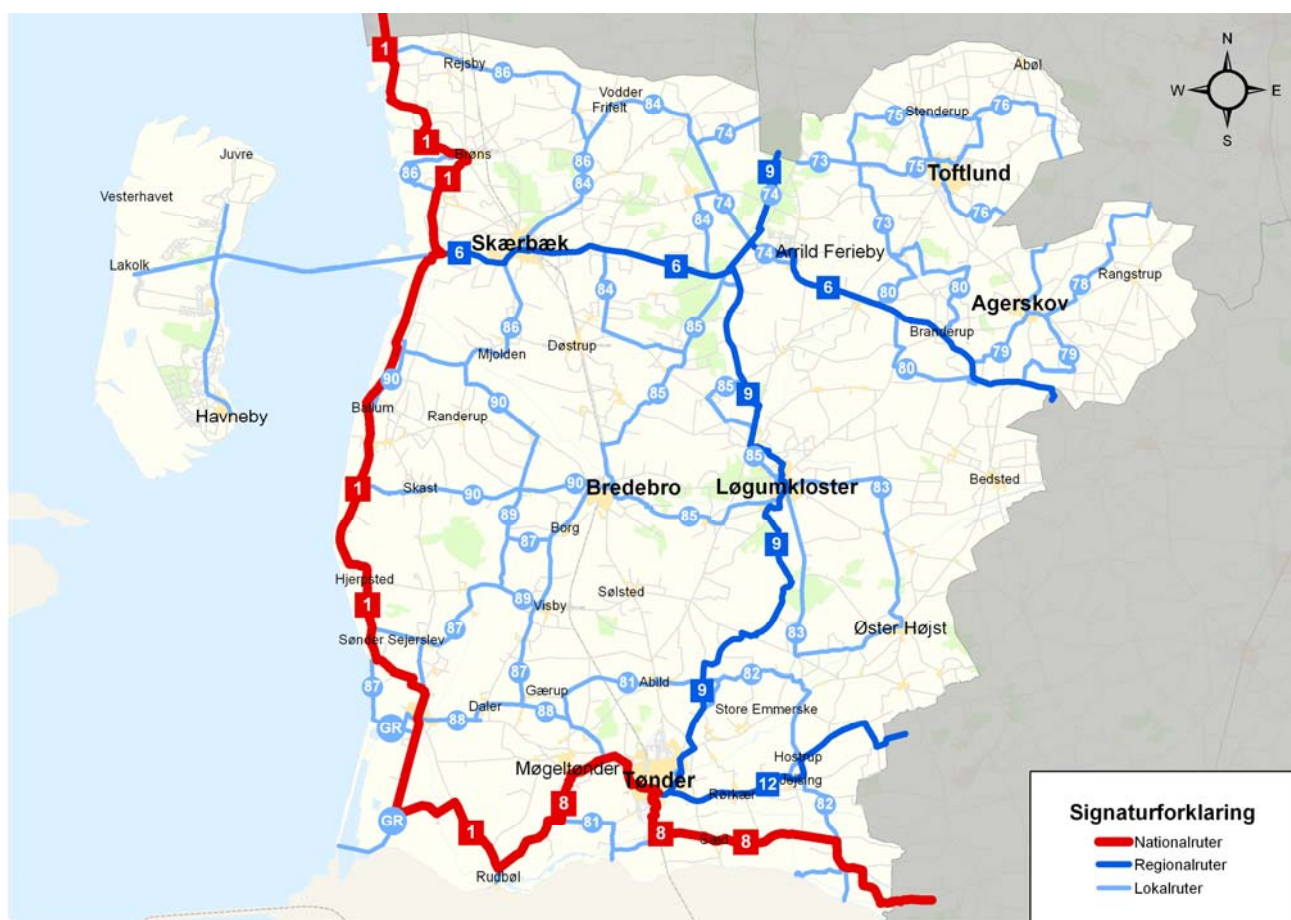
Det må forventes, at transportbehovet i Tønder Kommune forbliver på det nuværende niveau eller stiger yderligere. Som alternativ til at flere biler i trafikken og flere ture i bil skal cyklen tænkes ind som transportmiddel. Cyklen som transportmiddel rummer en række fordele. Fx er den mindre pladskrævende og specielt i byerne velegnet, da der i forvejen er trange forhold. Desuden er cyklen mere skånsom overfor lokalmiljøet og klimaet i det hele taget. Derudover bør cyklen i højere grad tænkes ind i den daglige motion og folkesundhed specielt i skolerne, men også i forbindelse med de mange rekreative muligheder som Tønder kommune tilbyder.

Cyklen er derfor et vigtigt transportmiddel at tænke ind i den fremtidige fysiske planlægning af hensyn til miljøet, klimaet, til folkesundheden og arealanvendelsen i byerne men også i forhold til den generelle trafiksikkerhed.

2.2 Det eksisterende cykelrutenet

Cyklister i det gamle Sønderjyllands Amt tilbydes et veludbygget vejvist cykelrutenet ad nationale, regionale og lokale ruter mellem alle store bysamfund såvel som små via rekreative forbindelser. Også i Tønder kommune er cykelrutenettet stort og omfattende.

Kendetegnet for de mange cykelruter er, at de primært forløber ad mindre befærdede lokalveje og der dermed ikke i udpræget grad er anlagt cykelfaciliteter. Specielt på ruterne i landzonen mellem bysamfundene vejvises ad lokalveje og i nogle tilfælde grus-/græsbelagte markveje. Da ruterne er vejviste må der forventes en vis kvalitet ad de vejviste ruter.



Figur 1 Nationale, regionale og lokale cykelruter i Tønder kommune.

Nationale og regionale cykelruter

Tønder kommune ligger godt i forhold til cykeludflugter og som en del af cykelferier med nærhed til Vesterhavet, Rømø og mange turistattraktioner.

To nationale (Grænserruten og Nordsøruten) og tre regionale cykelruter forløber gennem Tønder kommune. Ruterne er vejviste og forløber primært ad lokalveje men også ad de overordnede veje på længere strækninger. Dette er vist på figur 1.

Tønder Kommune har overtaget ansvaret for både de nationale og regionale cykelruter efter amternes nedlæggelse.

Lokale cykelruter

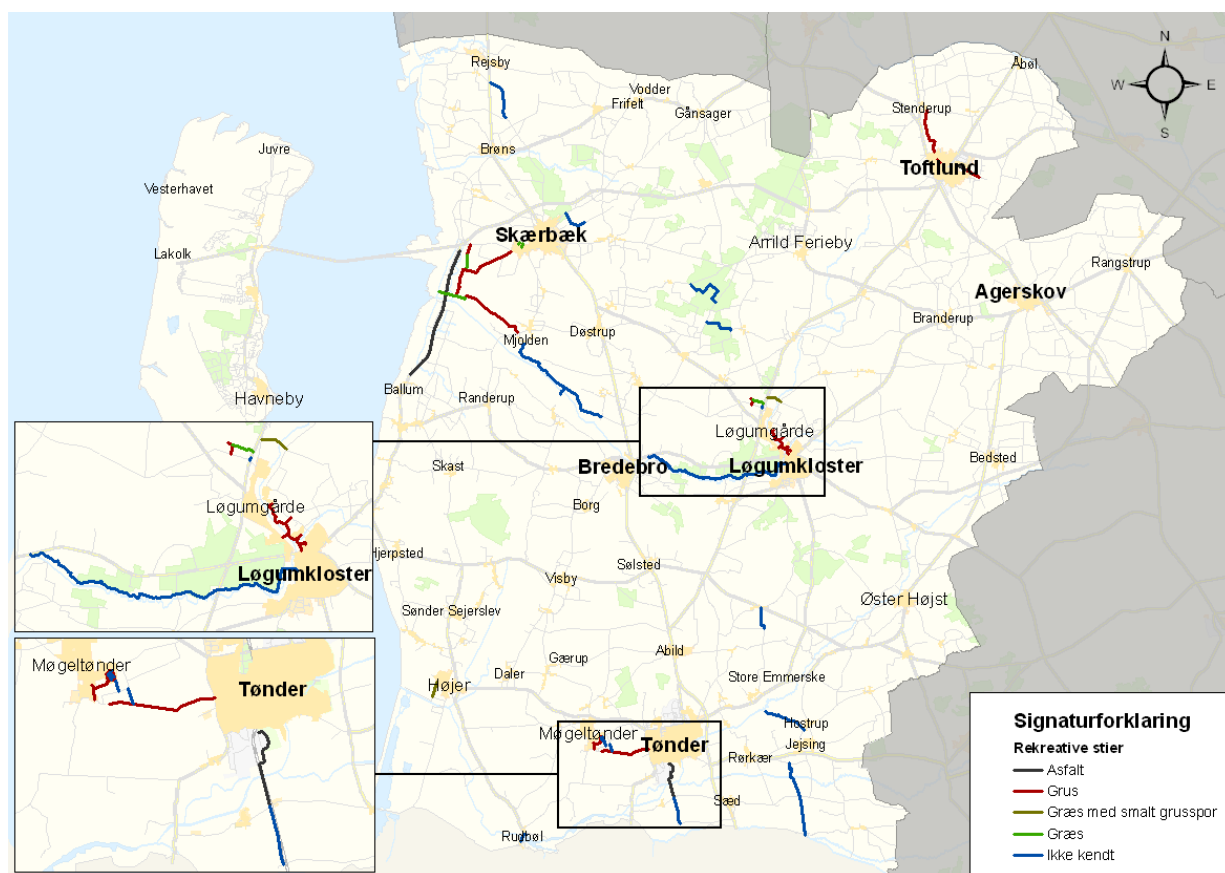
De mange lokale ruter fremgår ligeledes af figur 1. De lokale ruter er fortrinsvist rekreative ruter, der ikke umiddelbart forløber ad den korteste rute mellem to bysamfund, hvorfor lokalruterne ikke alene kan udpeges som transportruter i det overordnede cykelrutenet i Tønder kommune.

Lokalruterne er vejviste og vil indgå som supplement til planlægningen for et sammenhængende cykelrutenet.

Der er dermed fortsat behov for udbygning og forbedring af cykelstinet. Dels for at underbygge de eksisterende cykelrutenet med sikre og trygge forbindelser og dels for at udbygge et mere direkte cykelrutenet for de cyklister, der anvender cyklen som transportmiddel til og fra arbejde / skole mv. og derfor ønsker den direkte og dermed korteste vej.

Rekreative stier

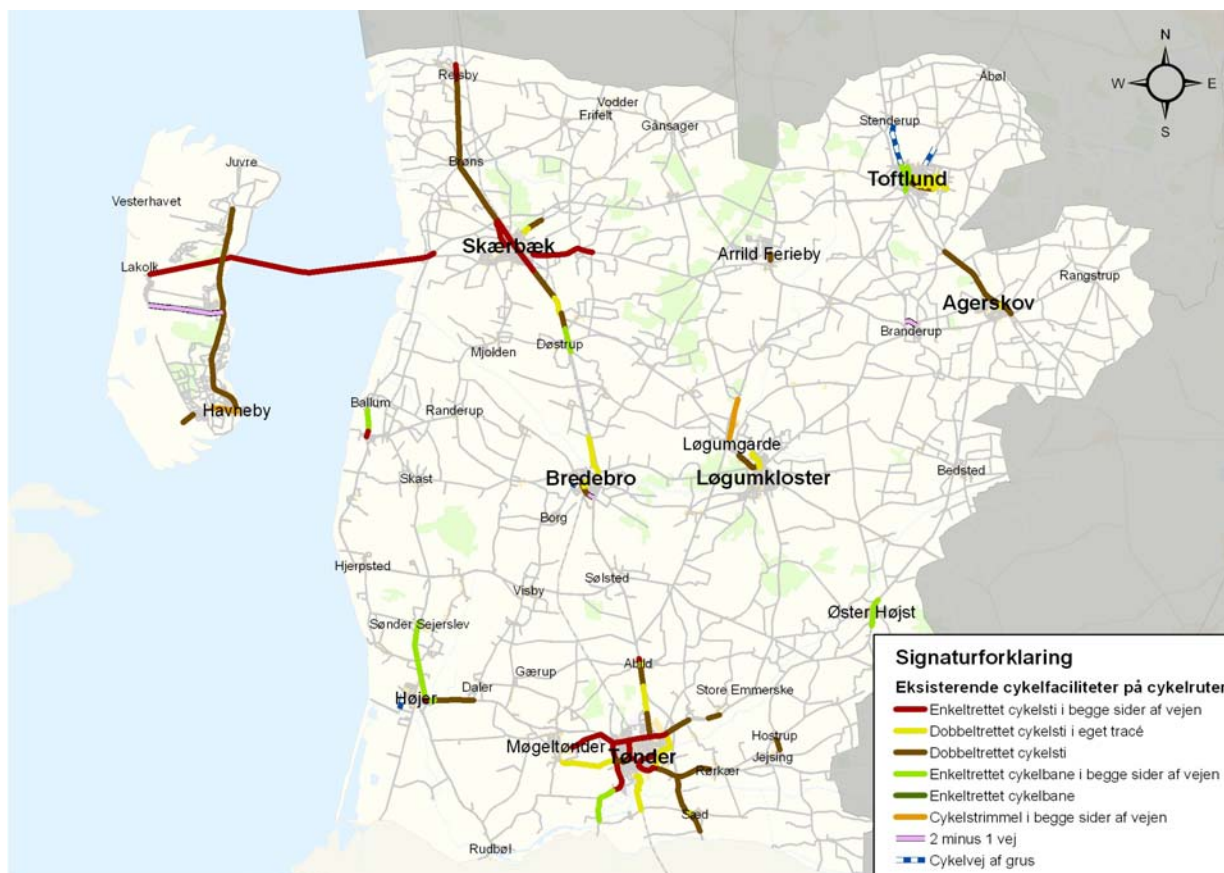
De eksisterende rekreative stier fremgår af figur 2. De rekreative stier vil indgå i ruteplanlægningen, såfremt der kan opnås en fordel i at benytte ruten i cykelrutenettet. Det er vigtigt, at der i forbindelse med anvendelse af rekreative stier i rutenettet gennemføres en fysisk opgradering af stiens standard, belægning mv.



Figur 2 Eksisterende rekreative stier. Kortlægningen opdateres løbende.

2.3 Det eksisterende stinet

De eksisterende cykelfaciliteter på det eksisterende cykelrutenet er vist på figur 3.



Figur 3 Eksisterende cykelfaciliteter på det eksisterende cykelrutenet og ønskede ruter. Kortlægningen opdateres løbende.

Kortlægningen opdateres løbende og der kan derfor forekomme uoverensstemmelser med de faktiske forhold.

2.4 Trafikulykker med lette trafikanter

Ulykker med lette trafikanter og ulykker i det hele taget er med til at gøre en uheldsplaget lokalitet utryk for lette trafikanter. Det er derfor en vigtig forudsætning for udbygningerne af cykelrutenettet, at der ikke sker ulykker eller er risiko for ulykker på de lokaliteter, hvor lette trafikanter færdes eller er særligt udsatte. Der er primært i kryds, ved krydsningspunkter mellem vej og sti samt på strækninger uden cykelfaciliteter, hvor sandsynligheden for ulykker er stor fx pga. trange forhold, dårlige oversigtsforhold, stor trafikintensitet, store cykliststrømme, dårligt vedligeholdte rabatter o. lign.

Udpegning af lokaliteter med mange ulykker med lette trafikanter og lokaliteter med en uhensigtsmæssig indretning for lette trafikanter er derfor en væsentlig opgave i forbindelse med planlægningen og implementeringen af det overordnede cykelrutenet i Tønder kommune.

I et historisk perspektiv er der i alt registreret 126 ulykker med cyklister og knallertkørere i den sidste 5-årige periode (2004-2008), fordelt på 90 personskadeuheld med 93 tilskadekomne (heraf 5 dræbte, 45 alvorligt og 43 lettere tilskadekomne) og 36 materielskadeuheld.

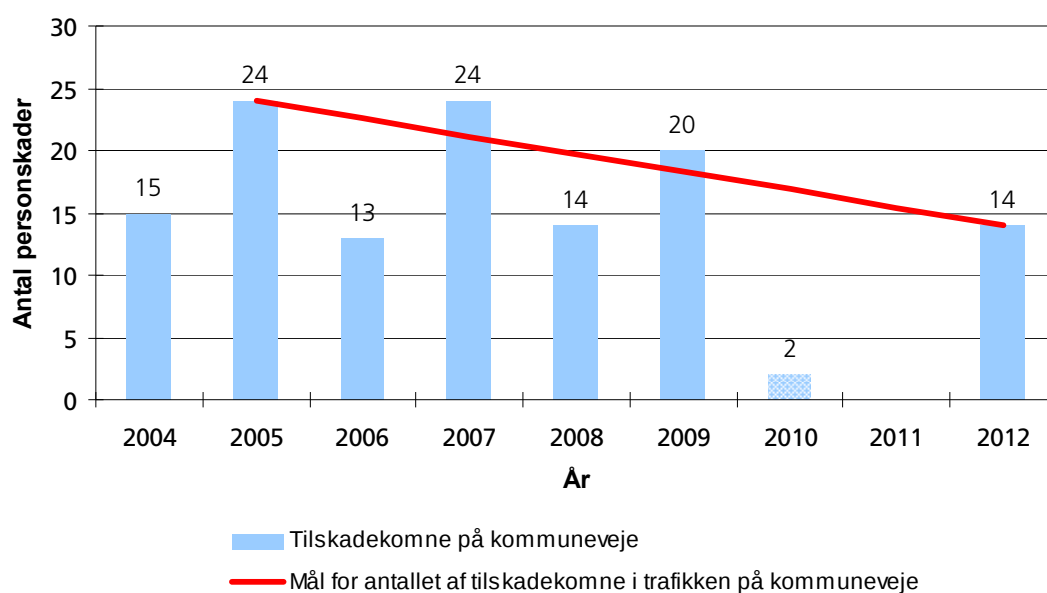
Tønder kommune ønsker en reduktion i antallet af personskader i trafikulykker med lette trafikanter på 40 %, hvilket følger den overordnede nationale målsætning for det samlede antal af personskader i trafikulykker. Det betyder, at der maksimalt må være 14 tilskadekomne cyklister og knallertkørere på kommuneveje i år 2012, hvilket dog allerede i 2006 og 2008 er opnået med hhv. 13 og 14 tilskadekomne.

I 2007 var tallet derimod væsentligt højere end Kommunens målsætning, så det er denne grænse, der skal flyttes.

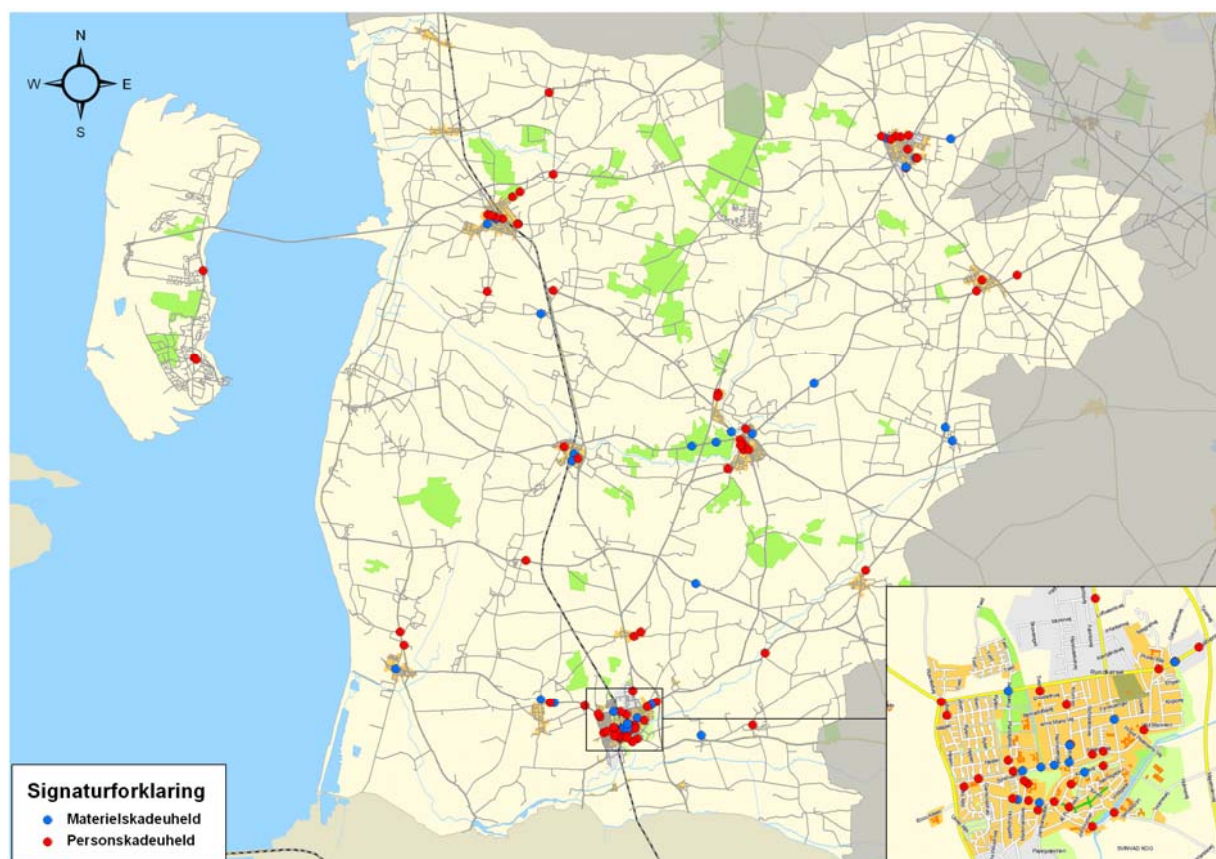
I forhold til en længere planperiode ønskes at fastholde den positive udvikling i antallet af ulykker med lette trafikanter, hvilket vil sige en videreførelse af reduktionen på 40 %. Visionen er, at ingen lette trafikanter komme til skade i trafikken.

Målsætningen for den korte 2-årige planperiode ser grafisk ud som vist på figur 4. Figur 5 viser placeringen af ulykker med cyklister og knallertkørere fordelt på personskadeuheld og materialeskadeuheld på et oversigtskort. Tabel 1 viser de hyppigste uheldssituationer i ulykker med lette trafikanter i Tønder kommune med tilhørende beskrivelse af antal og alvorlighedsgrader af personskaderne.

En nærmere analyse af uheldsudviklingen er beskrevet i statusrapporten.



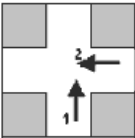
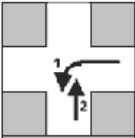
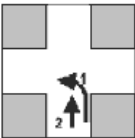
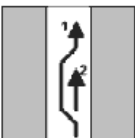
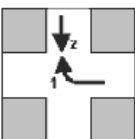
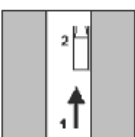
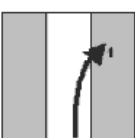
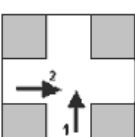
Figur 4 Mål for antallet af tilskadekomne cyklister og knallertkørere på kommunevejene i Tønder kommune



Figur 5 Uheld med cyklister og knallertkørere i årene 2004-2008.

Som det ses på figur 5 er ulykkerne primært koncentreret i de større bysamfund hhv. Tønder, Skærbæk, Løgumkloster og Toftlund.

Hyppigste uheldssituationer

	13 ulykker (krydsuheld) 0 dræbte, 4 alv. tilskadekomne, 5 let. tilskadekomne 6 knallert, 9 cyklister
	10 ulykker (krydsuheld) 0 dræbte, 5 alv. tilskadekomne, 3 let. tilskadekomne 7 knallert, 5 cyklister
	9 ulykker (krydsuheld) 0 dræbte, 3 alv. tilskadekomne, 3 let. tilskadekomne 3 knallert, 7 cyklister
	7 ulykker (trængningsuheld) 0 dræbte, 2 alv. tilskadekomne, 1 let. tilskadekomne 4 knallert, 5 cyklister
	7 ulykker (krydsuheld) 0 dræbte, 1 alv. tilskadekomne, 3 let. tilskadekomne 3 knallert, 6 cyklister
	6 ulykker (uheld med parkerede biler) 0 dræbte, 2 alv. tilskadekomne, 4 let. tilskadekomne 5 knallert, 1 cyklister
	5 ulykker (eneuheld) 1 dræbte, 2 alv. tilskadekomne, 1 let. tilskadekomne 5 knallert, 0 cyklister
	5 ulykker (krydsuheld) 1 dræbte, 1 alv. tilskadekomne, 1 let. tilskadekomne 2 knallert, 3 cyklister

Tabel 1 Hyppigste uheldssituationer i ulykker med lette trafikanter i Tønder kommune.

2.5 Borgerundersøgelse

I forbindelse med udarbejdelsen af Trafiksikkerhedsplanen iværksatte Tønder Kommune en systematiseret inddragelse af synspunkter fra borgerne i Tønder kommune på bedre trafiksikkerhed. Inddragelsen skete som et Internetbaseret spørgeskema, hvor 246 borgere deltog i undersøgelsen. Hensigten med undersøgelsen var at få et bedre datagrundlag i forhold til hvor på vejnettet borgerne følte sig utrygge.

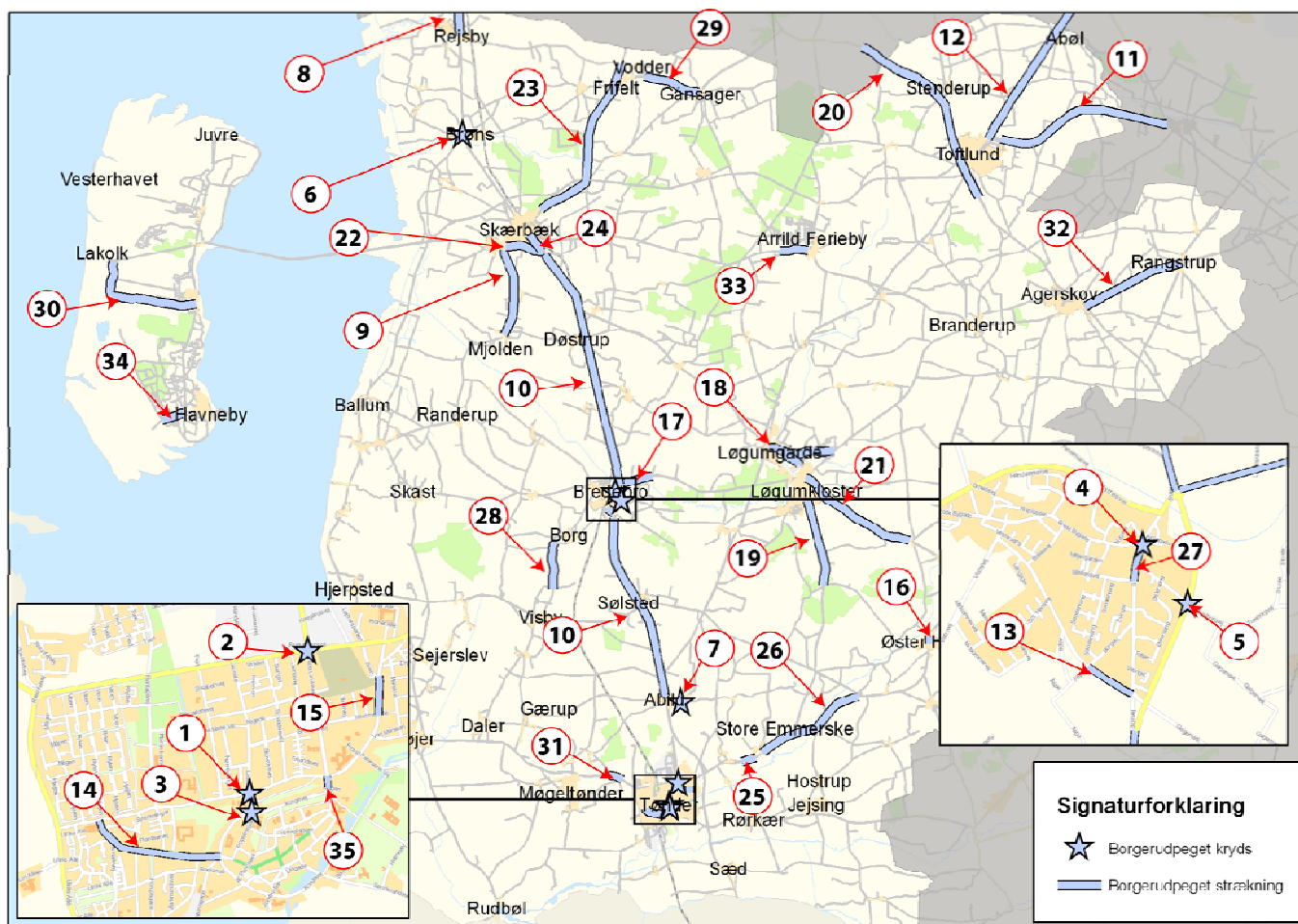
Borgerundersøgelsen medførte bl.a. en udpegning af lokaliteter, hvor borgerne mangler cykelfaciliteter pga. utryghed generelt eller som led i at sikre en anvendt cykelforbindelse mellem bysamfund store som små.

Cirka 1/3 af alle indkomne besvarelser i forbindelse med den gennemførte borgerundersøgelse havde afkrydset cyklen som det foretrukne transportmiddel. Cirka 1/4 af alle udpegninger af utrygge lokaliteter havde direkte noget at gøre med sikring af eller bedre forhold for cyklister, mens øvrige væsentlige udpegningsparametre i borgerundersøgelsen var farlige kryds, høj hastighed og dårlige oversigtsforhold, hvilke alle kan betyde utrygge forhold for lette trafikanter.

Resultatet af den gennemførte borgerinddragelse kommer til at indgå som væsentligt input til Tønder Kommunes fremtidige valg og prioritering af cykelruteprojekter.

Figur 6 viser borgernes udpegning af problematiske lokaliteter pga. manglende cykelfaciliteter eller utrygge forhold for lette trafikanter.

Tønder Kommune ønsker fremover at indsamle yderligere datagrundlag og søge dialog med borgere og skoler samt andre der ønsker indflydelse på cykelrutenettets udseende og placering.



Figur 6 Udpegning af manglende cykeffaciliteter og utrygge forhold jf. borgerundersøgelsen 2008.

Numrene refererer til listen på næste side over borgerudpegede lokaliteter og begrundelse for udpegningen.

BORGERUDPEGEDE LOKALITETER

Kryds

1. Bargumsvej / Leos Allé i Tønder – Dårlige forhold for cyklister
2. Nordre Landevej / Ribe Landevej i Tønder – Vanskelig overgang for cyklister
3. Leos Allé / Kongevej i Tønder – Cyklister kan blive klemmt
4. Storegade / Søndergade i Bredebro – Cyklister kan blive klemmt
5. Hovedvejen / Trælborgvej i Bredebro – Manglende differentiering af trafikantgrupper + høj hastighed
6. Hovedvejen / Skolevej i Brøns – Dårlige opbremsningsforhold for cyklister
7. Rønnevej / Pilevej i Abild – Cyklister i forkerte side af vejen

Strækninger

8. Rejsby Landevej (nord for Rejsby) – Manglende cykelsti (Etableret dobbeltrettet cykelsti i 2010/2011)
9. Randerupvej (ml. Skærbæk og Mjolden) – Manglende cykelsti + høj hastighed
10. Tøndervej-Landevejen-Hovedvejen-Ribe Landevej (ml. Skærbæk og Abild / Tønder) – Manglende cykelsti + høj hastighed
11. Bevtoftvej (ml. Koldingvej og kommunegrænsen - Toftlund) – Manglende cykelsti
12. Koldingvej (ml. Toftlund og kommunegrænsen) – Manglende cykelsti
13. Langagervej (Bredebro) – Cyklister bliver klemmt (*Etableret 2 minus 1 vej i 2009*)
14. Strucks Allé (Tønder) – Manglende cykelsti
15. Carstensgade (ml. Buen og Kastanieallé - Tønder) – Cyklister bliver klemmt
16. Bredgade (Øster Højst) – Parkering på cykelsti + overhaling i byen
17. Løgumklostervej (ml. Kummerlev og Hovedvejen - Bredebro) – Manglende cykelsti
18. Lobækvej-Landbyvej-Mølleparken (ml. Løgumgårde og Branderupvej) – Manglende cykelsti + smal vej + dårlig belysning
19. Dravedvej (ml. Løgumkloster og Tinggårdvej) – Manglende cykelsti
20. Ribevej-Bovvej (ml. Toftlund og kommunegrænsen) – Manglende cykelsti
21. Omfartsvej-Krusåvej (ml. Løgumkloster og Hellevadvej) – Manglende cykelsti
22. Gesingvej (Skærbæk) – Manglende cykelsti + høj hastighed
23. Ullerupvej-Hedebøvej-Roagervej (ml. Skærbæk og Frifelt) – Manglende cykelsti
24. Tøndervej (ml. Gesingvej og Birke Allé - Skærbæk) – Cyklister i forkerte side af vejen
25. Aabenraaavej (ml. Store Emmerske og Toftvej) – Mere beplantning mellem cykelsti og kørebane
26. Aabenraaavej-Adelvadvej (ml. Store Emmerske og Sølstedvej) – Manglende cykelsti
27. Søndergade (ml. Brogade og Stationsvej - Bredebro) – Manglende cykelsti
28. Tingvej (ml. Borg og Visby) – Manglende cykelsti
29. Gånsagervej (ml. Gånsager og Vodder) – Manglende cykelsti
30. Lakolk-Småfolksvej (ml. Vesterhavsvej og Havnebyvej - Rømø) – Manglende cykelsti
31. Møgeltønder Omfartsvej (ml. Guldhornsvej og Schackenborgvej) – Manglende cykelsti
32. Rangstrupvej (ml. Rangstrup og Agerskov) – Manglende cykelsti + høj hastighed
33. Skærbækvej (ml. Arrild og Vestergårdsvej) – Manglende cykelsti + mange biler
34. Sønderstrandvej (ml. Rimmevej og Sønderbyvej - Havneby) – Manglende cykelsti
35. Østergade (ml. Ribe Landevej og Kongevej) – Smal cykelsti + bilerne holder ikke tilbage



2.6 Skolevejsundersøgelse

Som tidligere nævnt er yngre generationer hyppigere cyklister. Derfor er et vigtigt delelement i cykelruteplanen at få kortlagt eksisterende og potentielle skoleveje samt intensiteten af cyklende skolebørn på disse ruter.

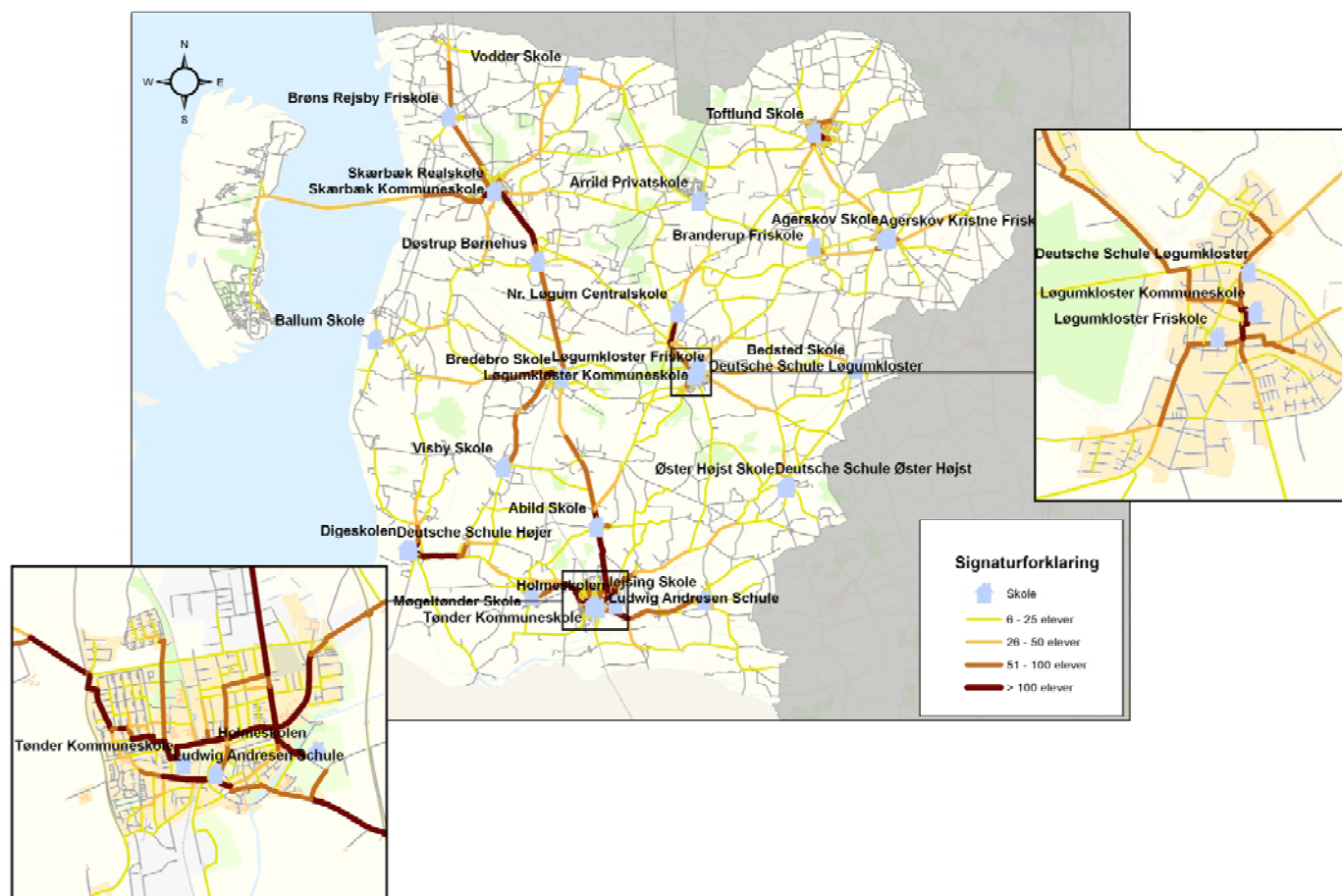
Dette arbejde har Tønder Kommune systematiseret ved en kortlægning af korteste rute for den enkelte elev mellem bopæl og skole. Den korteste rute er højst sandsynligt den rute som et skolebarn på cykel vil tage, hvis der ikke eksisterer alternative og sikre ruter fx cykelstier i eget tracé eller lignende.

Kortlægningen af korteste rute for samtlige skolebørn på kommunens folkeskoler, friskoler og privatskoler suppleres med oplysninger om samlet afstand fra bopælen til skolen for derefter at lægge til grund for en udpegning af mest befærdede skoleveje.

Tønder Kommune ønsker at de eksisterende og potentielle nye cykelruter så vidt muligt er sammenfaldende med skolevejene, så sikkerheden og trygheden også højnes til skoleelevernes fordel.

En nærmere beskrivelse af skolevejsundersøgelsen er beskrevet i statusrapporten.

Figur 7 viser en oversigt over de mest befærdede korteste skoleruter, der vil indgå i arbejdet med at sikre et fremtidigt sammenhængende cykelrutenet for skolebørn. Jo tykkere streg jo større potentiale i antal af cyklende skolebørn.



Figur 7 Graduering af potentielle befærdede skoleruter jf. analysen af korteste rute.

SKOLEBØRNS TRAFIKALE ADFÆRD

5-7 år: Kan generelt færdes sikkert til fods på veje hvor trafikken er begrænset og hvor hastighedsniveauet er lavt. Børnene er kun i stand til at krydse veje sikkert hvis oversigtsforholdene er gode. Børn må først cykle alene når de er fyldt 6 år.

8-10 år: Kan normalt færdes sikkert til fods på lidt større veje. De fleste børn i denne alder er i stand til at cykle på lettere trafikerede veje.

12+ år: Tidligste alder for hvor man kan forvente at børnenes trafikale evner er på højde med en voksens. Dette er desuden under forudsætning af at barnet har fået en del træning og kender området indgående.



UDDRAG AF BEKENDTGØRELSE OM BEFORDRING AF ELEVER I FOLKESKOLEN:

Kommunalbestyrelsen skal sørge for befordring mellem distriktsskolen og hjemmet eller dets nærhed af elever der her længere skolevej end:

- 2½ km i børnehaveklasser og på 1.-3. klassetrin
- 6 km på 4.-6. klassetrin
- 7 km på 7.-9. klassetrin
- 9 km på 10. klassetrin
- Elever der har kortere skolevej, hvis hensynet til elevernes sikkerhed i trafikken gør det særligt påkrævet.

Skolevejen er den nærmeste vej eller sti, som eleverne kan færdes på til fods eller på cykel eller knallert hele året.



3 MÅL OG INDSATSOMRÅDER

Kommunen arbejder ud fra følgende overordnede mål:



At nedbringe antallet af trafikuheld med lette trafikanter på cykel og knallert



At give borgerne og skolebørn tryghed i trafikken, når de færdes på cykel eller på knallert



At skabe et sammenhængende stisystem i kommunen, der servicerer de primære ruter mellem bosted/byer og hhv. arbejdssteder, centerområder, skoler, trafikknudepunkter mv.



At udstikke krav til kommunens egen drift og vedligeholdelse af cykelstierne i kommunen



Bedre cykelfaciliteter generelt (større udlæg af cykelparkeringsanlæg på centrale lokaliteter, stivejvisning mv.)

3.1 Målsætninger

For at skabe en baggrund for arbejdet med cykelruterne i kommunen er der opstillet en række konkrete mål og krav, som planen udstikker rammerne for at nå og opfylde.

Mål for trafiksikkerhed

Målene for trafiksikkerheden er opstillet jf. Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan fra 2007.

- Der skal ske en reducere af personskader i trafikken i uheld med cyklister og knallerter med 40 % i forhold til året 2005 (se i øvrigt Trafiksikkerhedsplanen) – dette mål er for så vidt nået allerede i 2008, så Kommunen ønsker en yderligere reducere af antallet af personskader fra udgangspunktet i 2008.
- Der må ikke ske uheld med skolebørn.
- Der skal sikres tilstrækkelige økonomiske midler til uhedsbekæmpelse.

Mål for tryghed

Målene for tryghed retter sig primært for sikring af kommunens skoleveje samt det sammenhængende cykelrutenet. Derudover tages der udgangspunkt i de borgerhenvendelser Kommunen modtog i forbindelse med borgerundersøgelsen fra 2008.

- På alle overordnede vejklasser i byzone med væsentlig eller nogen cykel-/knallerttrafik skal der etableres fysiske foranstaltninger for de bløde trafikanter.
- Alle stikrydsninger af overordnede veje skal sikres og etableres med tryghed for den bløde trafikant for øje.
- Alle skoleveje skal vurderes og så vidt muligt sikres, så alle skoleelever føler sig trygge og dermed har mulighed for at benytte cykel/knallert som transportmiddel til skole.

Anbefalede fysiske foranstaltninger er behandlet under afsnittet "Virkemidler".

Mål for mængde

Kommunen ønsker en generel stigning i mængden af cykel- og knallerttrafik. Der fokuseres på følgende områder:

- 90 % af alle folkeskolebørn fra 3. klasse og opefter skal være selvtransporterende i 2020.
- Der skal løbende foretages tællinger af cykel-/knallerttrafikken i udvalgte snit.

Mål for sammenhæng i rutenettet

Kommunen ønsker at sikre et sammenhængende stisystem. Det betyder at rutenettet udbygges med øje for, at en cyklist ikke tvinges til at cykle på en trafikeret vej uden cykelfaciliteter men angives en alternativ rute vha. stivejvisning eller at lokaliteten sikres med reserveret cykelareal.

Der fokuseres på følgende områder:

- Det eksisterende nationale, regionale og lokale rutenet udbygges eller omlægges på de lokaliteter, hvor der færdes på stærkt trafikerede veje uden cykelfaciliteter
- Internt i de større bysamfund skal der sikres et sammenhængende rutenet på de overordnede veje eller ad fartdæmpede lokalveje

Mål for drift og vedligeholdelse

Kommunen ønsker at pålægge sig selv forpligtigelser for driften og vedligeholdelsen af kommunens stier, så det bliver mere attraktivt at færdes på cykel og knallert.

- Der udarbejdes et program og skal afsættes tilstrækkelige midler for drift og vedligeholdelse af cykelrutenettet.
- Eksisterende afmærkning og skiltning skal reetableres ved slid og skader.

Mål for bedre cykelfaciliteter

Kommunen ønsker generelt bedre cykelfaciliteter hvilket bl.a. omfatter bedre og flere cykelparkeringsanlæg, bedre stivejvisning, mv.

- I den kommende planperiode undersøges og vurderes de eksisterende cykelparkeringsanlæg på centrale lokaliteter i de større byer samt på skolerne og uddannelsesinstitutionerne med henblik på om anlæggene er tilpas i størrelse og kvalitet eller anlæggene skal suppleres med nye. Desuden undersøges om de eksisterende anlæg kan forbedres med belysning, mulighed for overdækning eller skal være aflåselig.
- De eksisterende rutenet skal fortsat være stivejvist. I den forbindelse vil det blive vurderet, hvorvidt den eksisterende skiltning er tilpas eller bør suppleres – også med yderligere informationer på tavlerne såsom fx stednavne mv.

3.2 Indsatsområder

Tønder Kommune vil i den kommende planperiode koncentrere indsatsen for bedre, sikrere og mere tryk cykeltrafik og forhold for de lette trafikanter på nærmere specificerede indsatsområder.

Der er udvalgt 7 indsatsområderne, der er følgende:

INDSATSOMRÅDER

1) *Trafiksikkerhed*

2) *Sikring af krydsningspunkter mellem sti og vej*

3) *Skoleveje*

4) *Borgerhenvendelser*

5) *Et sammenhængende cykelrutenet*

6) *Drift og vedligeholdelse*

7) *Information og samarbejde*



SKADESTUEREGISTREREDE FÆRDSLSUHELD (MØRKETALLET)

Det er almindeligt kendt, at politiet ikke får kendskab til alle færdselsuheld. Sammenligninger mellem politiets og skadestuernes registrering af færdselsuheld med personskade viser, at politiet kun får kendskab til 15-20 % af de uheld, der er registreret på skadestuerne.

Det er primært uheld med lette trafikanter og uheld med lettere personskader, der er underrepræsenteret i den officielle uhedsstatistik.

Skadestuernes registrering indgår i dag ikke i den officielle uhedsstatistik, men der arbejdes på at ændre dette. Af samme årsag indgår skadestueregistrerede færdselsuheld heller ikke i denne analyse.



4 GENNEMGANG AF INDSATSOMRÅDER

I det følgende gennemgås de 7 indsatsområder.

4.1 Trafiksikkerhed

Cyklister er en udsat gruppe af trafikanter. Der sker stort set altid personskade på cyklisten i forbindelse med de ulykker, der kommer til Politiets kendskab og det er erfaringsmæssigt kun en fjerdedel af alle cyklistuheld, der gør det. Dvs. der sker rigtigt mange mindre ulykker med cyklister.

Det vigtigste element i Tønder Kommunes indsatsområder er derfor at komme uheldsbelastede lokaliteter til livs og at der ikke opstår nye uheldsbelastede lokaliteter.

Trafiksikkerhed for den lette trafikant handler primært om at skabe tryghed på de strækninger der deles med meget biltrafik samt at udforme krydsningspunkter, så cyklisten har gode ventearealer og god oversigt samt af bilisten har opmærksomheden rettet på cyklisten og dermed kan overskue trafiksituationen på den enkelte lokalitet.

Forebyggelsen af uheld og tryghed sker ved, at der på sigt etableres cykelfaciliteter på alle gennemfarts- og fordelingsveje, hvor der forløber en cykelrute. Cykelfaciliteten skal enten udformes som cykelsti eller cykelbane. Cykelruter på lokalveje er som udgangspunkt trafiksikre forbindelser, men på lokalveje hvor trafikmængden eller trafikforhold såsom mange uheld, meget tung trafik, dårlige oversigtsforhold, høj hastighed eller dårlig vedligeholdelse gør ruten usikker eller utryg at færdes på, skal der på sigt etableres cykelfaciliteter. På disse lokaliteter kan cykelfaciliteten være som cykelsti, cykelbane, cykelstrimmel, 2 minus 1 vej eller anden hastighedsdæmpende foranstaltning.

Alle hastighedsdæmpede lokalveje (30/40 km/t) er at regne for trafiksikre forbindelser, men forholdene skal naturligvis være i orden for den lette trafikant.

Alt i alt er udgangspunktet, at den enkelte cyklist på den enkelte rute føler sig tryk og kan færdes trafiksikkert.

4.2 Sikring af krydsningspunkter

Den udarbejdede uheldsanalyse samt alle erfaringer fra cykeltrafik peger mod, at ulykker med cyklister og knallertkørere primært sker i kryds. Derfor er et vigtigt element i cykelruteplanen, at alle krydsningspunkter på trafikerede veje sikres bedst muligt. På de lokaliteter på cykelrutenettet, hvor forholdene taler for det, prioriteres den lette trafikant højest.

Sikring af krydsningspunkter vil som udgangspunkt ske ved hjælp af fysiske foranstaltninger og skiltning.

4.3 Skoleveje

I cykelruteplanen prioriteres skoleveje højt. Som udgangspunkt forsøger cykelruteplanen at planlægge cykelrutenettet, så der er sammenfald med de eksisterende og potentielle fremtidige vigtigste og mest befærdede skole.

Et vigtigt mål for Tønder Kommune er, at flere og flere elever bliver selvtransporterende, når de skal til og fra skole og eventuelt til og fra fritidsaktiviteter. Dette betyder naturligt nok, at elevernes skoleveje og andre ruter hvor de færdes er trafiksikre forbindelser og opfattes som sådanne af både elever og forældre.

4.4 Borgerhenvendelser

De bedste ambassadører og iagttagere af trafikken og trafiksikkerheden er kommunes borgere. Der er derfor en naturlig del af den fremtidige planlægning og udvikling af kommunens cykelfaciliteter, at borgerne løbende tages med på råd.

I første omgang ligger Tønder Kommunes indsats på de lokaliteter, der blev udpeget i forbindelse med trafiksikkerhedsplanarbejdet i 2008. I dette materiale er der mulige projekter til mange år og de udpegede lokaliteter vil komme til at indgå i kommunens årlige budgetplanlægning og prioritering.

4.5 Et sammenhængende cykelrutenet

Cyklisters mulighed for direkte og sikker kørsel mellem udgangspunktet fx bopælen og destinationen fx skolen eller arbejdspladsen skal styrkes ved at der opbygges et sammenhængende rutenet. Oplægget i cykelruteplanen er derfor, at de eksisterende rekreative ruter, nationalruterne, regionalruterne og lokalruterne på sigt suppleres med en række nye og mere direkte hovedruter langs de overordnede veje. Samtidig gøres de lokaliteter på de eksisterende ruter, der forløber langs stærkt trafikerede overordnede veje mere trafiksikre.

Samtidig besøges Tønder Kommune af mange cykelturister, der skal kunne færdes sikkert og trygt i kommunen. Derfor bør det overordnede rutenet mellem byerne og mellem turistattraktionerne på sigt udbygges.

4.6 Drift og vedligeholdelse

Cyklister er i højere grad end andre trafikanter påvirket af detaljer i veje og stiers udformning og vedligeholdelse. Tidligere tænkt trafiksikkerhed i form af afmærkning kan med tidens tand være gjort værdiløs eller direkte skadelig for den nuværende trafiksituation og cykeltrafik og er derfor en ikke uvæsentlig del af trafiksikkerhedsarbejdet og cykelruteplanlægningen.

Vedligeholdelsen skal forbedres og afstemmes det udpegede cykelrutenet. Det stiller krav til kommunens egen planlægning og koordinering mellem drift og anlæg.

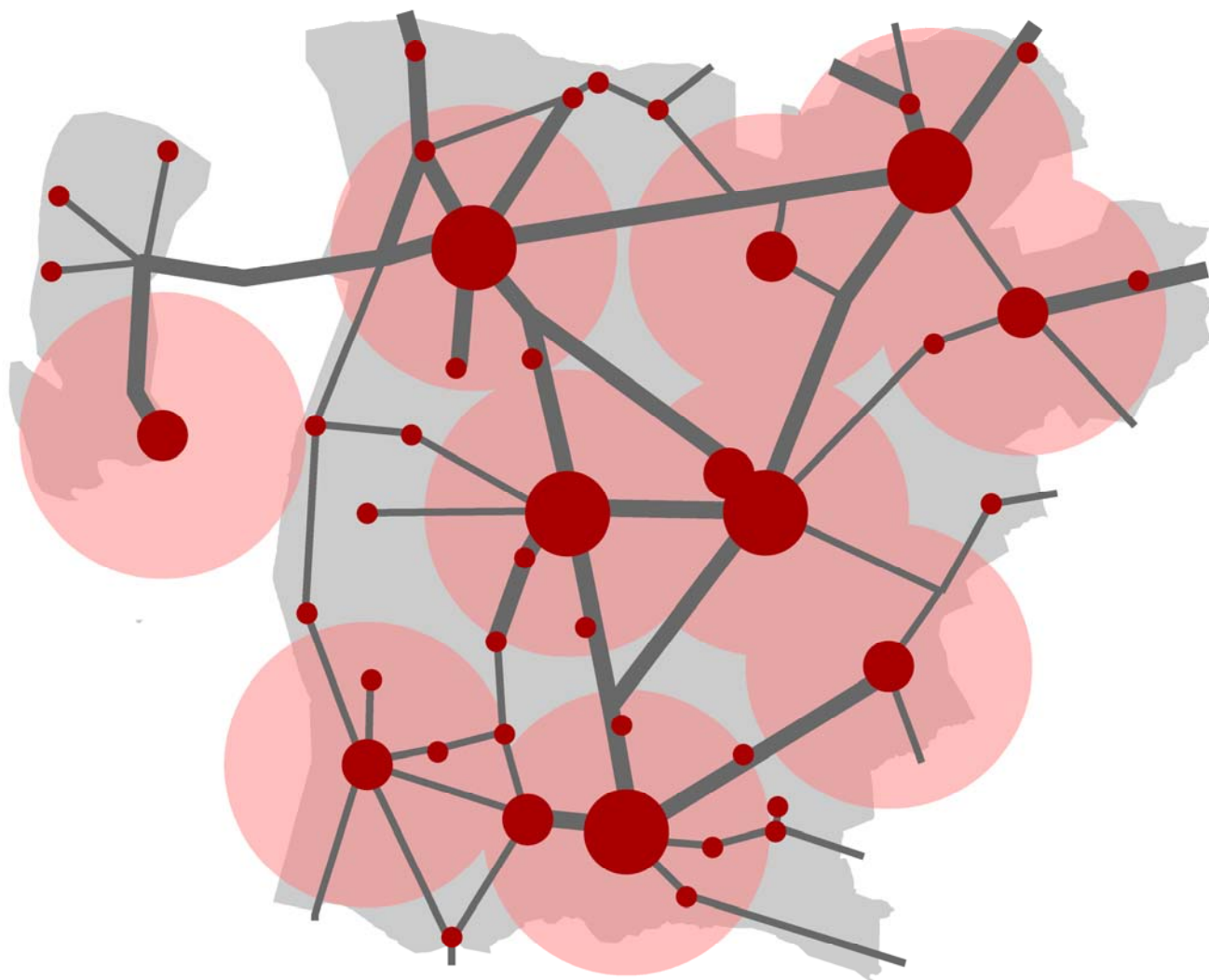
4.7 Information og samarbejde

Forbedrede cyklistforhold skal skabes i dialog og i samarbejde med brugerne. Tønder Kommune vil som et fremtidigt indsatsområde udarbejde og udsende information om arbejdet med forbedrede cyklistforhold samt oversigt over kommende cykelruteprojekter. Derudover vil Tønder Kommune indgå samarbejde med kommunens skoler, virksomheder og øvrige interessenter, der vil gøre noget godt for kommunens cyklistforhold og som har mulighed for at ændre transportvanerne til fordel for cyklismen.

Samarbejdet vil blive baseret på dels lokale kampagner og lokale initiativer samt i samarbejde med de aktive deltagere se på hvilke fysiske ændringer af cykelfaciliteterne som Tønder Kommune kan bidrage med at forbedre.

Cykelruteplanen vil i det følgende afsnit indarbejde indsatsområderne i de konkrete handlinger for det fremtidige cykelrutenet i Tønder kommune.

5 CYKELRUTEPLAN I ÅBENT LAND



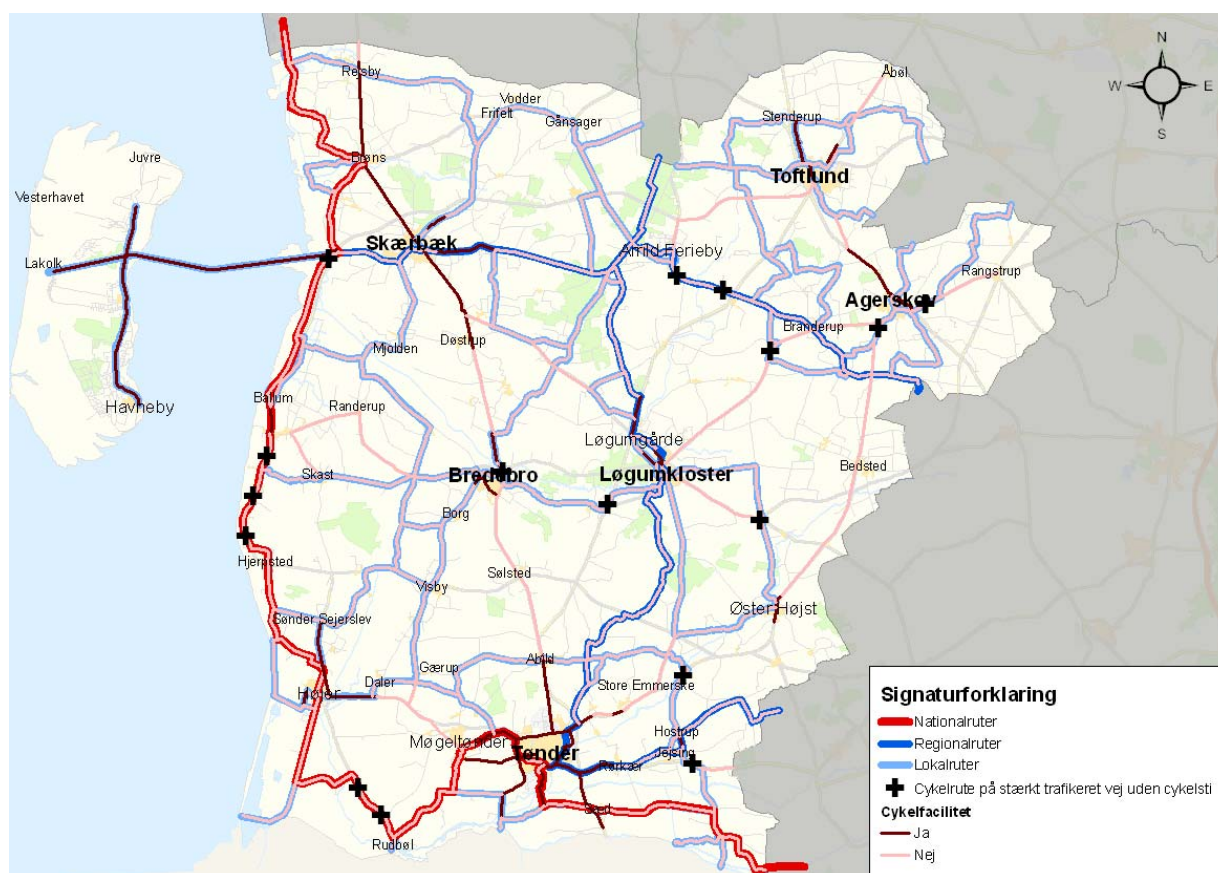
Figur 8 Princip for cykelrutenettet i det åbne land. Cykelrutenettet er opbygget af de større bysamfund, de eksisterende nationale og regionale cykelruter samt en afstand omkring de større bysamfund på 6 kilometer.

Cykelrutenettet i det åbne land har til hensigt at skabe sammenhæng mellem de større byer i Tønder kommune og forbinde de mindre byer med en hovedby. Cykelrutenettet er primært opbygget af de nationale ruter Nordsøruten og Grænserruten samt de regionale og lokale ruter. Men mens de overordnede ruter primært er planlagt af rekreative ruter, så bør det overordnede cykelrutenet placeres ad de korteste ruter som figur 8 viser. Dette vil dog blive en afvejning af potentialet for benyttelsen af cykelruten.

Der er derudover indtegnet en 6 kilometer-buffer omkring de større bysamfund med centerfunktioner. Denne afstand er den, der erfaringsmæssigt er realistisk for at tiltrække eventuelle pendlere til at cykle frem for at benytte andre motortransportmidler. Det er også denne afstand at skolebørn typisk vil cykle.

5.1 Sikre cykelforbindelser og -ruter i det åbne land

For at skabe sammenhæng i cykelrutenettet i det åbne land, fastlægge mere direkte transportruter samt sikre de lette trafikanter mest muligt på det udpegede og anbefalede rutenet, bør følgende forbindelser og strækninger i det åbne land indgå i prioriteringen af cykelprojekter.



Figur 9 Nationale, regionale og lokale cykelruter med eller uden cykelfaciliteter.

En række af de nationale og regionale cykelruter har, som figur 9 viser, allerede cykelfaciliteter, mens andre løber ad trafikerede veje, hvor der bør etableres cykelfaciliteter. Særligt de strækninger, der er udpeget som cykelruter på stærkt trafikerede veje bør opprioriteres.

På lokalveje i både by- og landzone kan der forekomme strækninger, hvor der ikke bør etableres cykelfaciliteter. Lokalveje med begrænset trafik, gode oversigtsforhold mv. bliver som udgangspunkt betragtet som sikre cykelruter. Kortlægningen af cykelruter er derfor ikke ensbetydende med at der skal etableres en eller anden form for cykelfacilitet.

Kendetegnet for de udpegede nye direkte forbindelser er, at de udpræget forløber langs overordnede veje med en del trafik, hvorfor disse lokaliteter i højere grad end det rekreative rutenet placeres ad lokalveje bør sikres med cykelfaciliteter.

Figur 7 viser i udpræget grad visionen om et udbygget cykelrutenet og nye direkte transportstier, da det ikke er muligt indenfor overskuelig fremtid at udbygge cykelrutenettet jf. figuren. Der skal derfor foretages en prioritering af, hvilke cykelfaciliteter der indenfor planperioden bør etableres. Denne prioritering vil blive foretaget i sammenhæng med den overordnede prioritering af cykelprojektet i hele kommunen og dermed også indenfor byzonen i de større bysamfund.

Prioriteringen indeholder foruden kortlægningen af ønskede ruter også en vurdering ud fra forhold som fx uheld med lette trafikanter, ÅDT, borgerhenvendelser, oversigtsforhold, tung transport, cykelpotentialet mv.

5.2 Konkrete store projekter i åbent land

Enkelte store projekter i det åbne land er beskrevet under afsnittet om den nærliggende større by.

Følgende store projekter i åbent land bør indgå i det kommende arbejde i trafiksikringen og planlægningen af cykelrutenettet. I statusrapporten er den samlede projektliste præsenteret.

Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
Ribe Landevej (ml. Søstede og Abild)	Strækning på statsvej	Ingen	Høj hastighed, befærdet skolevej	Forlængelse af dobbeltrettet cykelsti
Hedebrovej (ml. Frifelt og Skærbæk)	Strækning	Ingen	Skolevej, borgerhenvendelser	Dobbeltrettet cykelsti eller 2 minus 1 vej
Frifeltvej (ml. Frifelt og Birkelev)	Strækning	Ingen	Skolevej, borgerhenvendelser	Dobbeltrettet cykelsti eller 2 minus 1 vej
Bredebrovej-Løgumklostervej (ml. Hovedvejen og Ved Dammen)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti
Møllehusvej (fortsættelse af de eksisterende cykelbaner mod grænsen)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Cykelbaner
Aabenraa-Adelvadvej (ml. Emmerskevej og Øster Højst)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Fortsættelse af eksisterende dobbeltrettede cykelsti

Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
Arnumvej (ml. Rømmøvej og Tøndervej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Fortsættelse af eksisterende dobbeltrettede cykelsti
Hjerpstedvej (ml. Hjerpsted og Visby)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti, cykelbaner
Parkvej-Øster Gam-melby-Østerbyvej (ml. Visby og Møgel-tønder Omfartsvej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti, cykelbaner
Højervej (ml. Hjerpstedvej og Sdr. Sejerslev)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Fortsættelse af eksisterende cykelbaner
Højer Dige-Ved Ga-den-Rudbøllevej (ml. Tøndervej og Rudbøl)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti, cykelbaner
Emmerlevvej (ml. Højervej og Emmerlev Klev)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Cykelbaner
Tingvej (ml. Brande-rup og Agerskov)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Cykelsti i eget tracé, 2-1 vej
Krusåvej (ml. Nørre-mark og Arnåvej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti
Hellevadvej (ml. Kru-såvej og Kommune-grænsen)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti, Samarbejde med Ha-derslev Kommune
Busholmvej-Korskrovej-Haderslevvej (ml. Øster Højst og Vis-bjergvej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti
Sønderlandevej / Østre Omfartsvej	Rundkørsel	Cykelring i rundkørslens periferi	Borgerhenvendelse	Cykelstitunnel, Samar-bejde med VD
Aabenraavej / Østre Omfartsvej	Rundkørsel	Dobbeltrettet stikrydsning på rundkørslens nordlige ben	Borgerhenvendelse	Cykelstitunnel, Samar-bejde med VD

Tabel 2 Konkrete projekter i åbent land.

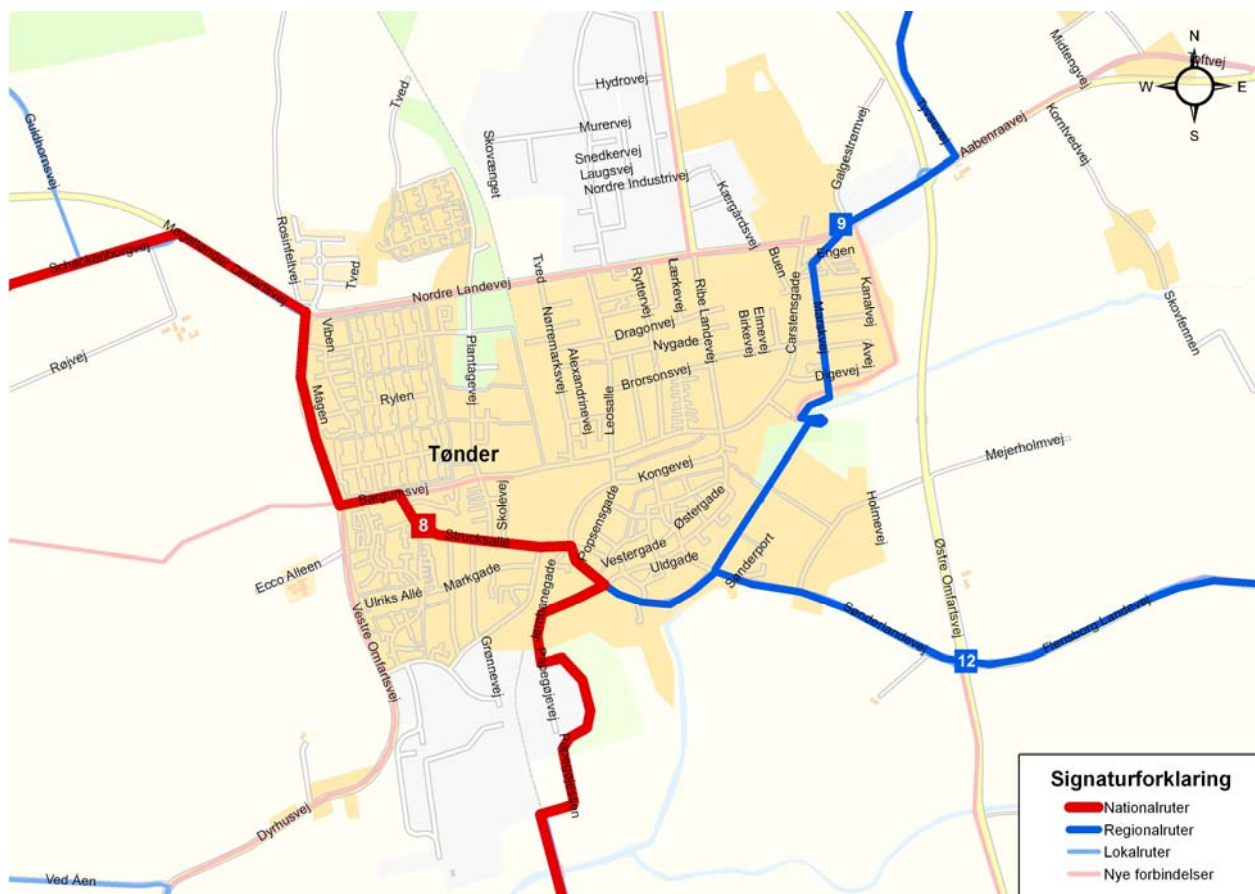
Derudover er der en lang række mindre cykelstiprojekter, trafiksikker-hedsprojekter mv. i det åbne land og de mindre bysamfund. Disse er alle præsenteret i statusrapporten.

6 CYKELRUTEPLAN I STØRRE BYSAMFUND

Følgende afsnit kortlægger og beskriver det eksisterende cykelrutenet i de større bysamfund samt planlægning for et sammenhængende og sikkert cykelrutenet i de større bysamfund.

6.1 Tønder By

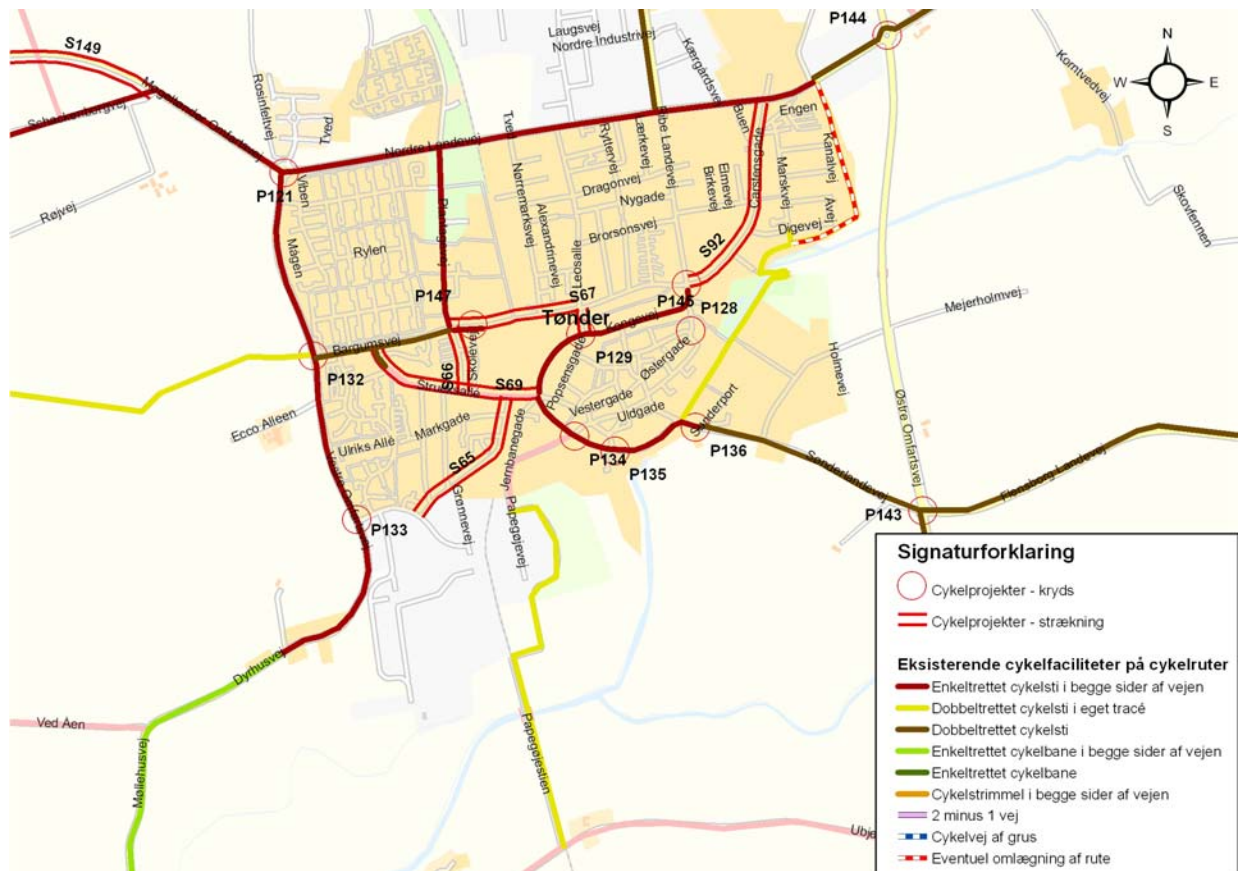
I Tønder By er cykelrutenettet repræsenteret ved den øst vest gående nationalrute 8 (Grænseruten), regionalrute 9 (nordgående mod Løgumkloster) og 12 (østgående mod Hellevad/Rødekro) samt i periferien af en række lokalruter.



Figur 10 Cykelrutenettet i Tønder By.

Stinettet internt i Tønder By er godt udbygget. Der er gode forbindelser mellem centrum, boligområder, erhvervsområder og uddannelse.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 11.



Figur 11 Cykelstinet på rutenettet i Tønder By med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegning af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Tønder By.

Cykelruteprojekter i Tønder By

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Tønder By.

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
569	Strucksallé - Vestergade (ml. Spangholm og Kongevej)	Strækning (cirka 800 meter)	Ingen cykelfaciliteter. Bred lokalvej	Meget trafik, befærdet skolevej, borgerhenvendelser (manglende cykelsti)	Cykelsti eller cykelbane, evt. med farvet belægning, i begge vejsider. Evt. standsningsforbud på hele strækningen.

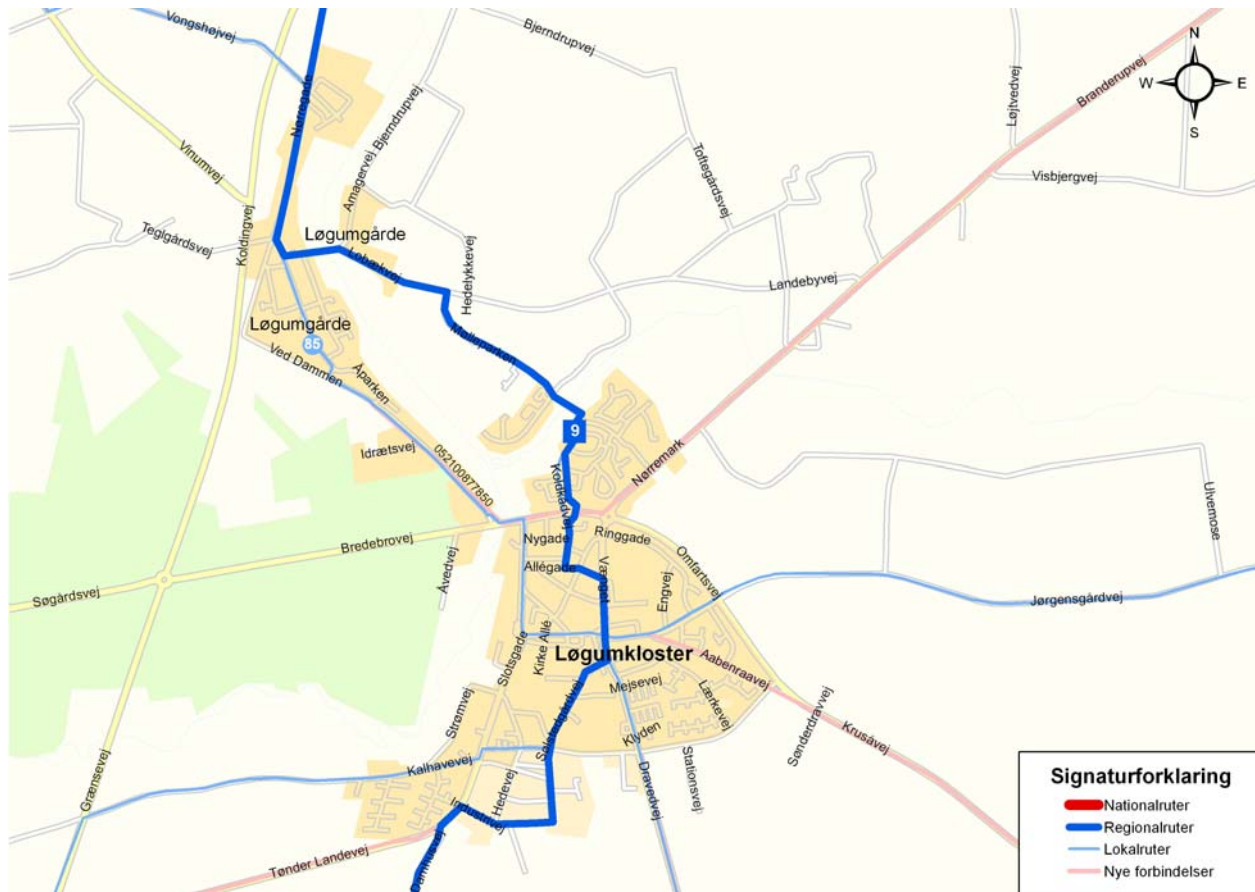
NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsfor-slag
P121	Møgeltønder Omfartsvej / Nordre Landevej / Vestre Omfartsvej	Rundkørsel	Cykelring	Stor rundkørsel med asfalteret overkørselsareal uden effekt, høj hastighed i cirkulationsareal, persons-kadeuheld	Begrænsning af bredden i cirkulationsareal ved etablering af større overkørselsareal i fx brosten.
P132	Vestre Omfartsvej / Bargumsvej	T-kryds	Cykelstrimmel over Bargumsvej (sek. vej)	Intet støttepunkt over primærvej	To støtteheller hhv. nord og syd for krydset
P134	Kongevej (sydøst for Skibbroen)	Krydsningspunkt	Forgængerfelt	Strækningsfodgængerfelt, der ligger alene	Krydsningshelle
P136	Kongevej (vest for Sønderport)	Stikrydsning	Fodgængerfelt	Strækningsfodgængerfelt, der ligger alene	Krydsningshelle
P133	Søndre Industri-vej / Vestre Omfartsvej	T-kryds	Cykelstrimmel forbi sekundær-vejen	Der mangler krydsningshelle	Etablering af krydsningshelle, Cykelstrimmel kan evt. afmærkes med blå asfalt
P135	Kongevej (øst for Jomfrustien)	Stikrydsning	Fodgængerfelt	Fritliggende fodgængerfelt uden støttehelle	Etablering af krydsningshelle
S65	Viddingherredsgade	Strækning	Ingen	Smutvej og bred vej	Røde cykelbaner / cykelstrimmel og evt. chikaner
S66	Plantagevej (ml. Bargumvej og Strucksallé)	Strækning	Ingen	Skolevej	Cykelstrimmel
S67	Bargumvej (øst for Plantagevej)	Strækning	Ingen	Skolevej og mange parkerede biler	Standsningsforbud og etablering af cykelbaner/-strimmel i rød asfalt
P128	Ribe Landevej/Carstensgade/Kongevej/Grev Schacks vej	Signalreguleret F-kryds	Fodgængerfelt over alle fire vejgrene. Tilbagetrukne stoplinier på alle fire vejgrene.	Meget lille kryds på vej med stor trafikmængde. Desuden giver den nedlagte jernbane en del problemer	Fjern den nedlagte jernbane og udnyt den ekstreme plads til en udvidelse af krydset
P129	Kongevej / Leos Allé / Popsensgade	Signalreguleret F-kryds	Fodgængerfelt på alle vejgrene. Tilbagetrukket stoplinie på Leos Allé	Uheldsbelastet kryds, trafikeret	Tilbagetrukne stoplinier på de øvrige tre vejgrene samt markeret cykelbane forbi vejgrene, evt. førgrønt for fodgængere og cyklister

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S68	Leos Allé (ml. Kongevej og Bargumvej)	Strækning	Ingen	Stor trafikmængde, skolevej	Cykelbaner
S92	Carstensgade (ml. Nordre Landevej og Ribe Landevej)	Strækning	Ingen	Stor trafikmængde, skolevej	Cykelbaner
P145	Nørregade / Østergade	T-kryds	Ingen	Borgerhenvendelse – dårlig oversigt, cyklister bliver klemmt	Indsnævring til et spor så cyklisterne beskyttes med cykel-lommer
P147	Bargumsvej / Skolevej	T-kryds	Ingen	Skolevej, mange biler	Krydsningshelle, hævet flade
S149	Møgeltønder Omfartsvej (ml. Schackenborgvej og Gærupvej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti (sammenhæng mellem allerede eksisterende dobbeltrettede cykelstier)
P143	Sønderlandevej / Østre Omfartsvej	Rundkørsel	Cykelring i rundkørselens periferi	Borgerhenvendelse	Cykelstitunnel, Samarbejde med VD
P144	Aabenraavej / Østre Omfartsvej	Rundkørsel	Dobbeltrettet stikrydsning på rundkørselens nordlige ben	Borgerhenvendelse	Cykelstitunnel, Samarbejde med VD

Tabel 3 Konkrete projekter i Tønder By.

6.2 Løgumkloster

I Løgumkloster er cykelrutenettet repræsenteret ved den nord syd gående regionalrute 9 (nordgående mod Arrild og Skærbæk og sydgående mod Tønder) samt en række lokalruter og ønskede nye forbindelser.

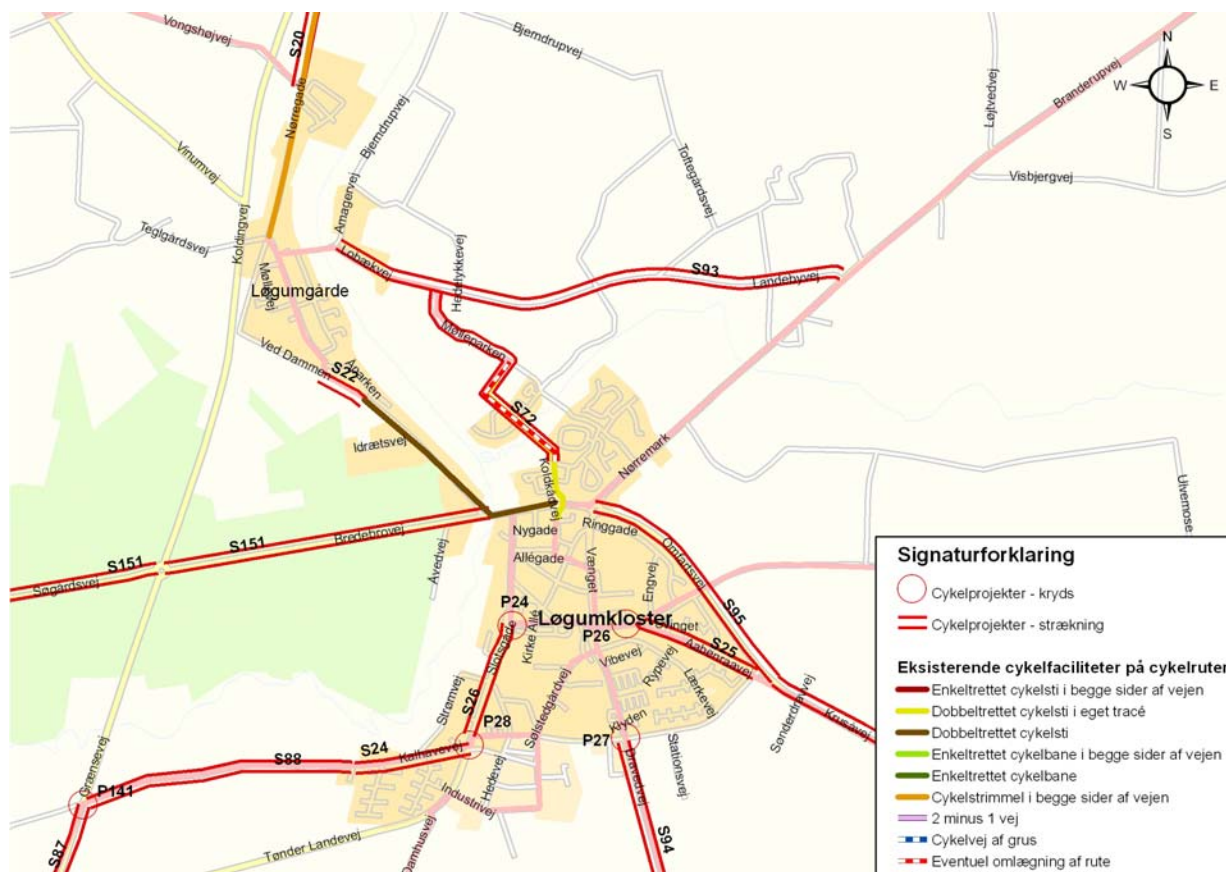


Figur 12 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Løgumkloster.

Der ønskes nye forbindelser ad Nørremark og Branderupvej mod Brande-rup, ad Aabenraavej og Krusåvej.

Stinettet internt i Løgumkloster sker primært på kørebanen på lokalveje-ne. Der er enkelte forbindelser langs og under overordnede veje.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfacili-teter som vist på figur 13.



Figur 13 Cykelstinettet på rutenettet i Løgumkloster med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegnig af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Løgumkloster.

Cykelruteprojekter i Løgumkloster

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Løgumkloster.

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S20	Nørregade (nord for Vongshøjvej Løgumgårde)	Strækning	Cykelstrimmel i begge sider af vejen	Høj hastighed, personskadeuheld, befærde skolevej	2 minus 1 vej eller chikaner med cykelsluser og rød asfalt
S22	Ved Dammen (ml. Aaparken og Sognegade)	Strækning	Dobbeltrettet cykelsti fra Bredebrovej til Aaparken	Mangler mindre stykke af cykelsti mellem Aaparken og Sognegade, befærde skolevej	Forlængelse af dobbeltrettet cykelsti og krydsningspunkt over Ved Dammen

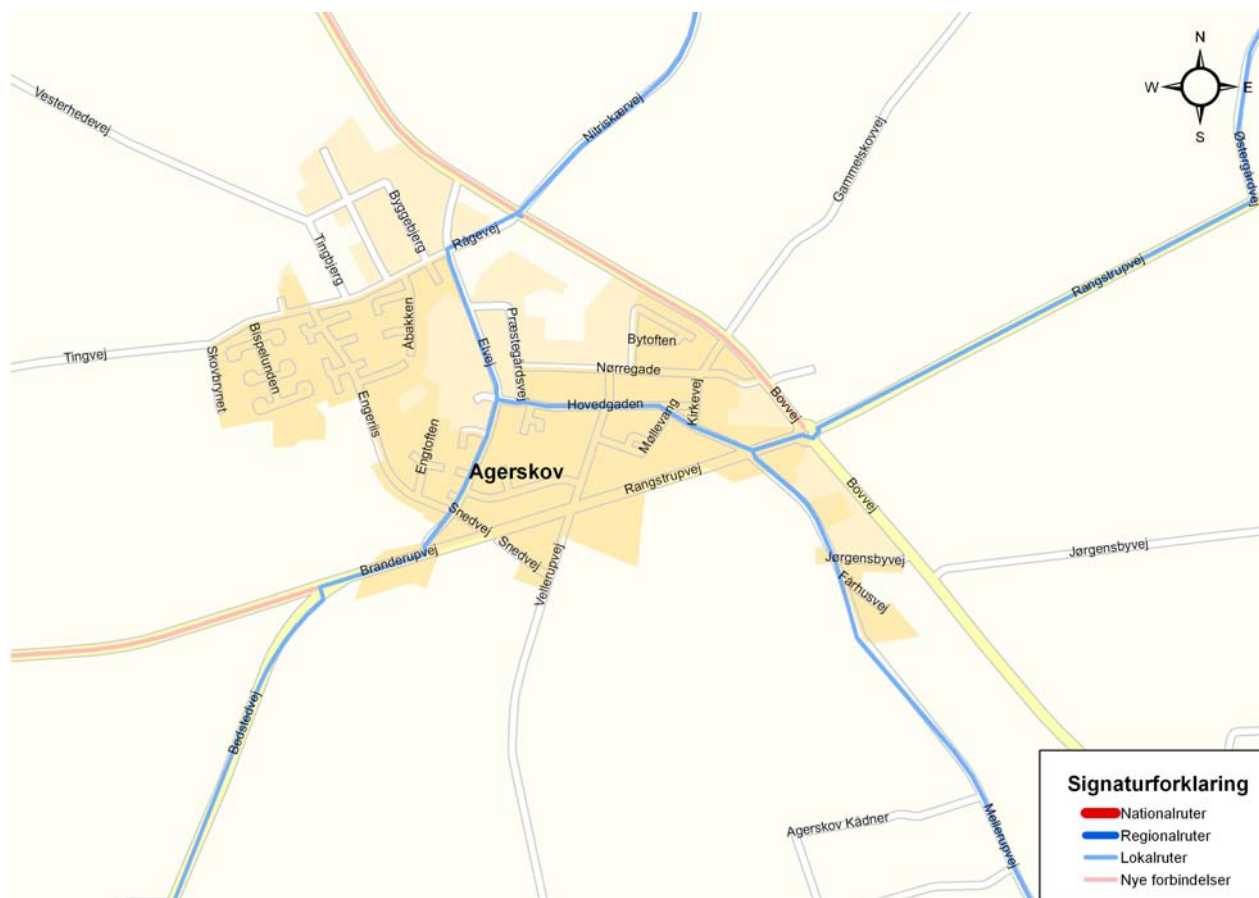
NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S25	Aabenraavej (ml. Jørgensgaardvej og Krusåvej)	Strækning	Ingen cykelfaciliteter	Strækningen bruges som smutvej	2 minus 1 vej eller cykelbane / cykelstrimmel i begge sider af vejen evt. rød asfalt
P26	Østergade v. Lillegade	Stikrydsning	Fritliggende fodgængerfelt	Krydsende skolebørn over befærde bygade	Hævet flade eller indsnævret passage
P27	Dravedvej / Stationsvej	Rundkørsel	-	-	Markering af cykelring
P24	Slotsgade / Storegade	T-kryds	Gadespejl	Dårlige oversigtsforhold og manglende venteareal for lette trafikanter	Venteareal på sydøstligt hjørne
S26	Tønder Landevej - Slots-gade	Strækning	-	Lang lige strækning med høj hastighed, befærde skolevej	Chikaner og cykelstrimmel evt. rød asfalt
P28	Kalhavevej – Tønder Landevej	T-kryds	-	Venstresvingende skærer hjørnet og kan derved opnå høj hastighed	Sekundærhelle
S24	Kalhavevej	Strækning	Bred kørebane, ingen cykelfaciliteter	Høj hastighed og bred vej	Cykelbane i begge sider af vejen
S88	Kalhavevej (ml. Munkeparken og Ellum Bygade)	Strækning	Ingen	Skolevej	Cykelsti
P141	Grænsevej / Kalhavevej	F-kryds på statsvej	Ingen	Skolevej, stikrydsningspunkt	Krydsningshelle
S71	Krusåvej (ml. Åbenråvej og Alslev)	Strækning	Ingen	Trafikeret, skolevej, borgerhenvendelser	Dobbeltrettet cykelsti
S72	Mølleparken - cykelsti	Strækning og stiforbindelse	Dobbeltrettet cykelsti på en del af strækningen	Manglende belysning	Opsætning af ny belysning
S93	Løbækvej-Landebyvej (ml. Løgumgårde og Brandrupvej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse – høj hastighed, smal vej, stigende trafikmængde	Enkeltrettet cykelsti

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S94	Dravedvej (ml. Tinggårdsvej og Stationsvej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse – smal vej, tung trafik, skolevej	Dobbeltrettet cykelsti
S95	Omfartsvej-Krusåvej (ml. Nørreemark og Åbenråvej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti

Tabel 4 Konkrete projekter i Løgumkloster.

6.3 Agerskov

I Agerskov er cykelrutenettet repræsenteret ved en række lokalruter og ønskede nye forbindelser.

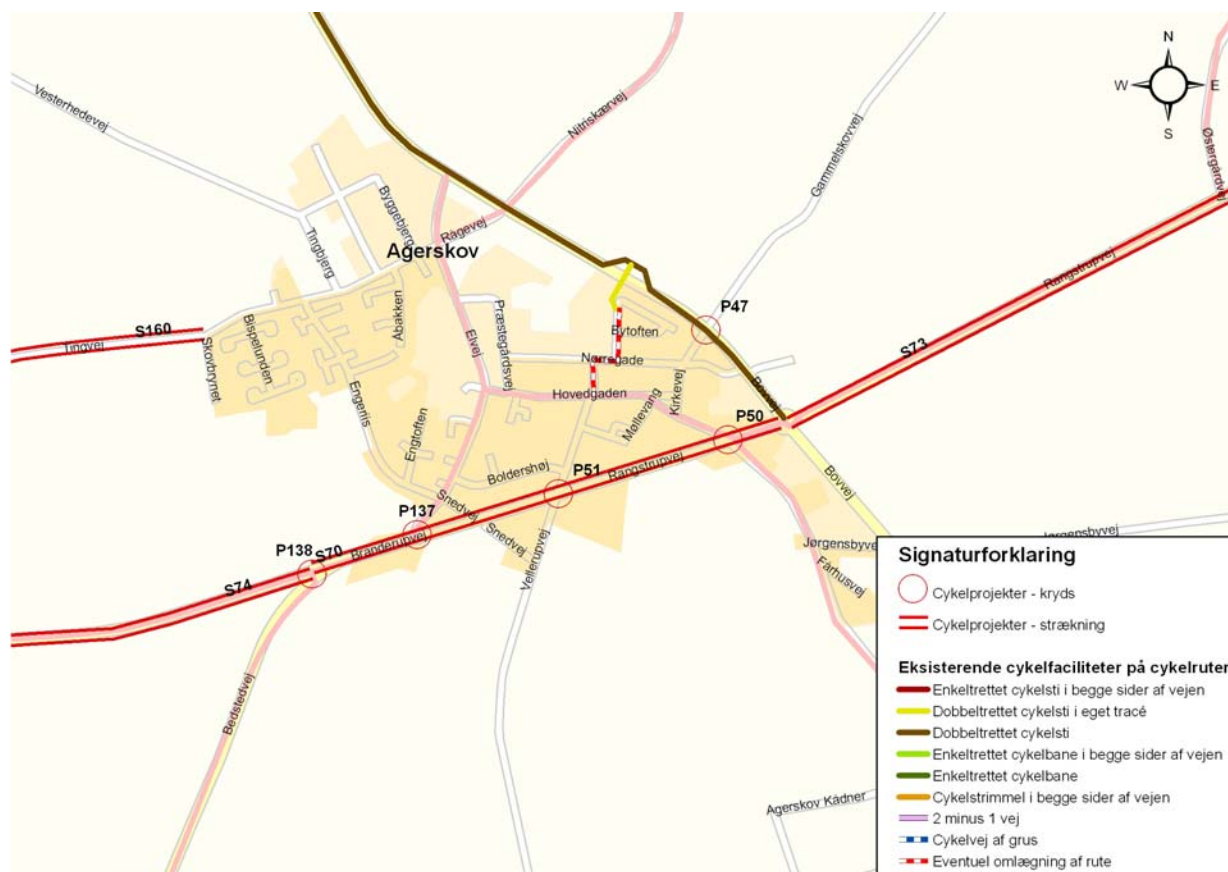


Figur 14 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Agerskov.

Der ønskes nye forbindelser ad Bovvej til Toftlund, ad Branderupvej mod Branderup, ad Rangstrupvej mod Rangstrup.

Stinettet internt i Agerskov sker primært på kørebanen på lokalvejene og på enkelte stiforbindelse fra lokalvejene til boligområderne. Det kan overvejes at flytte lokalrute 76's forløb ad Rågevej - Elvej til Tværgade – Nørregade – Bytoften som vist på figur 15. Hermed flyttes krydsningspunktet af Bovvej til en stitunnel.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 15.



Figur 15 Cykelstinetet på rutenettet i Agerskov med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegnig af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Agerskov.

Cykelruteprojekter i Agerskov

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Agerskov.

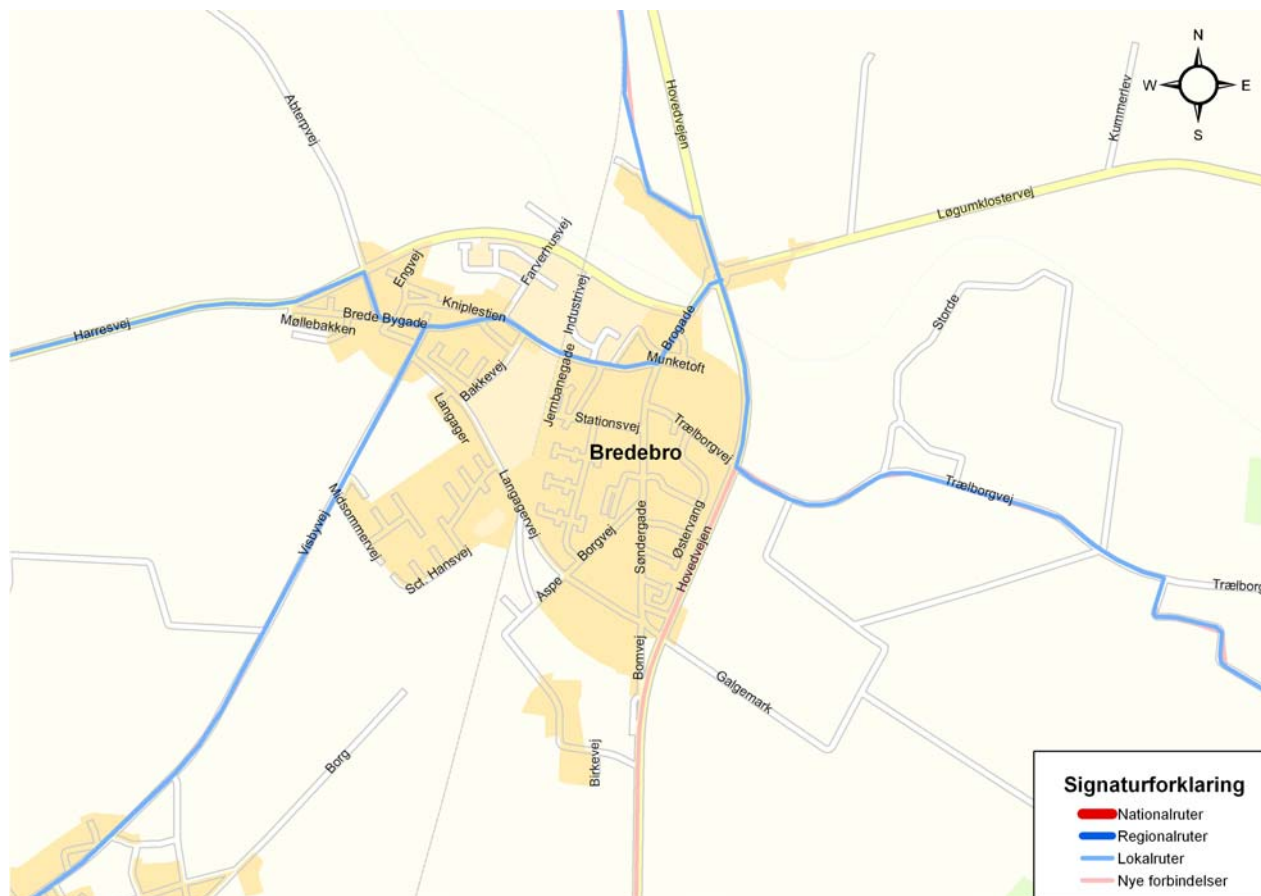
NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
-	Tværgade - Nørregade - Bytoften	Flere strækninger og krydsninger	Bygader	-	Evt. omlægning af lokalrute 76. Eksisterende sturutedavler på Elvej og Rågevej nedtages og opsættes på denne strækning.
P47	Gammelskovvej / Bovvej	Prioriteret kryds	Dobbeltrettet cykelsti krydset Gammelskovvej i nordlig side af Bovvej	Der mangler krydsningspunkt på Bovvej.	Evt. krydsningshelleanlæg på Bovvej. Dog lav prioritet pga. sikker krydsning ved stitunnel fra dobbeltrettet cykelsti til Bytoften

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
P50	Rangstrupvej / Mellerupvej - Hovedgaden	Forsat kryds	Primær og sekundær kanalisering	Høj hastighed på primærvej uden krydsningspunkt, Lokalrute	Krydsningshelle på primærvejen
P51	Rangstrupvej / Vellerupvej	F-kryds	Primær og sekundær kanalisering	Høj hastighed på primærvej uden krydsningspunkt	Krydsningshelle på primærvejen
P137	Branderupvej / Sønderbyen	T-kryds	Primær og sekundær kanalisering	Høj hastighed på primærvej uden krydsningspunkt	Krydsningshelle på primærvejen
P138	Branderupvej / Bedstedvej	T-kryds	Primær og sekundær kanalisering	Høj hastighed på primærvej uden krydsningspunkt	Krydsningshelle på primærvejen
S70	Branderup vej (ml. Bovvej og Bedstedvej)	Strækning	Primærkanalisering omkring de to T-kryds ved venstresvingsbaner og spærreflader.	Høj hastighed og mange biler	Cykelsti i begge sider af kørebanen, dobbeltrettet i nordsiden
S73	Rangstrupvej (ml. Bovvej og Rangstrup)	Strækning	Ingen	Høj hastighed, borgerhenvendelser, skolevej	Dobbeltrettet cykelsti
S74	Branderupvej (ml. Bedstedvej og Branderup)	Strækning	Ingen	Høj hastighed, skolevej	Dobbeltrettet cykelsti i nordsiden
S160	Tingvej (ml. Branderup og Agerskov)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Cykelsti i eget tracé, 2-1 vej

Tabel 5 Konkrete projekter i Agerskov.

6.4 Bredebro

I Bredebro er cykelrutenettet repræsenteret ved en række lokalruter og ønskede nye forbindelser.

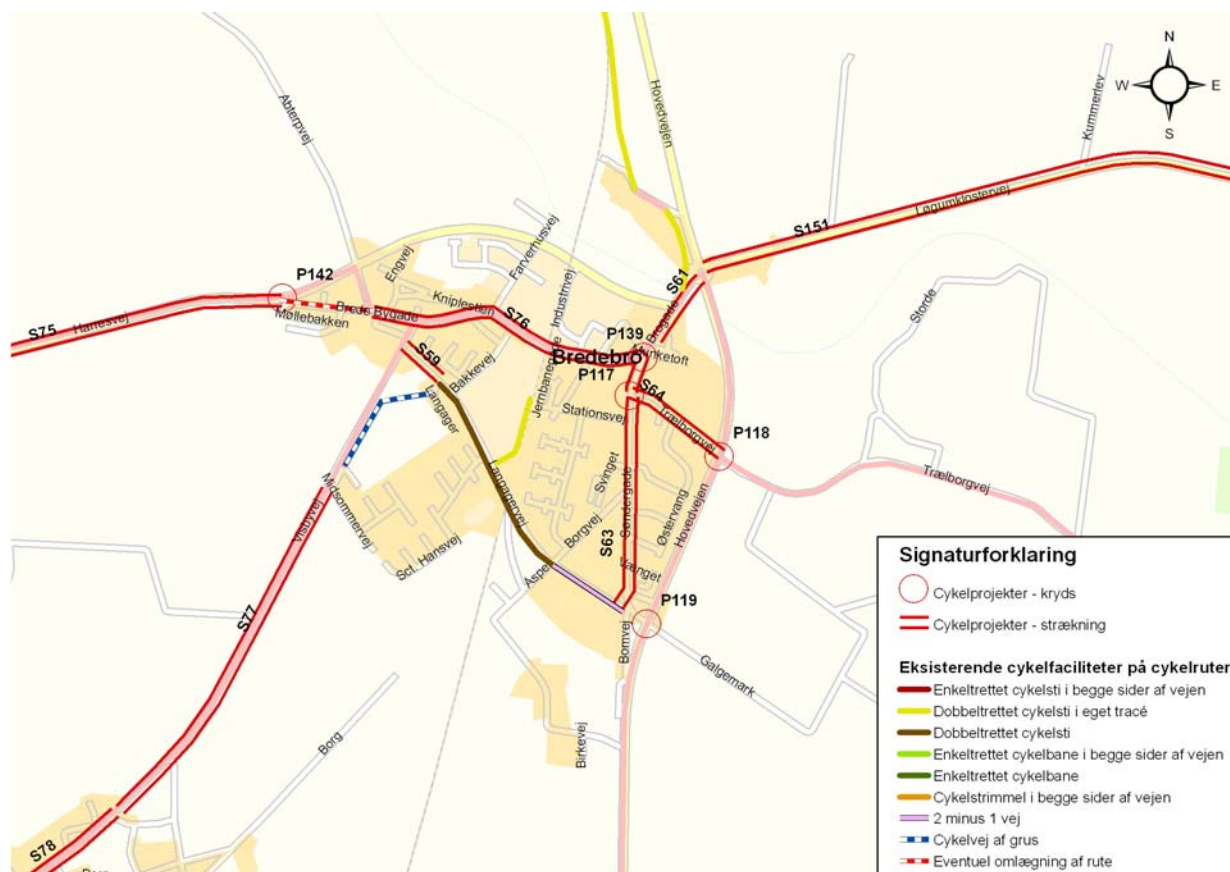


Figur 16 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Bredebro.

Der ønskes nye forbindelser ad Hovedvejen mod Tønder til Abild.

Stinettet internt i Bredebro sker primært på kørebanen på lokalvejene og på enkelte stiforbindelse fra lokalvejene til boligområderne. Det kan overvejes at flytte lokalrute 89/90's forløb ad Abterpvej til Brede Bygade som vist på figur 15. Hermed flyttes krydsningspunktet af Harresvej fra et F-kryds til en strækning, hvor der bør etableres et sikkert krydsningspunkt.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 17.



Figur 17 Cykelstinet på rutenettet i Bredebro med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegnig af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Bredebro.

Cykelruteprojekter i Bredebro

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Bredebro.

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
-	Brede Bygade (ml. Harresvej og Abterpvej)	Strækning	Lokalvej	-	Omlægning af rute 89/90. Stirutetavler nedtages fra Harresvej – Abterpvej og opsættes på Brede Bygade
P142	Harresvej / Brede Bygade	Krydsningspunkt	-	Stikrydsning uden helleanlæg	Krydsningshelle
S59	Langagervej (ml. Visbyvej og Langager)	Strækning	Dobbeltrettet cykelsti ender ved Langager	Manglende cykelfaciliteter	Forlængelse af dobbeltrettet cykelsti

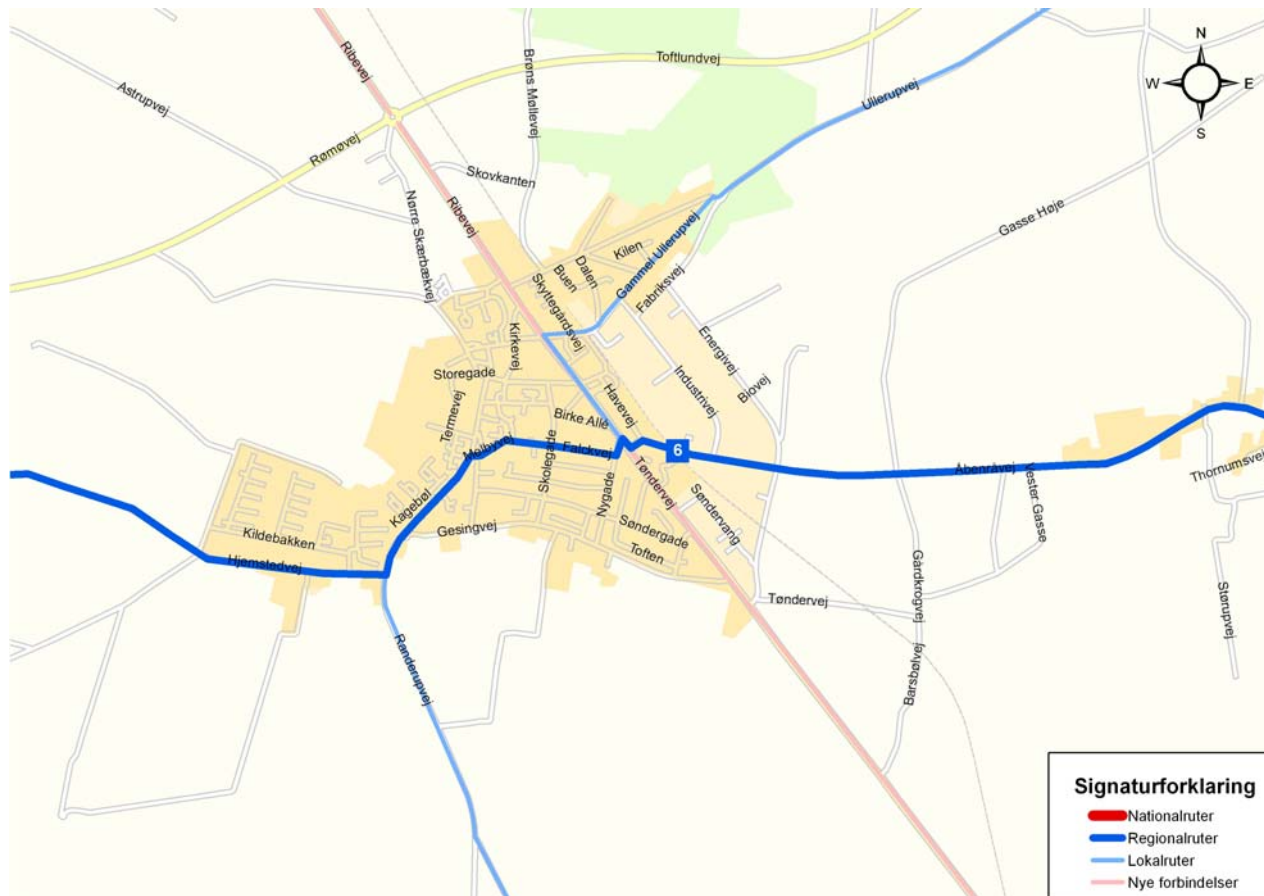
NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S63	Søndergade (ml. Trælborgvej og Langagervej)	Strækning	Kantbane	Skolevej	Cykelstrimmel evt. chikaner og rød belægning
P117	Søndergade / Trælborgvej	T-kryds	Hævet flade med forgængerfelt over sekundærvejen	Krydsningspunkt for skolebørn	Anlæg af ventearreal for krydsende cyklister på vestlig side af Søndergade
S64	Trælborgvej	Strækning	Hastighedsdæmpet lokalvej med chikaner og cykelsluser	Skolevej, mangler spærreflader ved chikaner	Spærreflader ved chikaner, evt. rød asfalt på cykelsluser a la projekt på Søndergade for ens gadebillede
P118	Hovedvejen / Trælborgvej	F-kryds	Sekundærheller	Farligt kryds, stor ÅDT, høj hastighed	Primær kanalisering med krydsningshelle, lokal hastighedsbegrænsning til 70 km/t på hele strækningen Hovedvejen forbi Bredebro
S61	Brogade	Strækning	Hastighedsdæmpet lokalvej med chikaner og cykelsluser	Forkert afmærkede chikaner	Rigtig afmærkning, evt. røde cykelstrimler a la Søndergade for ens gadebillede
P119	Hovedvejen / Galgemark / Langagervej	F-kryds	Primær kanalisering med venstresvingbaner	Farligt kryds, stor ÅDT, høj hastighed	Primær kanalisering med krydsningshelle, lokal hastighedsbegrænsning til 70 km/t på hele strækningen Hovedvejen forbi Bredebro
S75	Harresvej (ml. Brede Bygade og Harres)	Strækning	Ingen	Skolevej	Dobbeltrettet cykelsti
S76	Brede Bygade - Storegade	Strækning	Ingen, hastighedsdæmpet	Parkerede biler, skolevej	Gøres ensrettet fra Søndergade til Jernbanegade, og evt. også til sivegade. Den nuværende 40 km/t-zone forlænges så den gælder hele strækningen.
P139	Storegade / Brogade	T-kryds	Ingen	Cyklister bliver klemmt, borgerhenvendelser, skolevej	Sikring af cyklister
S77	Visbyvej (ml. Borg og Midsummervej)	Strækning	Ingen	Skolevej	Dobbeltrettet cykelsti

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S78	Borgmark-Visbyvej – Tingvej (ml. Bredebro og Visby)	Strækning	Ingen	Skolevej	Dobbeltrettet cykelsti
S151	Løgumklostervej (ml. Kummerlev og Hovedvejen)	Strækning	Ingen	Skolevej	Cykelsti i eget tracé

Tabel 6 Konkrete projekter i Bredebro.

6.5 Skærbæk

I Skærbæk er cykelrutenettet repræsenteret ved den øst vest gående regionalrute 6 (øst mod Arrild og vest mod Rømmø) samt flere lokalruter og ønskede nye forbindelser.



Figur 18 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Skærbæk.

Der ønskes nye forbindelser ad Tøndervej mod Bredebro mod syd og mod Brøns mod nord.

Stinettet internt i Skærbæk fordeles primært fra Tøndervej, hvor der er etableret cykelsti i begge sider af vejen. Derudover er cykeltrafikken på kørebanen på lokalvejene og på enkelte stiforbindelse fra lokalvejene til boligområderne. Det kan overvejes at flytte lokalrute 86's forløb omkring Ottersbøl og Mjolden, hvis der etableres den anbefalede løsning på Randerupvej.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 19.



Figur 19 Cykelstinet på rutenettet i Skærbæk med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegning af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Skærbæk.

Cykelruteprojekter i Skærbæk

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trykke krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Skærbæk.

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S55	Randerupvej (ml. Hjemstedvej og Mjoldenvej)	Strækning	Ingen	Skolevej og lokalrute, borgerhenvendelser	Dobbeltrettet cykelsti
S54	Hjemstedvej (ml. Melbyvej og Kildebakken)	Strækning	Ingen	Skolevej og regionalrute	Cykelstrimmel evt. med rød asfalt og chikaner

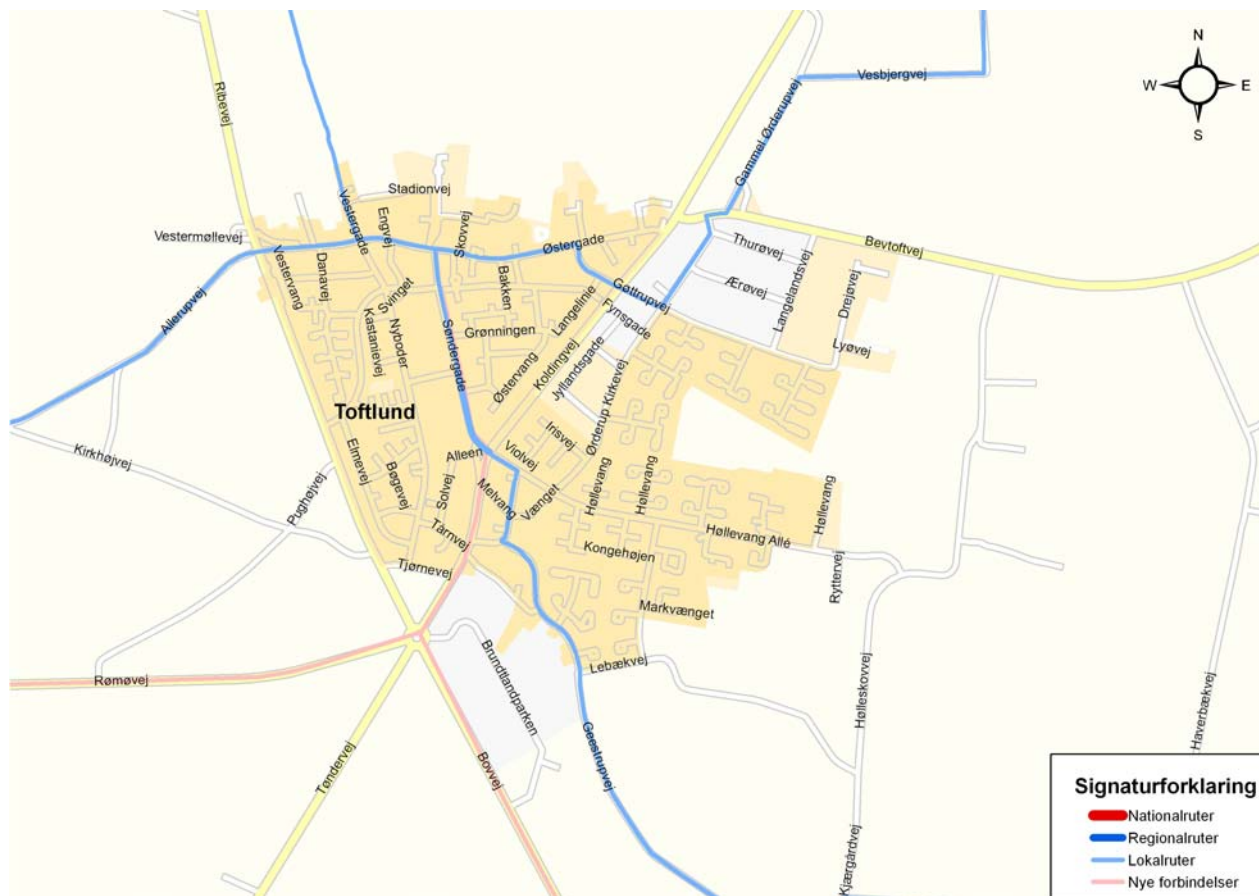
NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
P114	Gesingvej / Hjemstedvej	T-kryds	Primær kanalisering	Farlig vejudformning, helleanlæg placeret forkert i forhold til forløb gennem krydset	Udvidelse af vej og ændring af kantstensforløb, evt. blå cykelfelt forbi sekundærvejen
S57	Gesingvej	Strækning	Ingen	Befærdet skolevej	Cykelbaner i begge sider af kørebanen. Hastigheden sænkes til 60 km/t på hele strækningen
S56	Melbyvej	Strækning	Ingen	Skolevej, regionalrute	Cykelbaner i begge sider af kørebanen, evt. 2 minus 1 vej
S53	Birke Allé	Strækning udenfor rutenet	Hastighedsdæmpet lokalvej med chikaner og visuelle bump	Parkerede biler skaber farlige situationer og svære passager	Standsningsforbudstavler opsættes
S58	Gl. Ullerupvej	Strækning	Ingen	Bred vej og regionalrute	Cykelbaner fra Ribevej til dobbeltrettet cykelsti i eget tracé, E18-tavle erstattes med E18.1 to steder
P97	Ullerupvej / Fabriksvej	T-kryds	Dobbeltrættet cykelsti starter/stopper	Ingen foranstaltninger for sikker krydsning, tunge køretøjer	Krydsningshelle på primærvejen, Tavle med krydsende cyklister (A21 plus undertavle U.31 med teksten 20 meter) opsættes, vejvisning flyttes til korrekt placering
P96	Ullerupvej v. campingplads	Stikrydsning	Dobbeltrættet cykelsti starter/stopper	Mangler venteareal	Etablering af venteareal på nordlig side af Ullerupvej
P109	Energivej - Åbenråvej	F-kryds	Helleanlæg og fuldt stop på sekundærveje samt blå cykelfelter forbi begge sekundærveje	Mange uheld, sort plet	Hastighedsdæmpende foranstaltninger på Åbenråvej og Energivej, fx ITS-tavler ("Din Fart"), opsætning af overhaling forbudt og fuldt optrukket midterlinje på Åbenråvej. Alternativt en rundkørsel.
S86	Ullerupvej - Hebovej	Strækning	Ingen	Skolevej, borgerhenvendelser	Fortsættelse af dobbeltrettet cykelsti eller 2 minus 1 vej
S81	Åbenråvej (ml. Jernbanen og Tøndervej)	Strækning	Ingen	Skolevej, høj hastighed	Enkeltrættet cykelsti i begge sider af kørebanen, evt. som fællessti pga. arealpladsmangel

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S80	Hjemstedvej	Strækning	Ingen	Skolevej, turistvej til Rømø	Cykelsti eller cykelbane
S97	Skolegade	Strækning	Ingen standsning og parkering	Skolevej, meget trafikeret	Cykelstrimler med rød belægning i begge sider af kørebanen

Tabel 7 Konkrete projekter i Skærbæk.

6.6 Toftlund

I Toftlund er cykelrutenettet repræsenteret ved flere lokalruter og ønskede nye forbindelser.

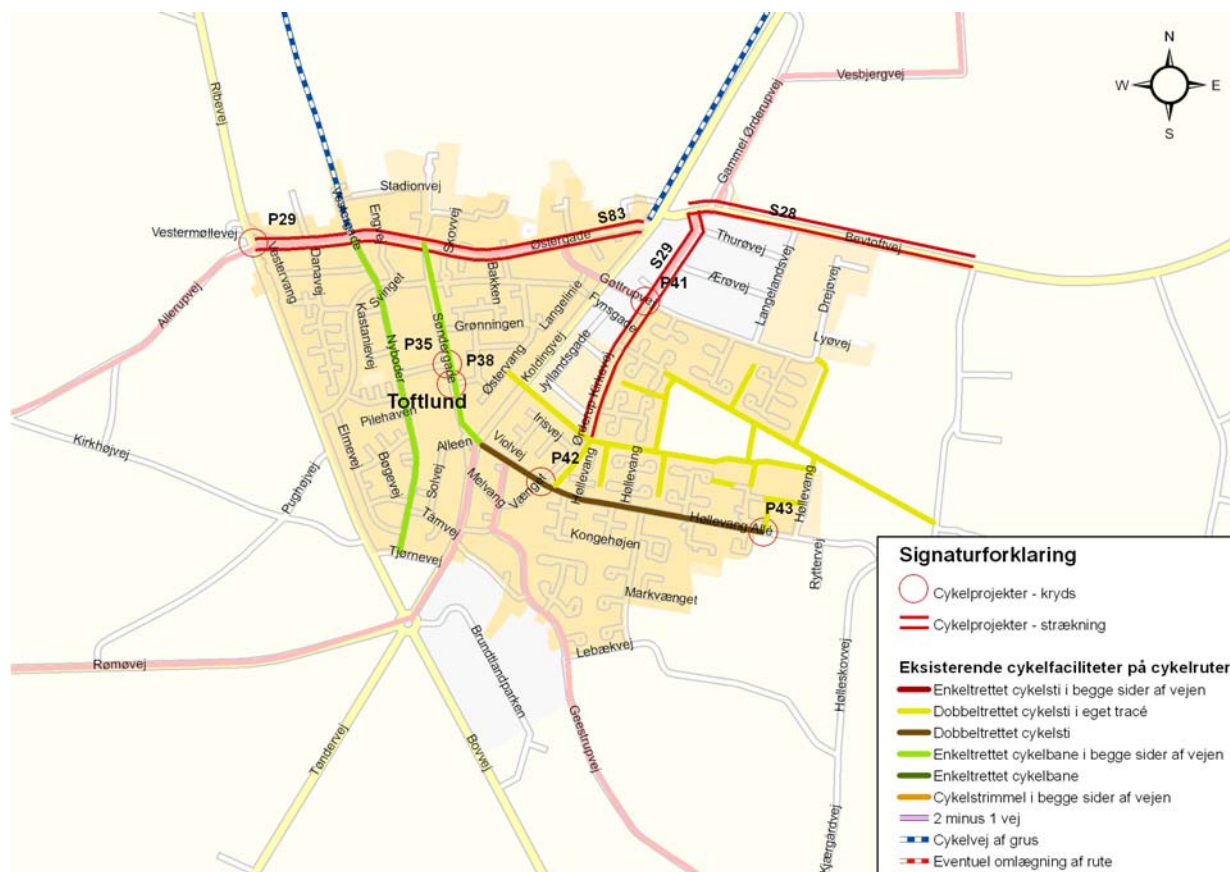


Figur 20 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Toftlund.

Der ønskes nye forbindelser ad Rødmøvej mod Arrild og ad Bøvej mod Agerskov.

Stinettet internt i Toftlund sker primært på kørebanen på lokalvejene og på mange stiforbindelse boligområderne imellem og fra lokalvejene til boligområderne.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 21.



Figur 21 Cykelstinetet på rutenettet i Toftlund med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegnig af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Toftlund.

Cykelruteprojekter i Toftlund

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Toftlund.

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S29	Ørderup Kirkevej	Strækning	Ingen	Lang lige vej gennem større boligområde med mange udkørsler	Cykelbaner i begge sider af kørebanen
S28	Bevtoftvej	Strækning	Ingen	Skolevej, smal vej	Cykelsti i eget tracé
P41	Gøttrupvej / Ørderup Kirkevej	F-kryds	Sekundærheller	Højre- og venstresvingende bilister har mulighed for manøvre i høj fart	Ændret udformning, hastighedsdæmpning, afmærkning af spærreflader inden helleanlæg

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
P42	Ørderup Kirkevej / Høllevang Allé	T-kryds	Ingen	Krydsning mellem trafikerede veje, nærliggende stikrydsning	Hævet flade med stikrydsning med vigepligt for krydsende cyklister
P43	Høllevang Allé (øst for Ryttervænget)	Stikrydsning	Chikaner	Chikanerne fjerner opmærksomhed fra evt. krydsende lette trafikanter	Stikrydsning flyttes til nærmeste chikaner, lille ny cykelstistrækning
P38	Søndergade / Løkken	T-kryds	-	Mange krydsende cyklister	Vesteareal for cyklister etableres på vestlig side af Søndergade
P35	Søndergade / Timmelsvang	T-kryds	Hævet flade med fodgængerfelt, indsnævring	Færdselstavle syd for den hævede flade skjuler børn, der vil krydse Søndergade i fodgængerfeltet	Færdselstavle flyttes til ud for Falckstationen, ny tavle med hævet flade og indsnævring opsættes
P29	Ribevej - Vester-gade (Statsvej)	F-kryds	Sekundærheller	Høj hastighed, meget trafikeret	Primærheller med krydsningspunkt for lette trafikanter
S83	Østergade-Vestergade (ml. Ribevej og Koldingvej)	Strækning	Bygade	Parkerede biler, skolevej	Sikring af cyklister

Tabel 8 Konkrete projekter i Toftlund.

7 CYKELRUTEPLAN I MINDRE BYSAMFUND

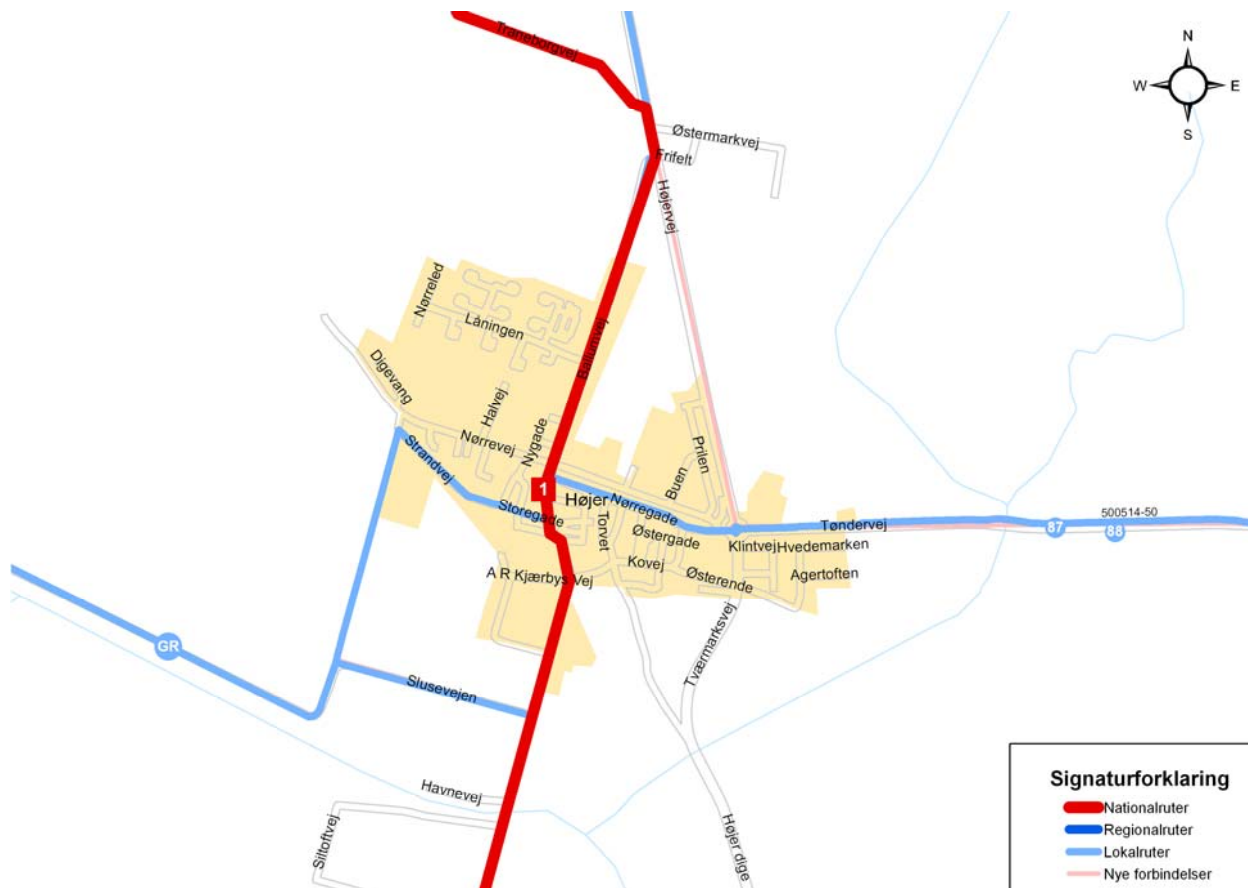
Følgende lokaliteter i mindre bysamfund er besigtiget med henblik på forbedringer af cykelfaciliteterne:

- Højer
- Rømø
- Arrild
- Døstrup
- Brøns
- Rejsby
- Frifelt
- Branderup
- Møgeltønder
- Abild
- Visby
- Øster Højst
- Bedsted
- Ballum
- Jejsing

Lokaliteterne og forbedringsforslagene præsenteres i det følgende.

7.1 Højer

I Højer er cykelrutenettet repræsenteret ved Nationalrute 1 (Nordsøruten), der forløber gennem Højer og flere lokalruter. Der er få ønskede nye forbindelser.



Figur 22 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Højer.

Der ønskes en ny forbindelse ad Hærvejen, da der i forvejen er cykelfacilitet på denne strækning.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 21.



Figur 23 Cykelstinettet på rutenettet i Højer med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegnig af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Højer.

Cykelruteprojekter i Højer

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Højer.

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S33	Ballumvej (ml. byzone og Nørrevej)	Strækning	Ingen	Boligvej og officiel cykelrute	Cykelstrimmel evt. med rød belægning og chikaner
S34	Nørrevej (vest for Ballumvej)	Strækning	Standsnings og parkering forbudt i tidsrummet 7.15-8.15	Skolevej og mange biler	Cykelstrimmel evt. med rød belægning og chikaner
P60	Digegården (vest for Halvej)	Krydsningspunkt	Fodgængerfelt	Stikrydsning i fodgængerfelt uden trafiksikrende foranstaltninger	Indsnævret kørebane med fodgængerfelt eller hævet flade

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
P59	Ballumvej / Nørrevej	F-kryds	Fodgængerfelt på alle fire vejgrene	Stikrydsning i fodgængerfelt uden trafiksikrende foranstaltninger	Hævet flade
P58	Nørregade / Skolegade	T-kryds	Ingen	Dårlig oversigt	Hævet flade
S35	Nørregade (ml. Skolegade og Højervej)	Strækning	Ingen	Boligvej og officiel cykelrute	Cykelstrimmel evt. med rød belægning og chikaner
S36	Slusevej (ml. Siltoftvej og byzone)	Strækning	Ingen	Officiel cykelrute. Lang lige strækning	Cykelbaner
S157	Højer Dige-Ved Gaden-Rudbølvej (ml. Tøndervej og Rudbøl)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti, cykelbaner

Tabel 9 Konkrete projekter i Højer.

7.2 Rømø

På Rømø er cykelrutenettet repræsenteret ved lokalruter, mens både Nationalrute 1 og Regionalrute 6 krydser ved Rømø-dæmningen.



Figur 24 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser på Rømø.

De eksisterende ruter servicerer hele Rømø, så der ønskes ikke nye forbindelser.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 25.



Figur 25 Cykelstinet på rutenettet på Rømø med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegning af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter på Rømø.

Cykelruteprojekter på Rømø

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Rømø.

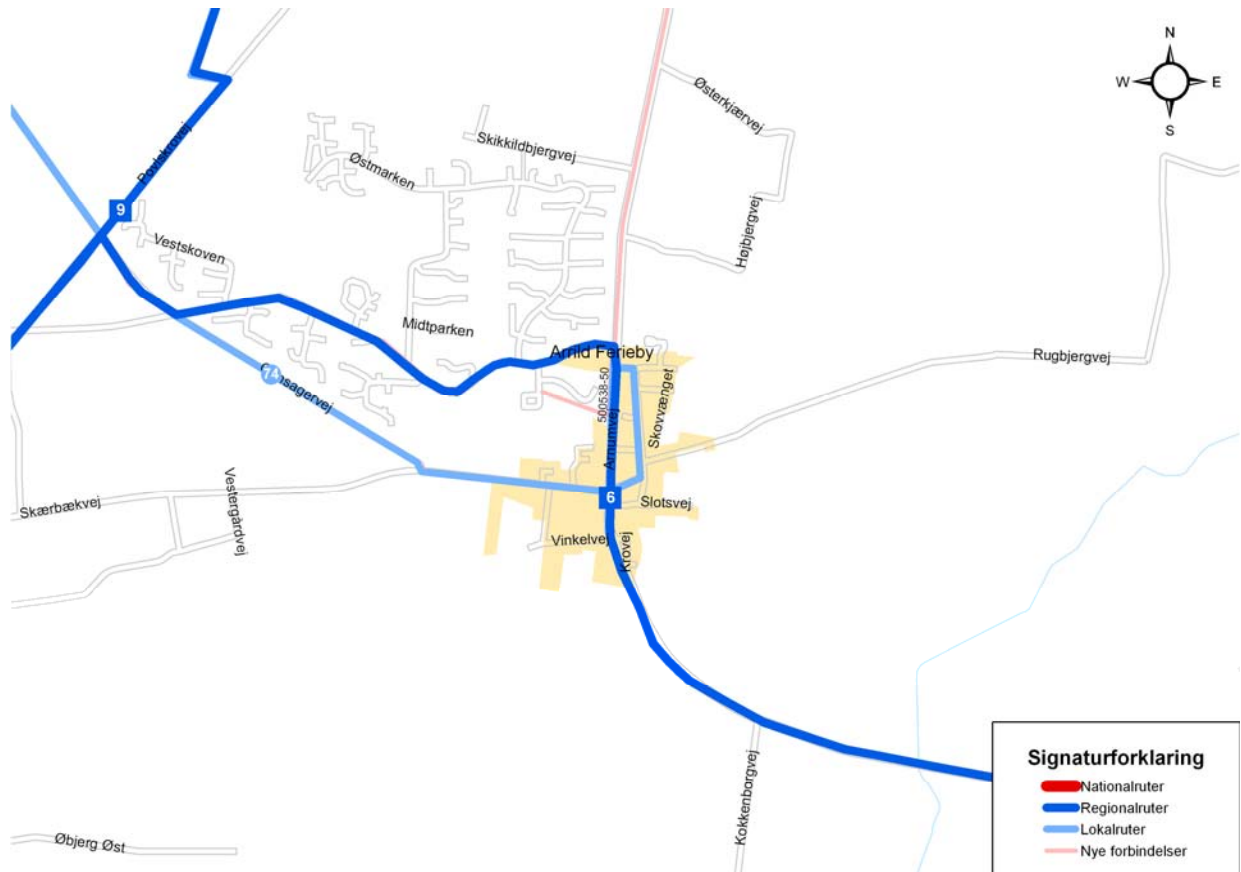
NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S6	Lakolk (ml. Vesterhavsvej og Småfolksvej)	Strækning	Kantbane i vestlig side af vejen	Megen ferietrafik og mange sideveje	2-1 vej eller cykelstrimmel evt. med rød belægning og chikaner
S9	Sønderbyvej (ml. Sønderstrandvej og Havnebyvej)	Strækning	Ingen	Mange cyklister, og stor sommerferietrafik. Ingen trafiksikkerhedsfremmende elementer	2-1 vej
S8	Sønderstrandvej (ml. Rimmevej og Sønderbyvej)	Strækning	Ingen	Mange cyklister, og stor sommerferietrafik. Ingen trafiksikkerhedsfremmende elementer	2-1 vej eller forlængelse af den dobbeltrettede cykelsti langs Sønderstrandvej

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S7	Småfolkvej	Strækning	2 minus 1 vej	For bredt kørespor	Reetablering af 2 minus 1 vej med smallere kørespor og bredere cykelstrimler
S10	Kromosevej	Strækning	2 minus 1 vej med visuelle bump	De visuelle bump giver ikke den ønskede effekt	Opsætning af steler

Tabel 10 Konkrete projekter på Rømø.

7.3 Arrild

I Arrild er cykelrutenettet repræsenteret ved de to regionalruter 6 og 9 og en lokalrute. Derudover er der kortlagt en ønsket ny forbindelse mod nord ad Arnumvej.



Figur 26 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Arrild.

Der ønskes nye forbindelser ad Arnumvej til Rømmøvej, så der på sigt etableres forbindelse til Toftlund.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 27.



Figur 27 Cykelstinettet på rutenettet i Arrild med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegnung af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Arrild.

Cykelruteprojekter i Arrild

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Arrild.

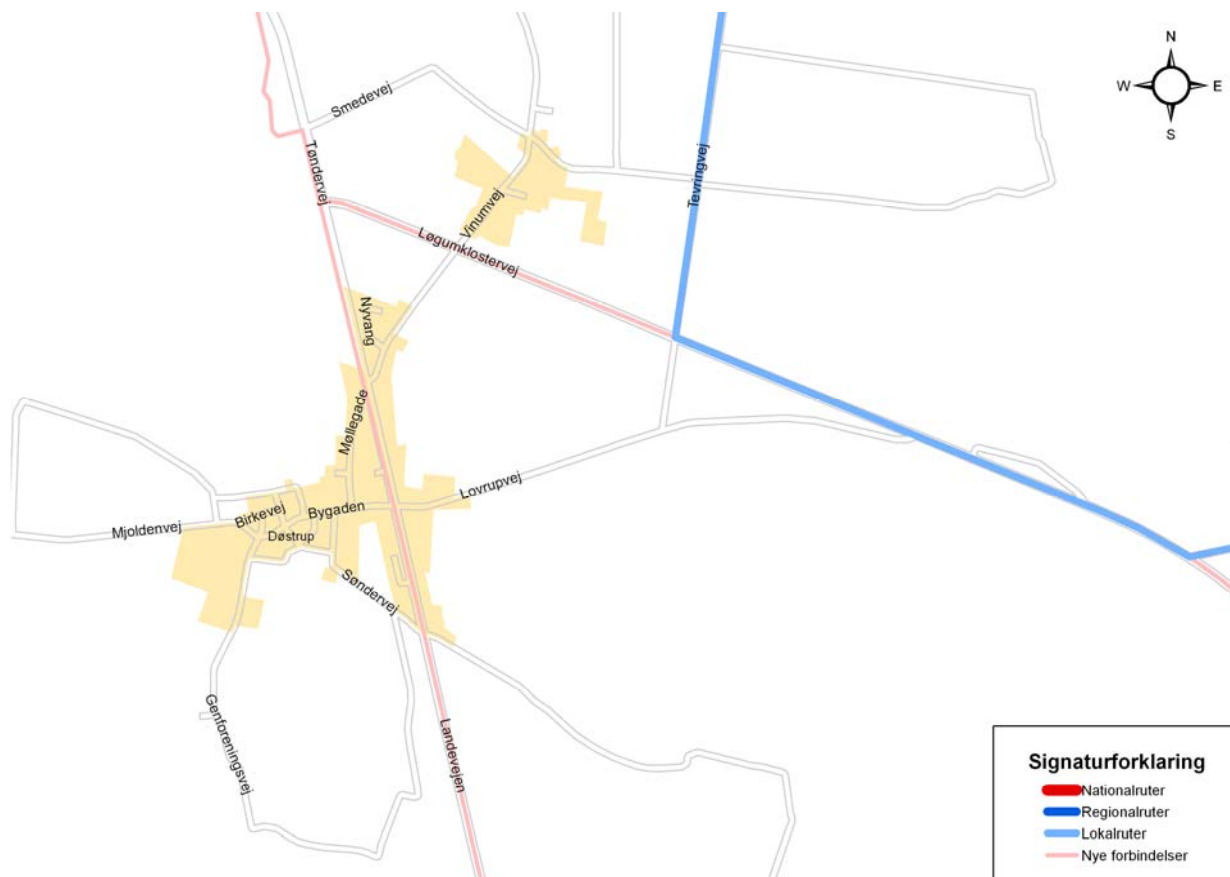
NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S1	Gånsagervej (ml. Povlskrovej og Skærbækvej)	Strækning	Ingen	Lang lige strækning	Cykelbane eller kantbane
P3	Arnumvej / Arrild Ferieby	T-kryds	Sekundærhelle	Sikring af krydsende cyklister. Manglende spærreflade inden helleanlægget.	Den dobbeltrettede cykelsti føres igennem krydset og der etableres en støttehelle til krydsende cyklister inden krydset. Der anlægges desuden en spærreflade inden sekundærhellen

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S89	Skærbækvej (ml. Arnumvej og Bjørnkærvej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Cykelbaner
S152	Arnumvej (ml. Rømmøvej og Tøndervej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Fortsættelse af eksisterende dobbeltrettede cykelsti

Tabel 11 Konkrete projekter i Arrild.

7.4 Døstrup

I Døstrup er cykelrutenettet repræsenteret ved en lokarute, der perifert forløber tæt på Døstrup. Derimod ønskes flere nye forbindelser.



Figur 28 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Døstrup.

Der ønskes nye direkte forbindelser ad Landevejen mod Bredebro og ad Tøndervej mod Skærbæk.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 29.



Figur 29 Cykelstinettet på rutenettet i Døstrup med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegnung af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Døstrup.

Cykelruteprojekter i Døstrup

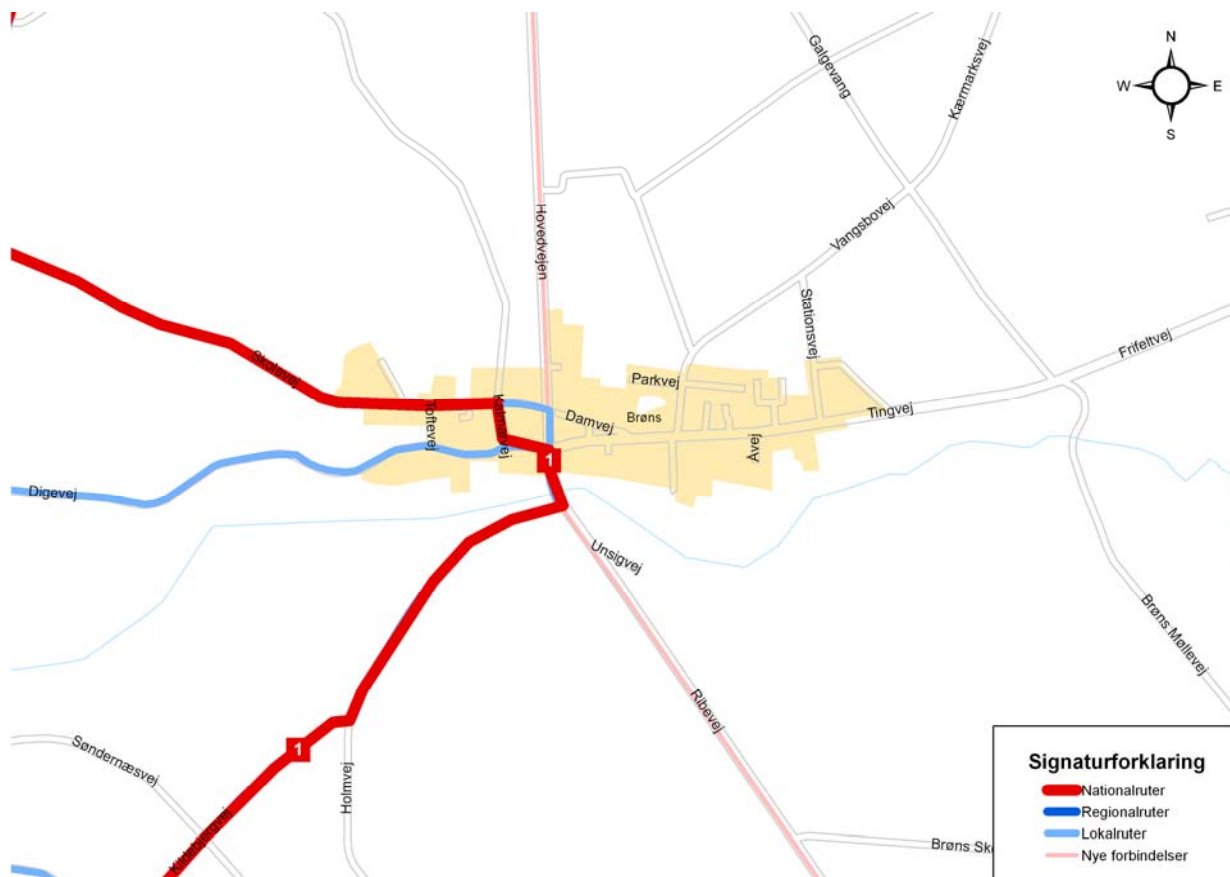
Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Døstrup.

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S5	Vinumvej (ml. Hovedvejen og Løgumklostervej)	Strækning	Ingen	Lang lige strækning uden trafiksikkerhedselementer	Cykelstrimmel evt. med rød belægning og chikaner
S4	Bygaden (ml. Hovedvejen og Mjoldenvej)	Strækning	Ingen	Ingen trafiksikkerhedselementer på strækningen mellem skolen og idrætsanlægget	Cykelstrimmel evt. med rød belægning og chikaner
S159	Sti langs jernbanen (ml. Møllegade og Søndervej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Cykelsti i eget tracé, Samarbejde med VD og Bane Danmark

Tabel 12 Konkrete projekter i Døstrup.

7.5 Brøns

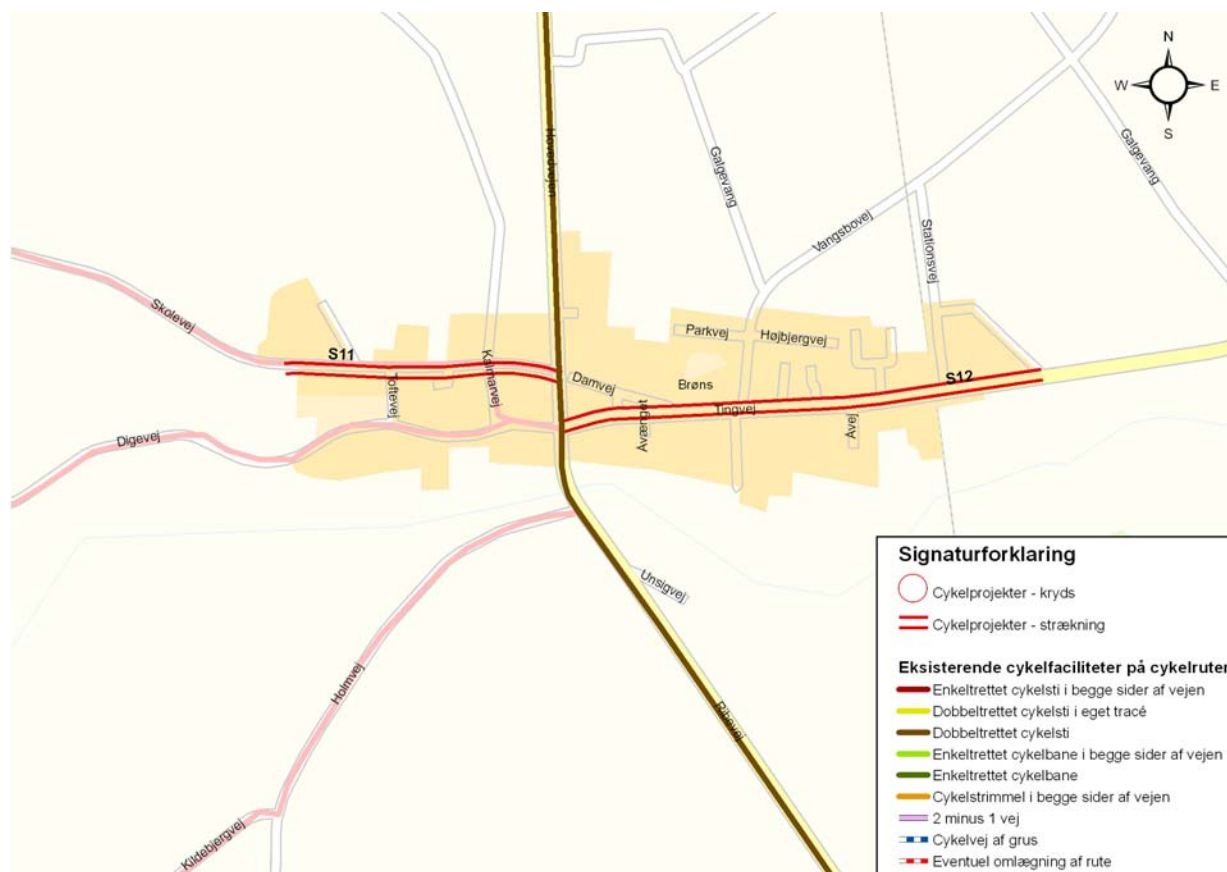
I Brøns er cykelrutenettet repræsenteret ved Nationalrute 1 og en lokalrute. Desuden ønskes en ny forbindelse nord syd gående.



Figur 30 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Brøns.

Der ønskes nye forbindelser ad Hovedvejen mod Rejsby og mod syd ad Ribevvej mod Skærbæk.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 31.



Figur 31 Cykelstinettet på rutenettet i Brønshøj med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegnings af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Brønshøj.

Cykelruteprojekter i Brønshøj

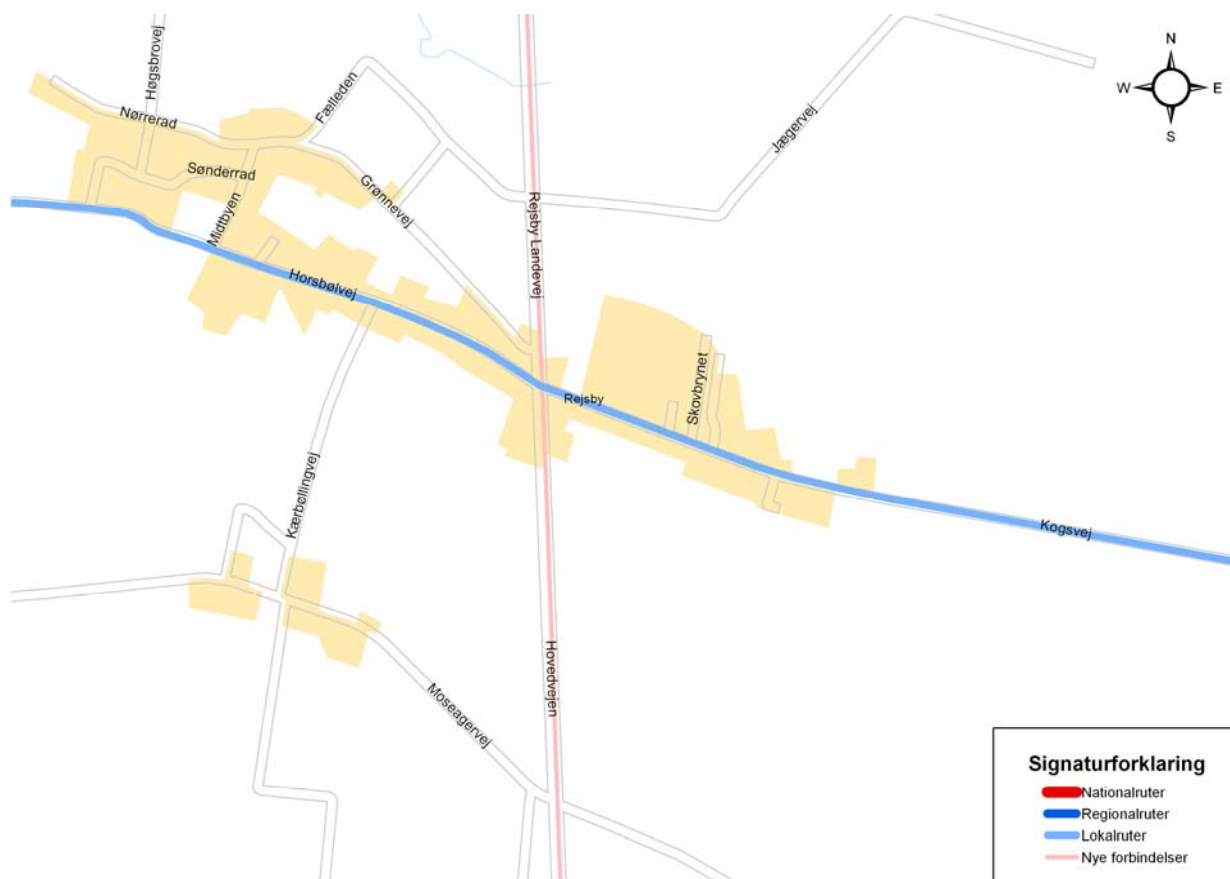
Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Brønshøj.

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S11	Skolevej (ml. Hovedvejen og Toftevej)	Strækning	Ingen	Skolevej og officiel cykelrute	2-1vej eller cykelstrimmel evt. med rød belægning og chikaner
S12	Tingvej (ml. Ribevej og byzone)	Strækning	Ingen	Skolevej	2-1vej eller cykelstrimmel evt. med rød belægning og chikaner

Tabel 13 Konkrete projekter i Brønshøj.

7.6 Rejsby

I Rejsby er cykelrutenettet repræsenteret ved en enkelt lokalrute samt ønskede nye forbindelser.



Figur 32 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Rejsby.

Der ønskes nye forbindelser ad Rejsby Landevej mod nord og mod syd ad Hovedvejen til Brøns.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 33.



Figur 33 Cykelstinetet på rutenettet i Rejsby med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegning af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Rejsby.

Cykelruteprojekter i Rejsby

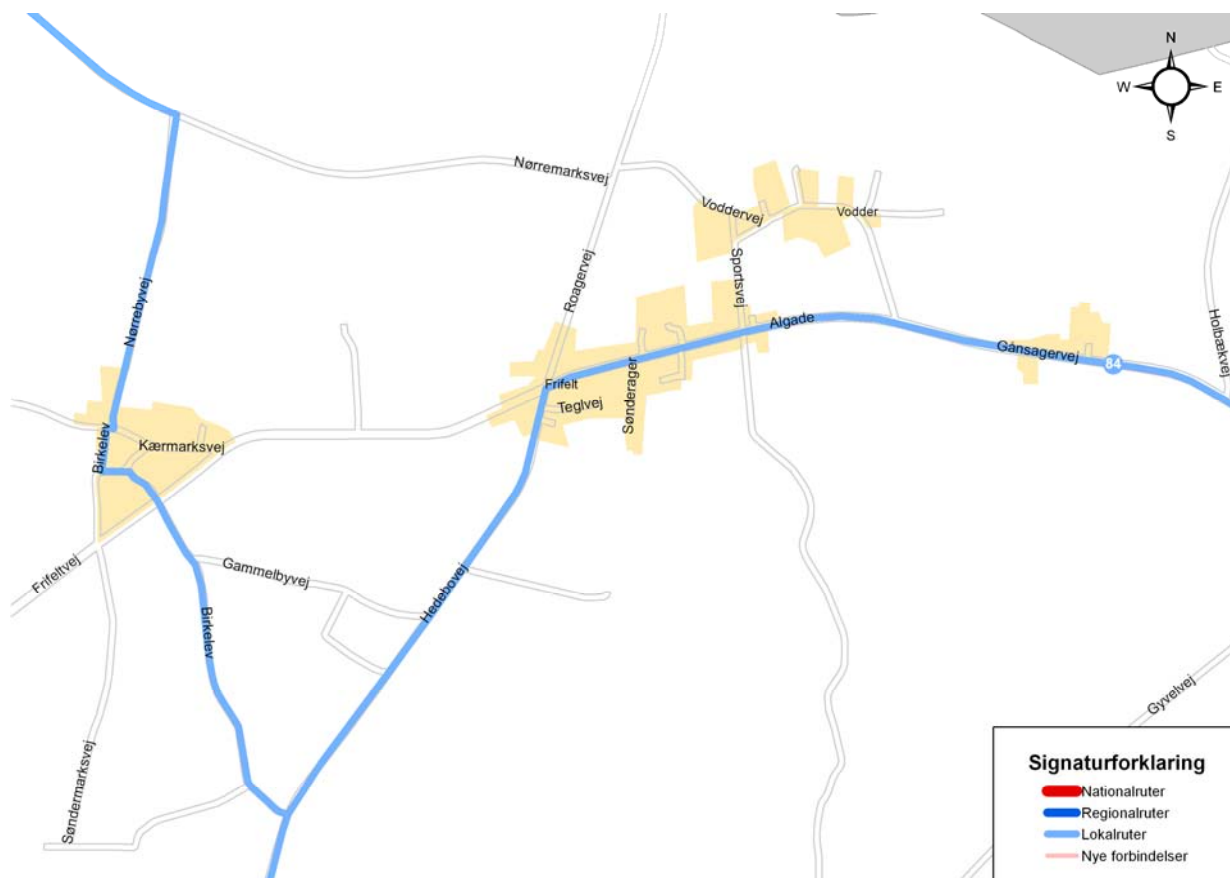
Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Rejsby.

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S13	Horsbølvej (ml. Rejsby Landevej og byzone)	Strækning	Ingen	Skolevej og officiel cykelrute	Chikaner af samme type som de allerede eksisterende på Kogsvej - men med cykellommer og evt. rød belægning
S14	Kogsvej (ml. Rejsby Landevej og byzone)	Strækning	Chikaner	Sikring af cyklister ved passage af de eksisterende chikaner	Der etableres cykellommer bag om de eksisterende chikaner, evt. med rød belægning

Tabel 14 Konkrete projekter i Rejsby.

7.7 Frifelt

I Frifelt-området er cykelrutenettet repræsenteret ved flere lokalruter.



Figur 34 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Frifelt.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 35.



Figur 35 Cykelstinettet på rutenettet i Frifelt med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegning af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Frifelt.

Cykelruteprojekter i Frifelt

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Frifelt.

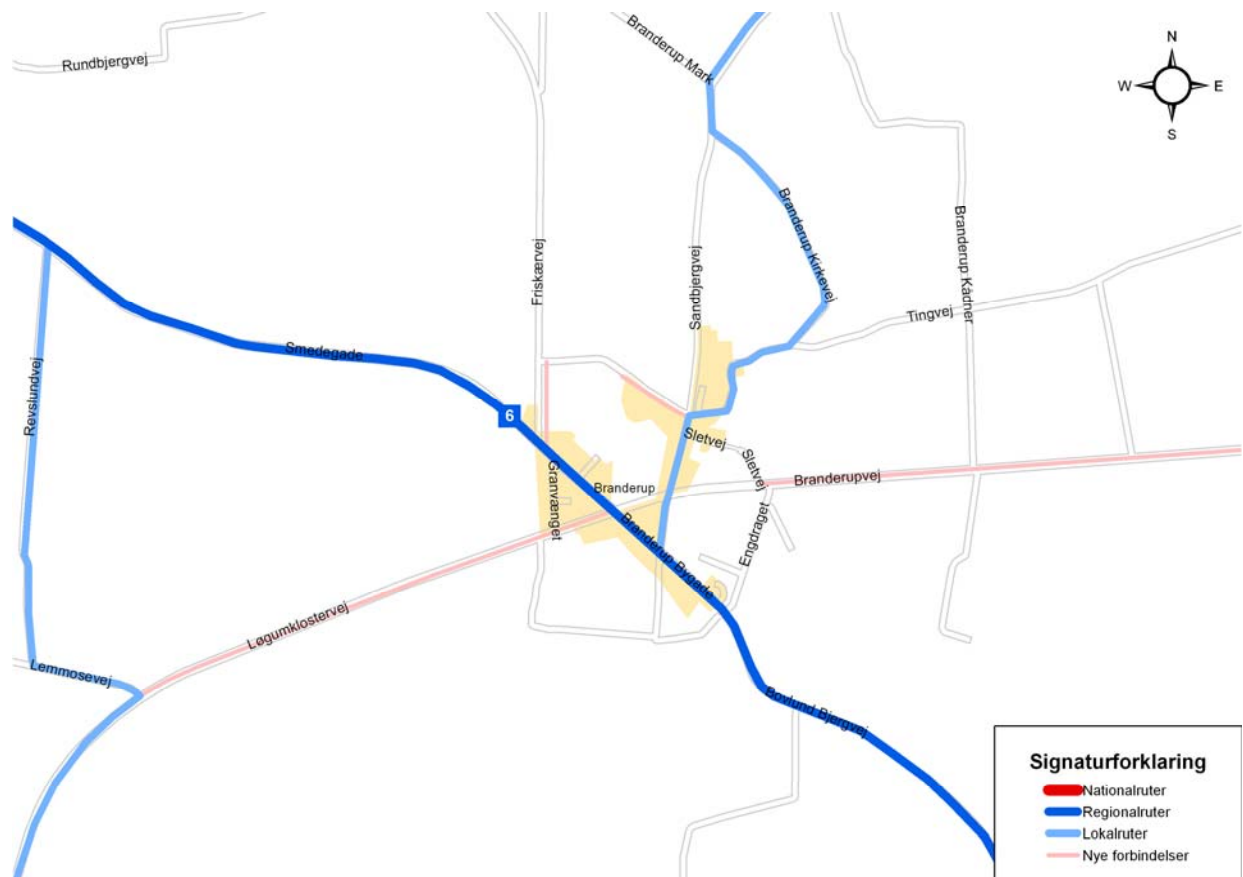
NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S19	Frifeltvej (ml. Birkelev og Frifelt)	Strækning	Midterstribe og kantbane i begge sider af vejen	Strækningen forbinder nabobyerne Birkelev og Frifelt	Dobbeltrettet cykelsti
S85	Gånsagervej (ml. Gånsager og Frifelt)	Strækning	Midterstribe og kantbane i begge sider af vejen	Strækningen forbinder nabobyerne Gånsager og Frifelt	Dobbeltrettet cykelsti
S18	Sportsvej (ml. Voddervej og Algade)	Strækning	Ingen	Skolevej og meget smal vej	2-1 vej

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S17	Hedebvej	Strækning	Ingen	Skolevej, borgerhen- delser	2-1 vej, dobbeltrettet cykelsti

Tabel 15 Konkrete projekter i Frifelt.

7.8 Branderup

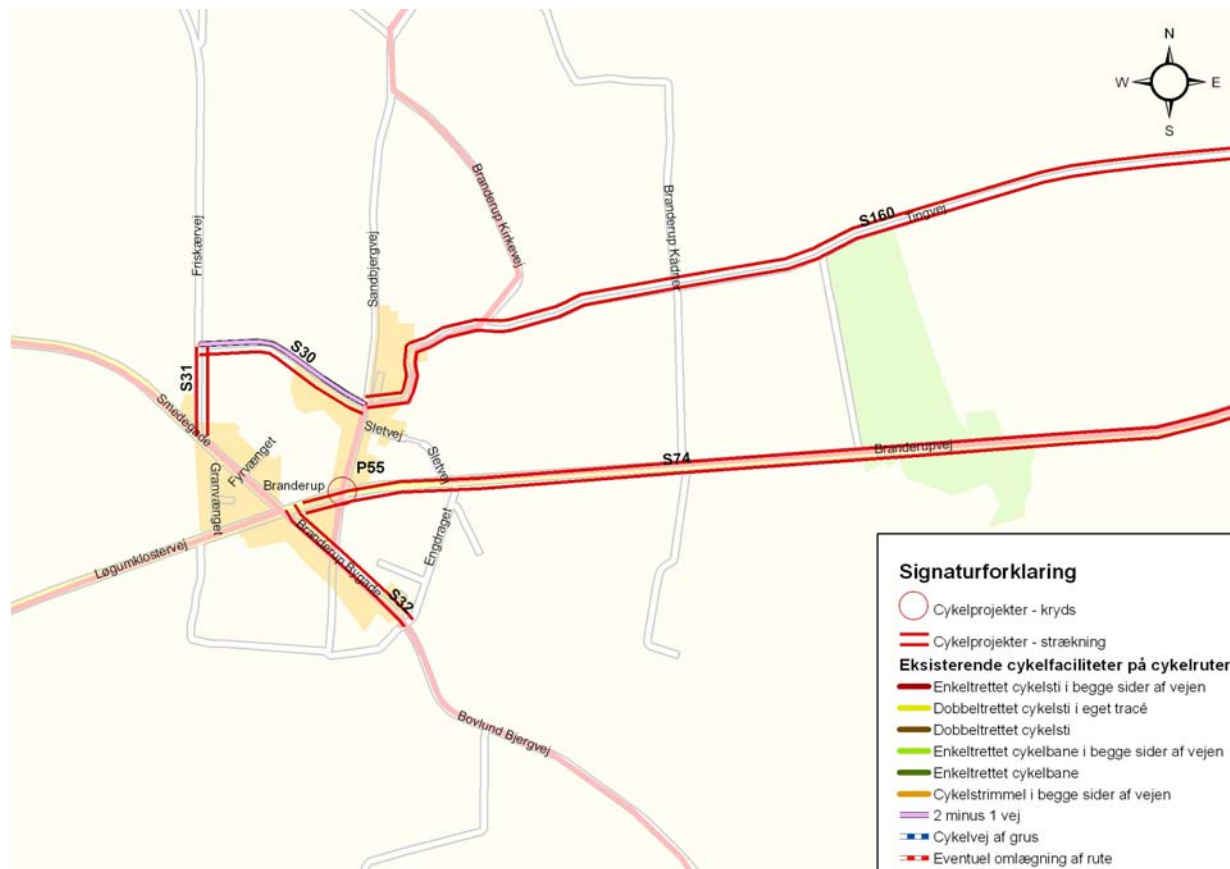
I Branderup er cykelrutenettet repræsenteret ved Regionalrute 6 samt flere lokalruter og ønskede nye forbindelser.



Figur 36 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Branderup.

Der ønskes nye forbindelser ad Løgumklostervej mod Løgumkloster samt ad Branderupvej mod Agerskov.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 37.



Figur 37 Cykelstinettet på rutenettet i Branderup med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegning af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Branderup.

Cykelruteprojekter i Branderup

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Branderup.

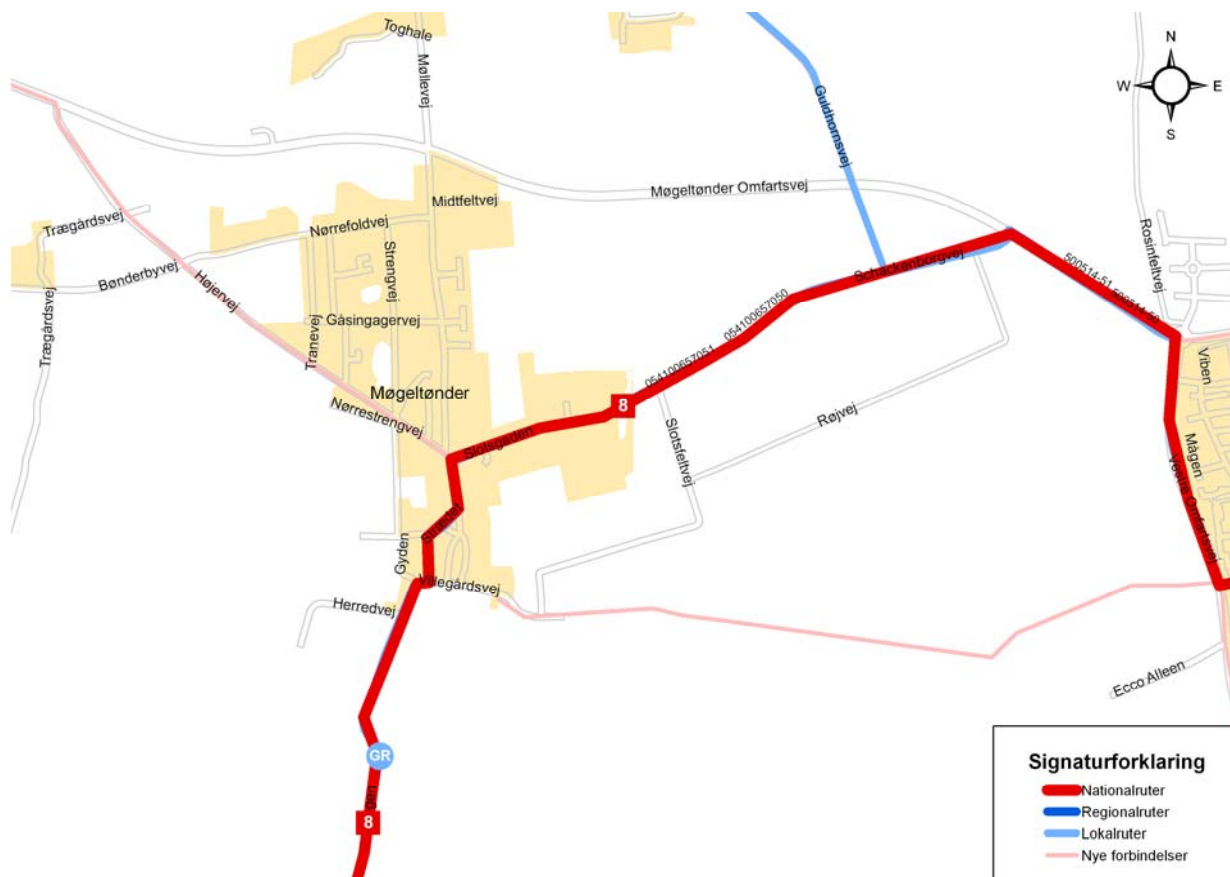
NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S31	Friskærvej (ml. Tingvej og Smedegade)	Strækning	Cykelbane i den ene side af vejen	Sikring af cyklister i begge retninger	Etablering af cykelbane i begge sider af vejen
P55	Branderupvej / Sandbjergvej	F-kryds	Ingen	Officiel cykelrute	Etablering af helleanlæg m. stikrydsning på primærvejen
S32	Branderup Bygade (ml. Løgumklostervej og byzone)	Strækning	Ingen	Officiel Cykelrute. Lang lige strækning	Cykelstrimmel evt. med rød belægning og chikaner

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S74	Branderupvej	Strækning	Ingen	Høj hastighed, mange biler, skolevej	Dobbeltrettet cykelsti
S30	Tingvej	Strækning	2 minus 1 vej	Afmærkning slidt	Reetablering af afmærkning
S160	Tingvej (ml. Branderup og Agerskov)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Cykelsti i eget tracé, 2-1 vej

Tabel 16 Konkrete projekter i Branderup.

7.9 Møgeltønder

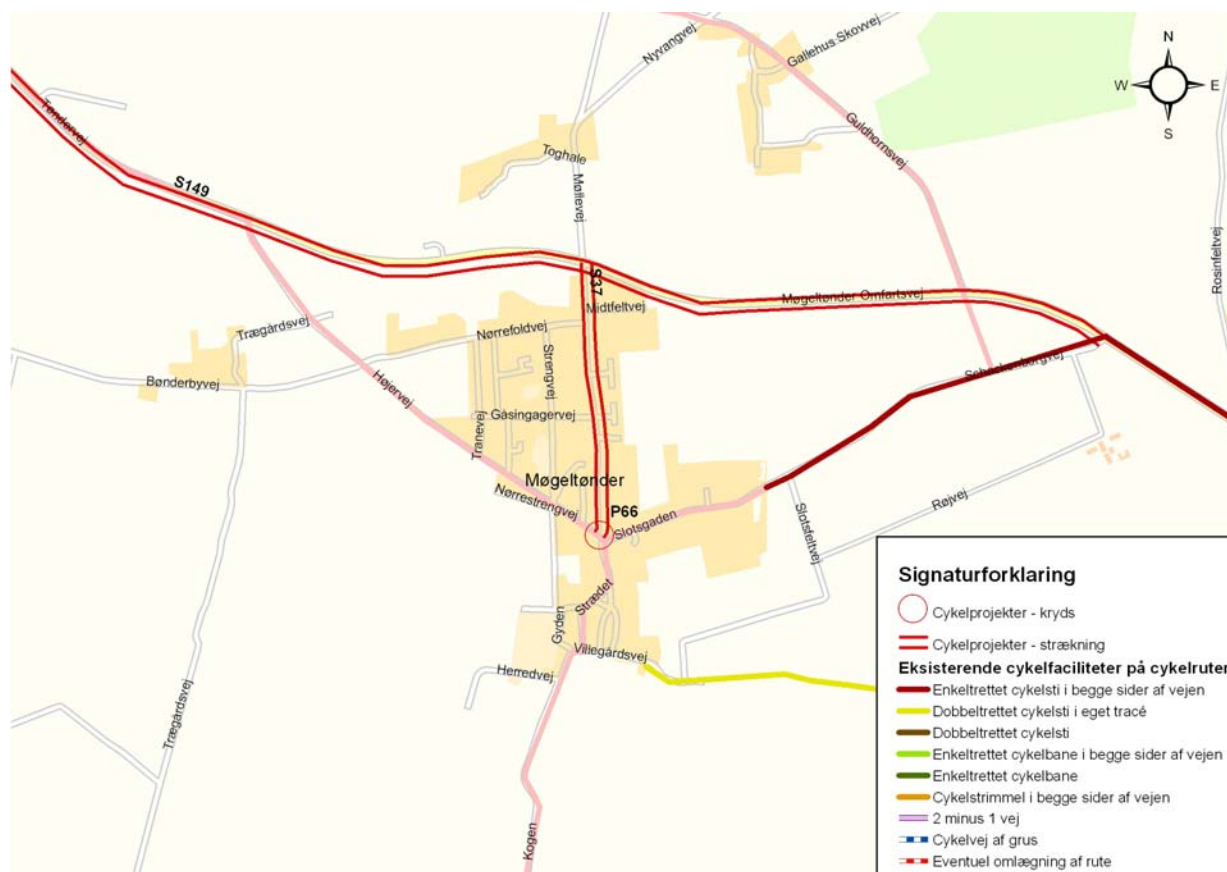
I Møgeltønder er cykelrutenettet repræsenteret ved Nationalrute 8 samt flere lokalruter og ønskede nye forbindelser.



Figur 38 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Møgeltønder.

Der ønskes nye forbindelser ad Højervej mod Højer og separatsti mod Tønder.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 39.



Figur 39 Cykelstinetet på rutenettet i Møgeltonder med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegnig af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Møgeltonder.

Cykelruteprojekter i Møgeltonder

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Møgeltonder.

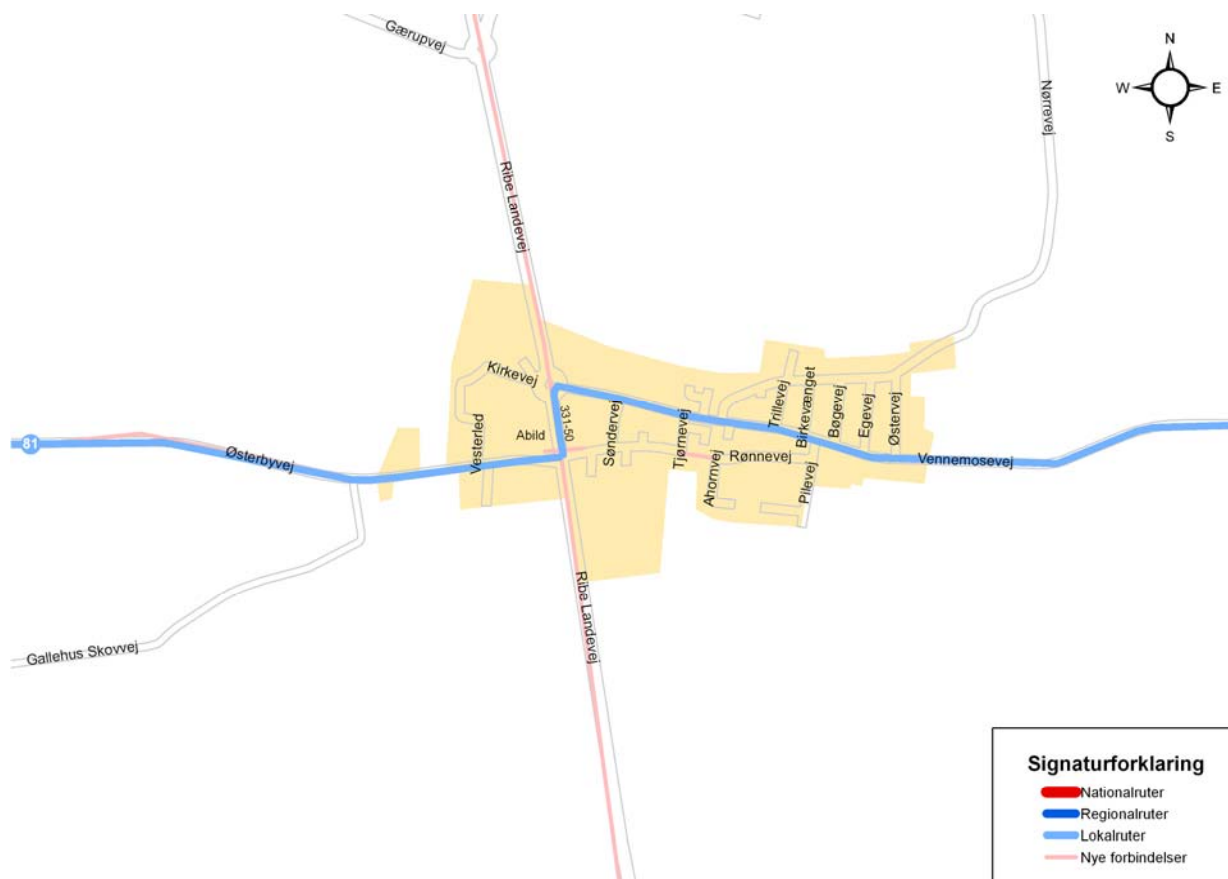
NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S37	Møllevej (ml. Møgeltonder Omfartsvej og Slotsgaden)	Strækning	Ingen	Boligvej	Chikaner m. røde cykelbaner
S149	Møgeltonder Omfartsvej (ml. Guldhornsvej og Schackenborgvej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Enkeltrettet cykelsti

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
P66	Højernevej (ml. Møllevej og Slotsgaden)	Krydsningspunkt	Fodgængerfelt	Fodgængerfelt bør ikke ligge alene	Fodgængerfelt bør fjernes og eventuelt erstatte med kryds- ningshelle.

Tabel 17 Konkrete projekter i Møgeltønder.

7.10 Abild

I Abild er cykelrutenettet repræsenteret ved en enkelt lokalrute men flere ønskede nye forbindelser.



Figur 40 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Abild.

Der ønskes nye forbindelser mod nord ad Ribe Landevej mod Sølsted og mod syd ad Ribe Landevej mod Tønder.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 41.



Figur 41 Cykelstinetet på rutenettet i Abild med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegnig af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Abild.

Cykelruteprojekter i Abild

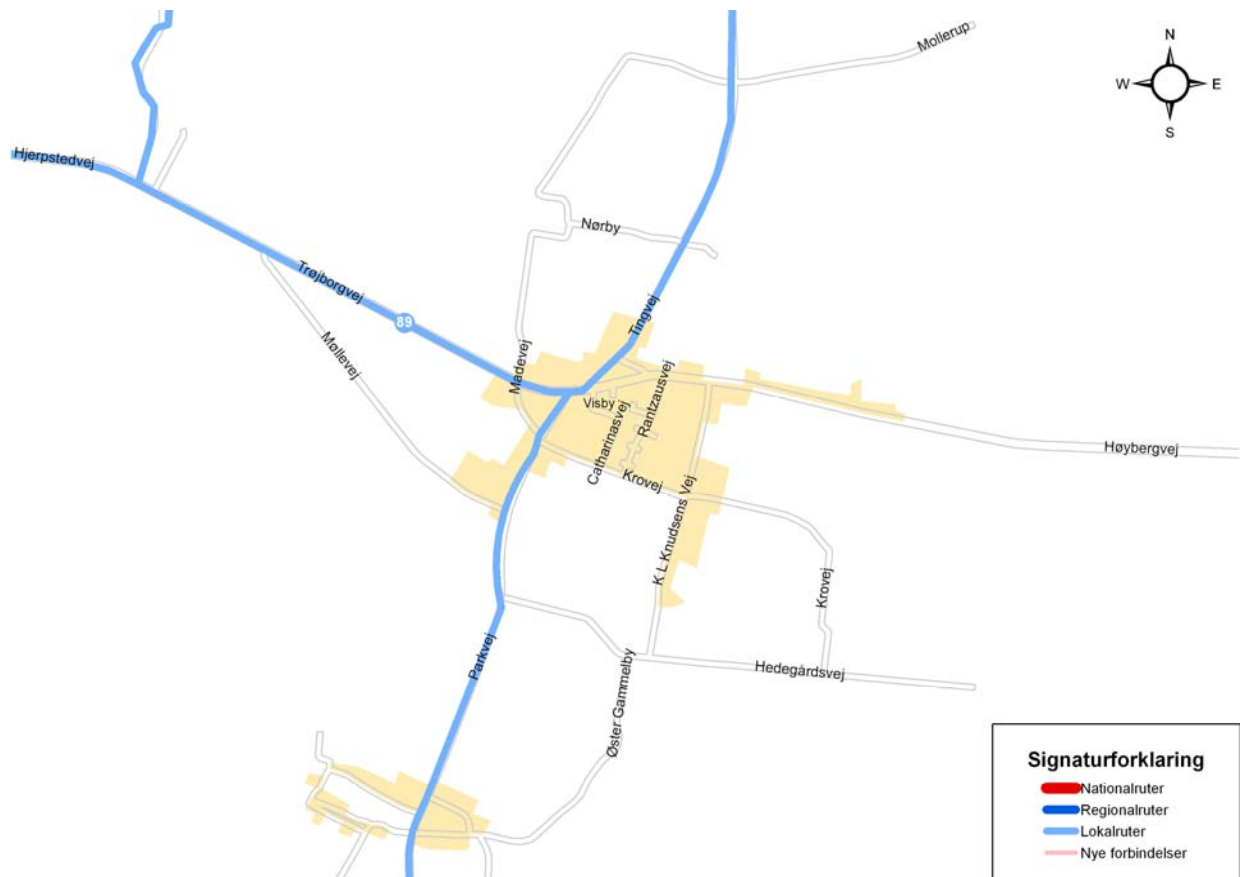
Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Abild.

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S39	Østerbyvej (ml. Ribe Landevej og Gallehuss Skovvej)	Strækning	Ingen	Skolevej og officiel cykelrute	Cykelstrimmel evt. med rød belægning og chikaner
S79	Ribe Landevej	Strækning	Ingen	Skolevej, borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti plus krydsningspunkt i Abild
P146	Østerbyvej / Ribe Landevej	Stikrydsning	Ingen	Borgerhenvendelse – dårlig oversigt, skolevej	Hævet flade, bedre skiltning, blink

Tabel 18 Konkrete projekter i Abild.

7.11 Visby

I Visby er cykelrutenettet repræsenteret ved flere lokalruter.



Figur 42 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Visby.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 43.



Figur 43 Cykelstinettet på rutenettet i Visby med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegnig af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Visby.

Cykelruteprojekter i Visby

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Visby.

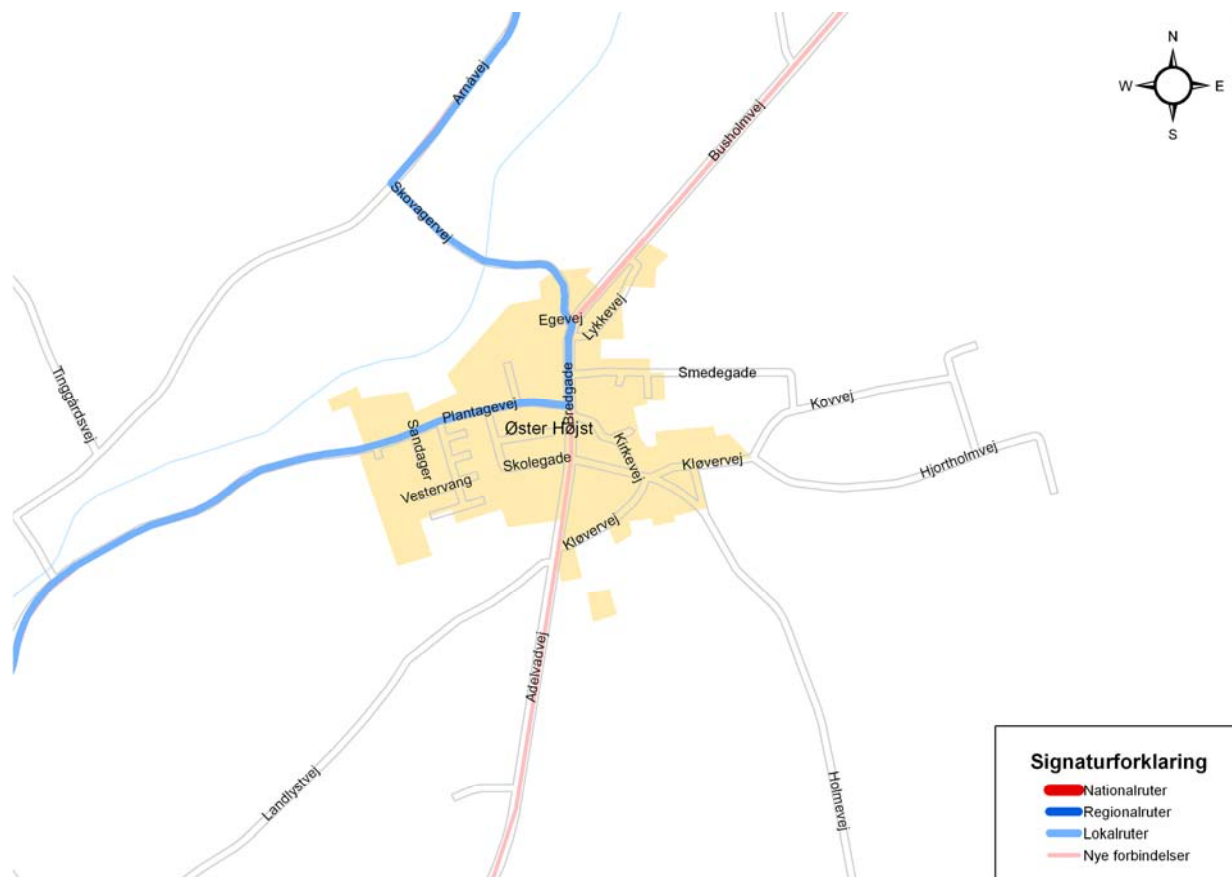
NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
P76	Parkvej / Trøjborgvej	T-kryds	Helleanlæg på sekundærvejen	Manglende stikrydsning	Der etableres fodgængerpassage gennem helleanlægget, og det eksisterende fodgængerfelt på Parkvej fjernes
S154	Hjerpestedvej (ml. Hjerpested og Visby)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti, cykelbaner

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S155	Parkvej-Øster Gammelby-Østerbyvej (ml. Visby og Møgeltønder Omfartsvej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti, cykelbaner
S78	Tingvej (ml. Visby og Bredebro)	Se Bredebro			

Tabel 19 Konkrete projekter i Visby.

7.12 Øster Højst

I Øster Højst er cykelrutenettet repræsenteret ved en enkelt lokarute og ønskede nye forbindelser.



Figur 44 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Øster Højst.

Der ønskes nye forbindelser ad Busholmvej mod Bedsted og ad Adelvadvej mod Tønder.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 45.



Figur 45 Cykelstinettet på rutenettet i Øster Højst med beskrivelse af cykelfaciliteter samt udpegning af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Øster Højst.

Cykelruteprojekter i Øster Højst

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Øster Højst.

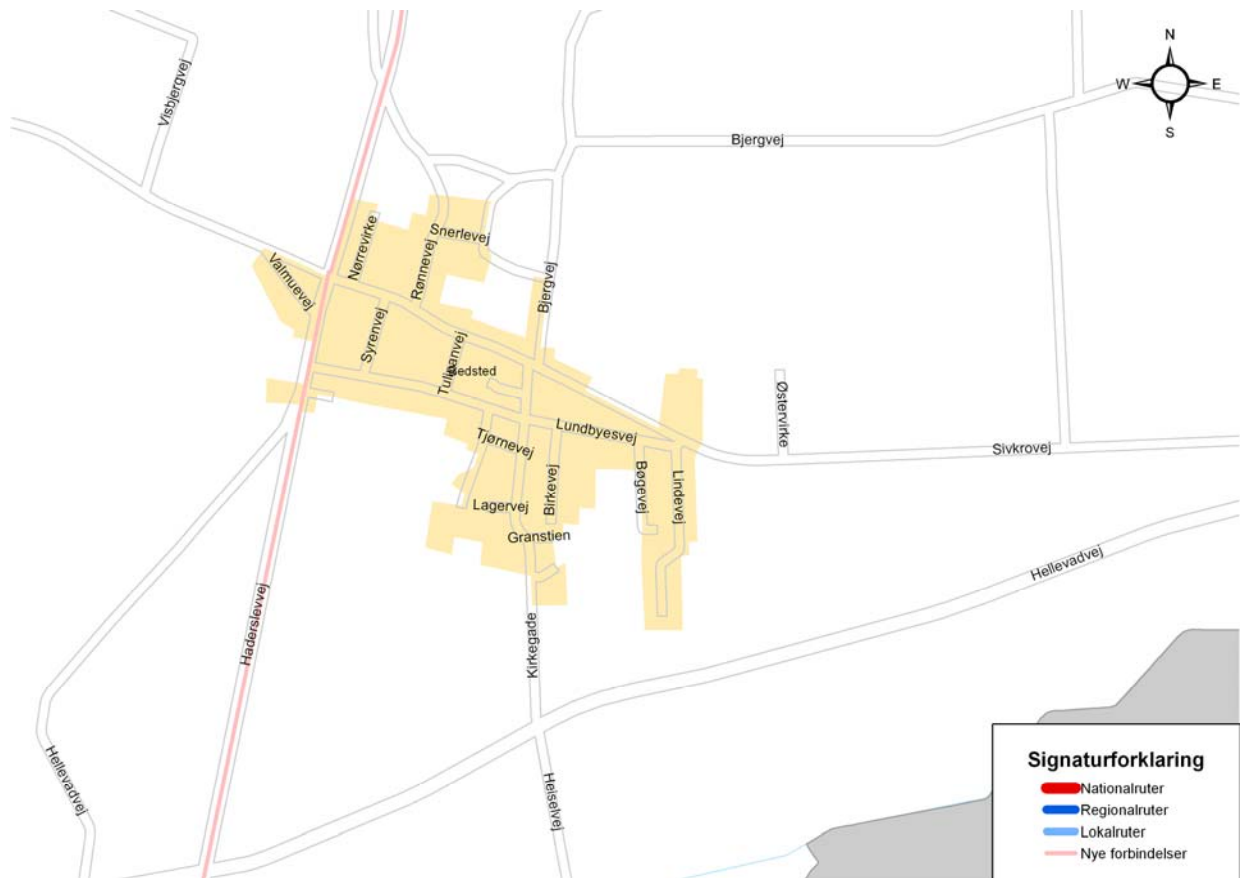
NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S43	Plantagevej (ml. Bredgade og byzone)	Strækning	Ingen	Boligvej og officiel cykelrute	Cykelstrimmel evt. med rød belægning og chikaner
S91	Skovagervej (ml. Arnåvej og Busholmvej)	Strækning	Ingen	Skolevej	Dobbeltrettet cykelsti
S148	Aabenraa-Adelvadvej (ml. Emmersevej og Øster Højst)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Fortsættelse af eksisterende dobbeltrettede cykelsti

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S153	Busholmvej- Korskrovej- Haderslevvej (ml. Øster Højst og Vis- bjergvej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti

Tabel 20 Konkrete projekter i Øster Højst.

7.13 Bedsted

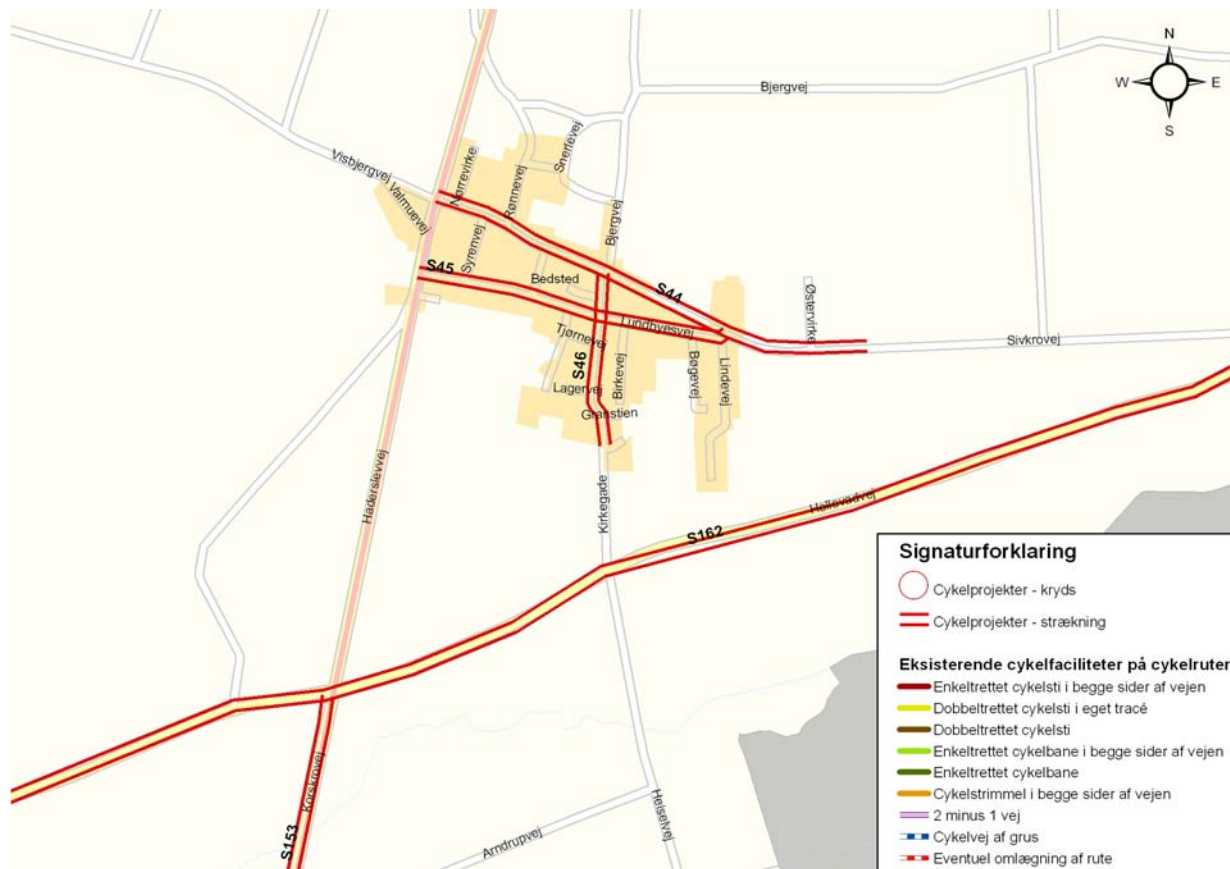
I Bedsted er cykelrutenettet ikke repræsenteret, men der ønskes nye forbindelser.



Figur 46 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Bedsted.

Der ønskes nye forbindelser ad Haderslevvej i begge retninger nord og syd hhv. mod Øster Højst og mod Agerskov.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 47.



Figur 47 Cykelstinetet på rutenettet i Bedsted med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegnig af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Bedsted.

Cykelruteprojekter i Bedsted

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Bedsted.

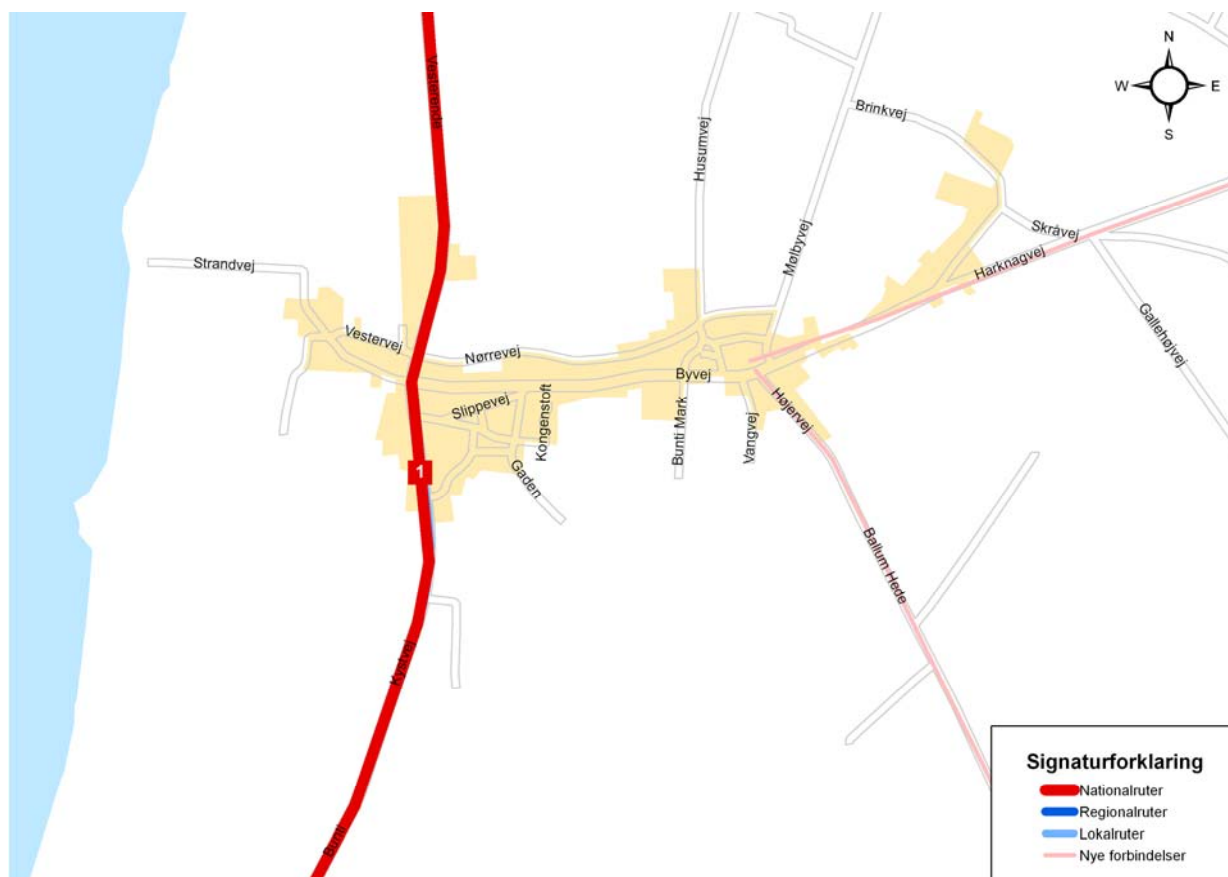
NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S45	Lundbyesvej (ml. Sivkrovej og Haderslevvej)	Strækning	Ingen	Boligvej	Chikaner m. cykellommer evt. med rød belægning
S44	Sivkrovej (ml. Haderslevvej og byzone øst)	Strækning	Ingen	Boligvej	Chikaner m. cykellommer evt. med rød belægning
S46	Kirkegade (ml. Sivkrovej og byzone syd)	Strækning	Ingen	Boligvej	Chikaner m. cykellommer evt. med rød belægning

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
S153	Busholmvej-Korskrovej-Haderslevvej (ml. Øster Højst og Visbjergvej)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti
S162	Hellevadvej (ml. Krusåvej og Kommune-grænsen)	Strækning	Ingen	Borgerhenvendelse	Dobbeltrettet cykelsti, Samarbejde med Haderslev Kommune

Tabel 21 Konkrete projekter i Bedsted.

7.14 Ballum

I Ballum er cykelrutenettet repræsenteret ved Nationalrute 1 og ønskede nye forbindelser.



Figur 48 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Ballum.

Der ønskes nye forbindelser ad Højervej-Ballum Hede mod Skast og ad Harknagvej mod Randerup.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 49.



Figur 49 Cykelstinettet på rutenettet i Ballum med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegning af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Ballum.

Cykelruteprojekter i Ballum

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Ballum.

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
P91	Kystvej (ved Vesterende, sydligst)	Stikrydsning	Helleanlæg på sekundærhelle	De enkeltrettede cykelstier ophører	Anlæg af venteareal på østlig side af Kystvej og evt. helleanlæg m. stikrydning på primærvejen
S51	Byvej (ml. Harknagvej og Kystvej)	Strækning	Ingen	Skolevej	Cykelstrimmel evt. med rød belægning og chikaner

Tabel 22 Konkrete projekter i Ballum.

7.15 Jejsing

I Jejsing er cykelrutenettet repræsenteret ved Regionalrute 12 samt flere lokalruter og en enkelt forbindelse.



Figur 50 Cykelrutenettet og ønskede nye forbindelser i Jejsing.

Der ønskes en ny forbindelse ad Flensborg Landevej mod Bylderup-Bov.

På det udpegede og ønskede cykelrutenet er der eksisterende cykelfaciliteter som vist på figur 51.



Figur 51 Cykelstinettet på rutenettet i Jejsing med beskrivelse af cykelfacilitet samt udpegnig af cykelprojekter. Kortet viser dermed ikke et samlet billede af cykelfaciliteter i Jejsing.

Cykelruteprojekter i Jejsing

Følgende projekter skal sikre sammenhæng i rutenettet, trafiksikre og trygge krydsningspunkter samt generelt forbedrede faciliteter for cyklister og bør indgå i prioriteringen af projekter for Jejsing.

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
P86	Flensborg Landevej / Rørkærvej	T-kryds	Ingen	Sikring af cyklister der krydser Rørkærvej	Anlæg af helleanlæg m. stikrydsning på sekundærvejen, og markering af cyklistareal med blå belægning
S48	Rørkærvej (ml. Flensborg Landevej og byzone)	Strækning	Ingen	Skolevej, officiel cykelrute, høj hastighed	2-1 vej eller cykelstrimmel

NR	Lokalitet	Krydsningspunkt / strækning	Nuværende forhold	Problem	Forbedringsforslag
P90	Kærvej (ved skolen)	Krydsningspunkt	Fodgængerfelt	Stikrydsning i fodgængerfelt uden trafiksikrende foranstaltninger	Indsnævret kørebane med fodgængerfelt, helleanlæg med stikrydsning eller hævet flade
P89	Flensborg Landevej / Hostrupvej	T-kryds	Helleanlæg uden stikrydsning på sekundærvejen	Skolevej	Der bør etableres et helleanlæg m. stikrydsning på primærvejen
S50	Hostrupvej	Strækning i byzone	Ingen	Skolevej	Cykelbaner
S49	Flensborg Landevej	Strækning	Ingen	Skolevej, cykelrute	Cykelbaner

Tabel 23 Konkrete projekter i Jejsing.

8 HANDLINGSPLAN

For at sikre at politikken omkring cykelruteplanen er dynamisk, vil der løbende ske en opdatering og fornyelse af aktiviteterne omkring det at cykel i Tønder Kommune. Prioritering af hvilke aktiviteter der igangsættes, vil ske ud fra følgende kriterier:

- effekt overfor det at øge mængden af cykeltrafik
- effekt på sikkerhed, tryghed og fremkommelighed
- sammenhæng med eksisterende aktiviteter
- sammenhæng med eksisterende planer
- de årlige økonomiske bevillinger

Finansieringen af aktiviteterne i cykelruteplanen vil såvel ske via basisbevillingerne i de forskellige forvaltninger, via anlægsbevillinger og via finansiering fra virksomheder, foreninger, uddannelsesinstitutioner, nationale og regionale puljer mv.

8.1 Prioritering

Den samlede projektliste for cykelstiprojekter er præsenteret i statusrapporten.

Prioriteringen af cykelstiprojekter går i vid udstrækning ud på at understøtte indsatsområderne. Cykelstiprojekter fra projektlisten, der understøtter indsatsområderne vil dermed blive prioriteret højest. Det vil sige, at cykelstiprojekter der enten sikrer sammenhæng i stinettet, er et trafiksikkerhedsfremmende projekt enten på strækninger eller i krydsningspunkter, understøtter sikkerheden og trygheden på skoleveje samt er en direkte konsekvens af borgerudpegede utrygge lokaliteter, der kan eftervises ved besigtigelse og eventuelle trafiktællinger mv. vil blive prioriteret i de kommende års cykelstiprojekter.

De sikkerhedsmæssige og tryghedsmæssige faktorer, der spiller ind på prioriteringen er følgende:

- Antal ulykker med lette trafikanter i et historisk perspektiv (den foregående 5-årige periode)
- Årsdøgntrafikken som faktisk målt tal eller ved manglende målinger et skønnet tal (der vil blive udført trafiktælling ved først kommende lejlighed)
- Andelen af tunge køretøjer som faktisk målt procentandel eller ved manglende målinger et skønnet procenttal (der vil blive udført trafiktælling ved først kommende lejlighed)
- Køresporsbredde
- Belysning
- Vurdering af hvilken cykelstifacilitet, der skal etableres

De samlede anlægsomkostninger for et projekt spiller ligeledes en rolle.

I prioriteringen af cykelstipprojekter er det vigtigt at alle projekterne sammenlignes på lige vilkår. Prioriteringen af de skitserede projekter følger derfor en overordnet model, der revideres efter behov.

Den samlede projektliste indeholder projekter til rigtigt mange år, og der vil derfor gå mange år før implementeringen af samtlige projekter er gennemført. Samtidig vil projektlisten løbende blive ajourført, hvorved nye og måske mere relevante projekter vil blive prioriteret højere end de projekter, der nu står på projektlisten.

8.2 Opfølgning

Initiativerne i cykelruteplanen vil blive indarbejdet i Tønder Kommunes årlige budgetlægning. Det betyder, at indsatsplanen som minimum justeres en gang om året, og de enkelte initiativers vigtighed afvejes i forhold til andre kommunale opgaver.

Desuden gennemføres der cykeltællinger for her at kunne følge udviklingen i cykeltrafikken. Ligeledes vil der i forbindelse med nogle af aktiviteterne blive gennemført før- og efteranalyser for at kunne vurdere effekten af disse.

