

# Trafikplan - Løgumkloster



2015-2019



TØNDER KOMMUNE

---

**PROJEKT**

Trafikplan for Løgumkloster

Tønder Kommune

---

Projekt nr. 1100016492

Version 5

Udarbejdet af AMLN

Kontrolleret af NMA

Godkendt af NMA

---

---

**INDHOLD**

<b>1</b>	<b>Forord .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Afgrænsning .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Sammenhæng til øvrig planlægning .....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Mål og strategi .....</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Kortlægning og Analyse .....</b>	<b>5</b>
5.1	Vejklassificering .....	5
5.1.1	Trafikmængder.....	6
5.1.2	Fremtidig udvikling af Løgumkloster .....	8
5.2	Hastighed.....	10
5.3	Trafiksikkerhed .....	14
5.4	Skoleveje .....	15
5.5	Cykelrutenet.....	17
5.6	Parkering.....	20
5.7	Kollektiv trafik.....	21
<b>6</b>	<b>Konklusion .....</b>	<b>22</b>

## 1 FORORD

Tønder Kommune har som led i at forbedre infrastrukturen og trafikikkerheden i kommunen igangsat arbejdet med udarbejdelsen af trafikplaner for flere bysamfund i Tønder Kommune. Nærværende Trafikplan beskæftiger sig med Løgumkloster og Løgumgårde, hvor der bor henholdsvis ca. 3.500 indbyggere og 500 indbyggere. De to byer er i dag vokset næsten sammen og fungerer som et sammenhængende byområde og derfor omfatter denne plan begge byer.

Nærværende plan gælder for perioden 2015 til 2019.

I udarbejdelsen af trafikplanen er der afholdt en åben workshop for alle interesserede i byen. Samtidig er der afholdt møde med en gruppe af interessenter, omfattende; repræsentanter fra Syd- og Sønderjyllands Politi, Handicaporganisationerne, Løgumkloster Borgerforening, Nr. Løgum og Ellum Lokalråd, samt Handels- og Håndværkerforeningen. Desuden er der afholdt møde med Løgumkloster Distriktskole og Løgumkloster Efterskole under udarbejdelse af planen.

Trafikplanen er udarbejdet i samarbejde med Rambøll Danmark A/S.

### Formål

Det overordnede formål med Trafikplanen for Løgumkloster er at sikre gode forhold for trafikanterne i Løgumkloster, både hvad angår trafikafvikling, trafikikkerhed og tryghed.

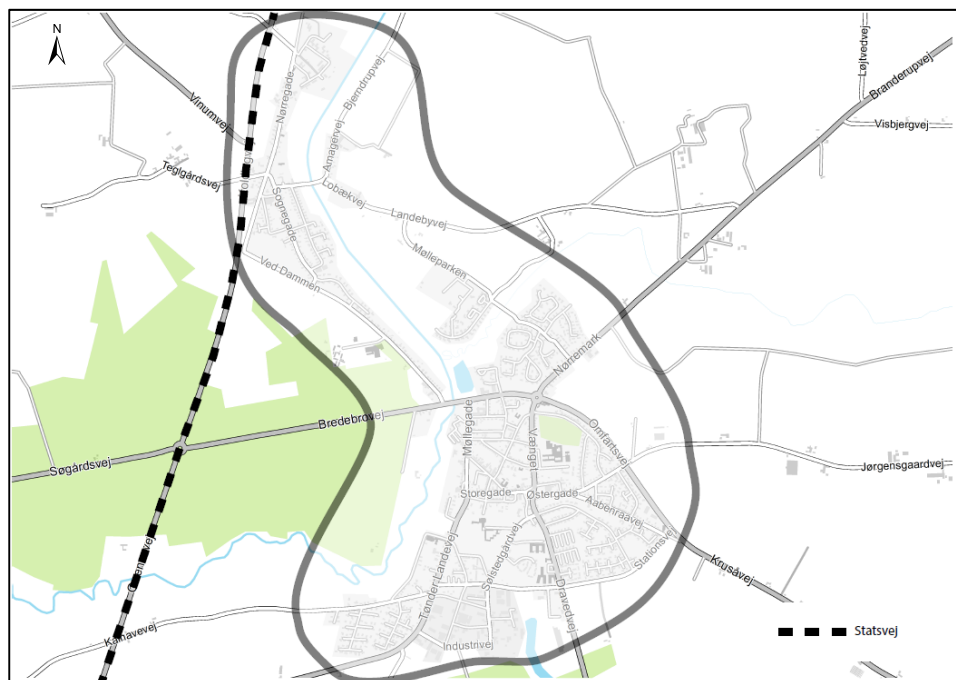
Konklusioner vedrørende de trafikale forhold i Løgumkloster behandles i afsnit 6.



Der blev diskuteret idéer og muligheder på workshoppen i Løgumkloster

## 2 AFGRÆNSNING

Trafikplanen for Løgumkloster by afgrænser sig geografisk som vist på kortet nedenfor. Når der i planen bliver henvist til Løgumkloster omfatter det hele området som vist nedenfor inklusiv Løgumgårde.



Figur 1: Afgrænsningen af trafikplanen for Løgumkloster.

Rute 25, Koldingvej er en statsvej som bestyres af Vejdirektoratet. Det er derfor ikke Tønder Kommune, som kan gennemføre projekter på denne strækning. Derfor opstilles og prissættes projekterne på vejen som anbefalinger Tønder Kommune kan bringe videre til Vejdirektoratet.

Da de fremtidige ændringer i trafikmængder og trafikstrømme er begrænsede, er der ikke udarbejdet en trafikmodel i forbindelse trafikplanen, men i stedet lavet en vurdering af den fremtidige trafikafvikling på baggrund af den fremtidige generelle trafikstigning og udviklingsprojekter.



---

## Cykelruteplan og statusrapport, januar 2011, Tønder Kommune

Cykelruteplanen og statusrapporten (data- og analyserapport) gælder for hele Tønder Kommune.

## Hastighedsplan, Tønder Kommune

Hastighedsplanen angiver, hvilke hastighedsgrænser, Tønder Kommune vil arbejde mod at etablere på de enkelte vejstrækninger. Hastighedsplanen gælder for hele Tønder Kommune.

## 4 MÅL OG STRATEGI

Målsætningen for Trafikplanen for Løgumkloster tager afsæt i de målsætninger, der er opstillet i kommuneplanen samt kommunens cykelruteplan, trafiksikkerhedsplan og hastighedsplan.

Tønder Kommune har således følgende mål for Trafikplanen:

- Halvere antallet af dræbte og tilskadekomne i Løgumkloster fra 2010-2020, hvilket understøtter Færdselssikkerhedskommissionens mål for trafiksikkerhed.
- Øge trafikanternes tilfredshed med infrastrukturen i Løgumkloster

I Løgumkloster skete der i perioden 2010-2014 25 uheld, hvilket resulterede i 1 alvorligt tilskadekommen samt 9 lettere tilskadekomne.

Tiltagene i trafikplanen repræsenterer forbedringer for både trafiksikkerheden, trygheden og trafikafviklingen. Kommunens udgangspunkt er, at målet for øget tilfredshed hos trafikanterne er nået, hvis halvdelen af projekterne i projektkataloget bliver gennemført med udgangen af 2019.

### Strategi

Væsentlige emner som vedrører trafikken og infrastrukturen er kortlagt og analyseret. Ud fra denne analyse er konkrete lokaliteter eller tiltag fundet, som positivt vil bidrage til at opfylde trafikplanens mål. Derudover er der også foretaget en grundig opsamling af konklusioner fra tidligere planer og projekter, så tidligere arbejde med at forbedre trafiksikkerheden og trafikafviklingen i Løgumkloster udnyttes.

Hvert forbedringstiltag, både nyudpegede og fra tidligere analyser, er beskrevet og skitseret med et løsningsforslag og et groft anlægsoverslag, så projekterne kan indgå i kommunens budgetforhandlinger.

---

## 5 KORTLÆGNING OG ANALYSE

Som grundlag for trafikplanen er der foretaget en kortlægning af uheld, hastighed, parkeringsforhold, borgerhenvendelser med videre. Som supplement til kortlægningen er der afholdt en workshop i byen og afholdt møde med en række interessenter fra Løgumkloster. På både workshop og møder med interessenter er der kommet input til problematiske lokaliteter og trafikmæssige forbedringer. Der er efterfølgende gennemført en besigtigelse af vej- og stinettet i byen med særlig fokus på lokaliteter udpeget på workshop og af interessenter.

### 5.1 Vejklassificering

Vejene i Løgumkloster er inddelt i 3 vejklasser:



#### Trafikveje

- Trafikveje udgør det overordnede vejnet. Vejene betjener den gennemkørende trafik, den tunge trafik og busstrafikken mellem de større bysamfund og større områder i byerne. Det primære formål med trafikveje er at give trafikanterne god fremkommelighed.



#### Fordelingsveje

- Fordelingsveje forbinder trafikvejnettet med nettet af bolig- og lokalveje. Fordelingsveje leverer et kompromis mellem fremkommelighed og tilgængelighed.

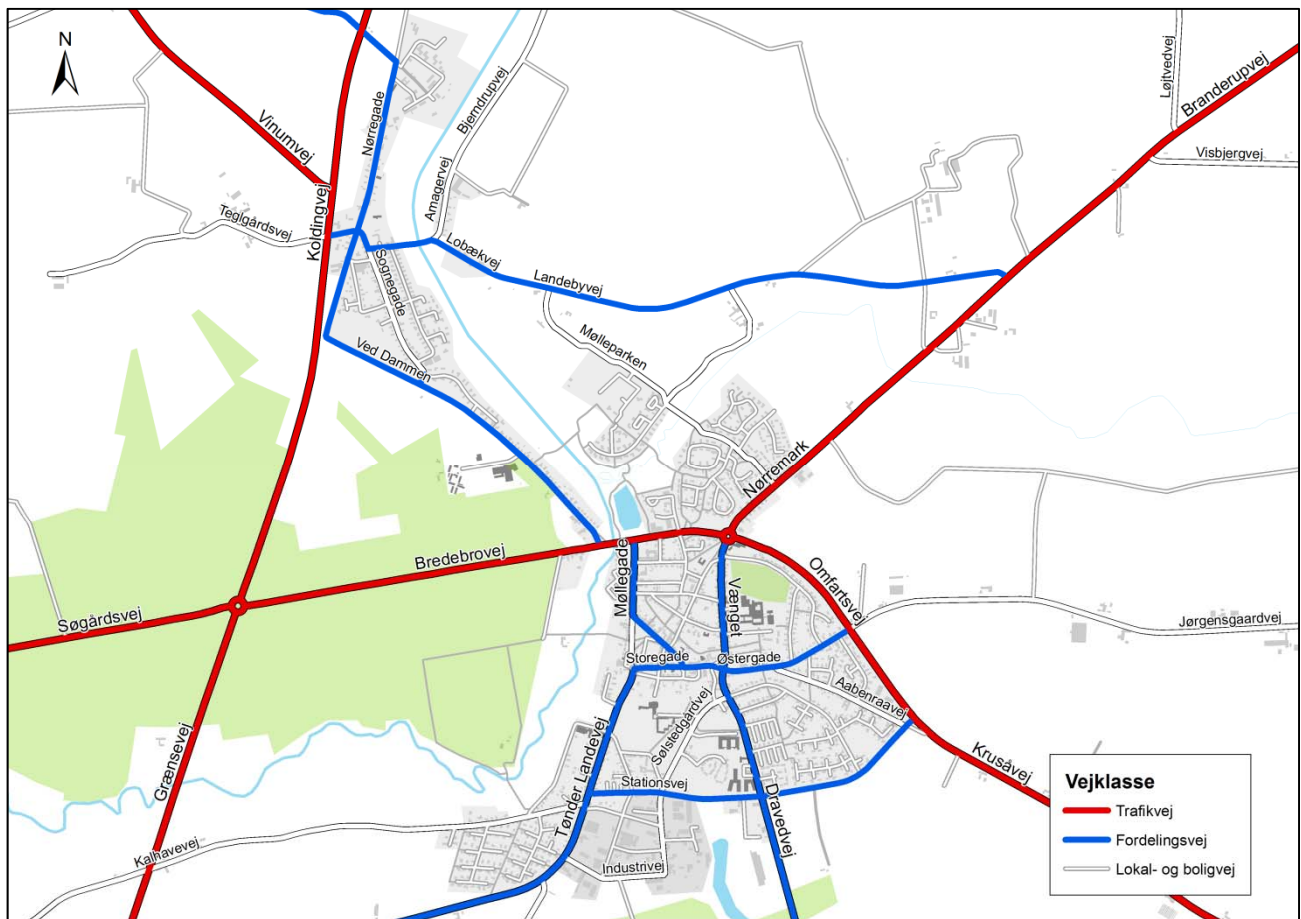


#### Lokal- og boligveje

- Lokalveje og boligveje er de laveste kategorier af veje, som typisk sikrer tilgængelighed til hver enkelt ejendom. Da der er fokus på tilgængelighed er fremkommeligheden lav. Private fællesveje hører også under denne kategori.

Yderligere krav til vejklasserne kan findes i kommunens hastighedsplan. Vejklassificeringen i Løgumkloster kan ses på kortet på næste side.





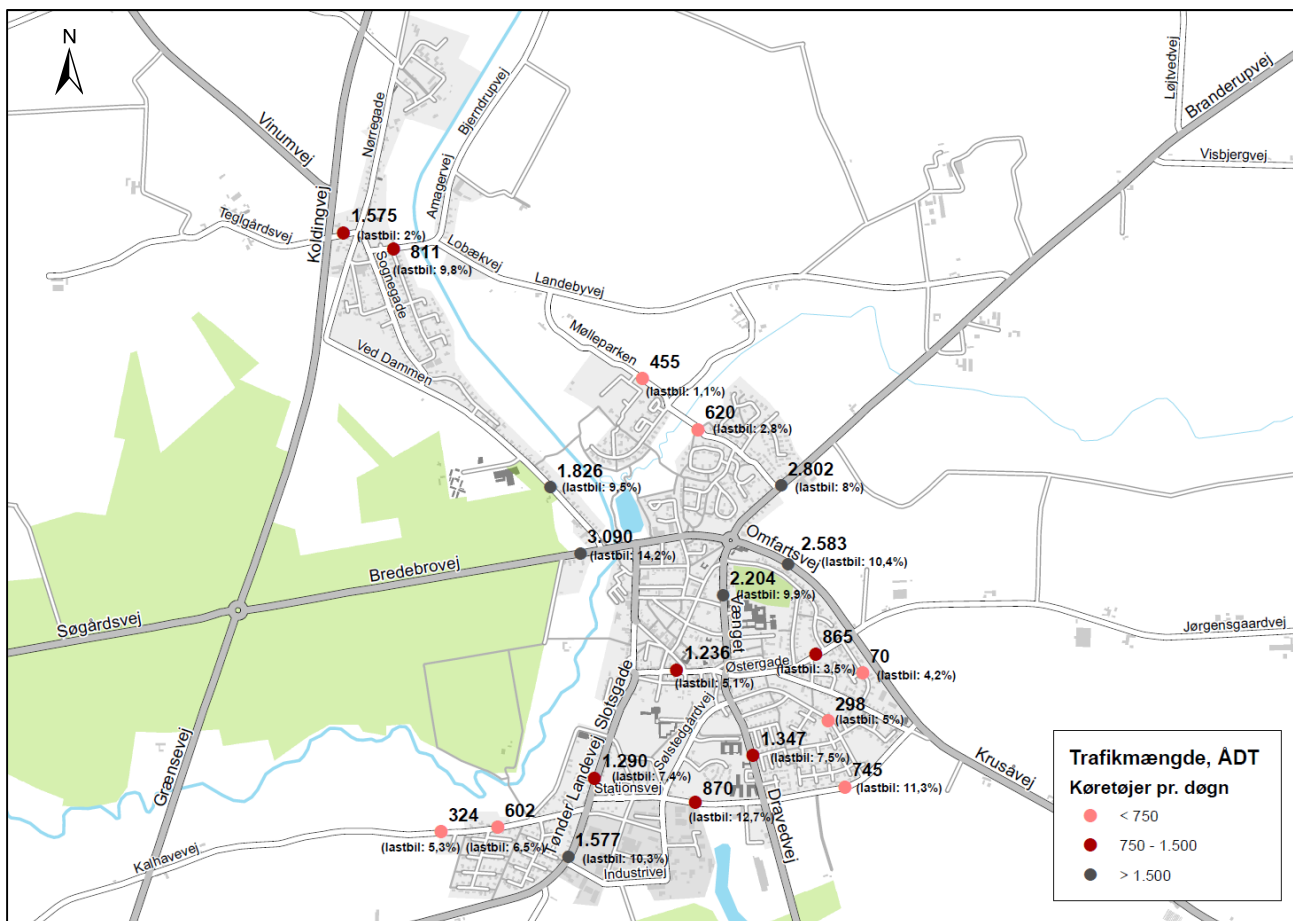
Figur 3: Vejnettet opdelt i vejklasser for Løgumkloster.

Den gennemkørende trafik ved Løgumkloster er koncentreret på trafikvejene Bredebrovej, Koldingvej, Nørreemark og Omfartsvej. Omfartsvej, samt Bredebrovej og Koldingvej/Grænsevej giver mulighed for, at den gennemkørende trafik kan ledes forbi centrum af Løgumkloster.

De overordnede veje i selve Løgumkloster er klassificeret som fordelingsveje. Nettet af fordelingsveje i Løgumkloster udgøres af Tønder Landevej/Møllegade/Markedsgade, Vænget/Dravedvej samt Ved Dammen/Nørregade, som nord-syd gående forbindelser, samt Storegade/Østergade, Stationsvej samt Lobækvej/Landebyvej som øst-vest gående forbindelser.

### 5.1.1 Trafikmængder

Tønder Kommune foretager løbende trafiktællinger på kommunens veje. I Løgumkloster er der i de senere år foretaget tællinger på de lokaliteter, som fremgår af figur 4.



Figur 4: Årsdøgstrafik talt på udvalgte lokaliteter, samt andelen af tung trafik.

Årsdøgstrafik (ADT) er den gennemsnitlige trafikmængde over et døgn for det talte år

Som det fremgår af kortet findes de største trafikmængder på det overordnede vejnet ved byen: Bredbrovej, Nørremark og Omfarvsvej. I selve byen findes de største trafikmængder på Vænget, Tønder Landevej, Ved Dammen samt Storegade og Østergade.

Kalhavevej er som forsøg lukket for biler resten af 2015. Baggrunden er et ønske om at skabe en sikker cykelrute mellem Ellum og Løgumkloster. I 2016 vil projektet blive evalueret inden der træffes en beslutning om en permanent løsning.

En 2 minus 1 vej er indsnævret til kun at bestå af et kørselsspor, som biler og lastbiler i begge retninger skal dele. Ideen med en 2 minus 1 vej er, at biler placerer sig i midten af vejbanen og dermed giver bedre plads til cyklister, fodgængere og knallertkørere i siden af vejen.

På strækningen Vænget-Dravedvej er der meget trafik og en del tung trafik. Særligt af hensyn til eleverne til og fra Løgumkloster Distriktsskole og Løgumkloster Deutsche Schule er der i planen medtaget projekter, som skal fjerne den gennemkørende trafik fra strækningen og der planlægges gennemkørselsforbud for lastbiler og landbrugskøretøjer. Vænget ombygges med fartdæmpere før og efter skolerne. Fartdæmperne er såkaldte visuelle bump, som består af afmærkning med 3D skaktern. Der etableres 40 km/t zone på strækningen og 2 minus 1 vej. Samtidig analyseres signalanlægget i krydset Østergade/Vænget for at vurdere om der kan foretages justeringer og optimeringer. På Dravedvej afmærkes kørebanerne på vejen, derved vil vejen synes smallere og der vil være en kantbane på ca. 0,4 m til cyklister.

---

På sigt kan det være nødvendigt at kigge på forholdene i krydset Stationsvej-Krusåvej, men der er ikke medtaget projekt i denne plan, da det vurderes, at projektet først bliver relevant efter denne plans tidshorizont.

På Ved Dammen kører en del trafik. For at fjerne en del af den gennemkørende trafik bør hastigheden på den nordlige del af Ved Dammen (fra ved Aaparken) sænkes fra 80 km/t til 60 km/t. Samtidig etableres flere fartdæmpere i form af indsnævninger/chikaner. Hvis disse tiltag ikke har den ønskede effekt kan et forbud mod gennemkørende lastbiler overvejes på strækningen.

### 5.1.2 *Fremtidig udvikling af Løgumkloster*

Løgumkloster er en gammel by bygget op omkring kirken, slottet og klosteret. Markedsplassen som historisk set har været byens center for handel, ligger også op af Markedsgade, som i dag udgør byens handelsstrøg.

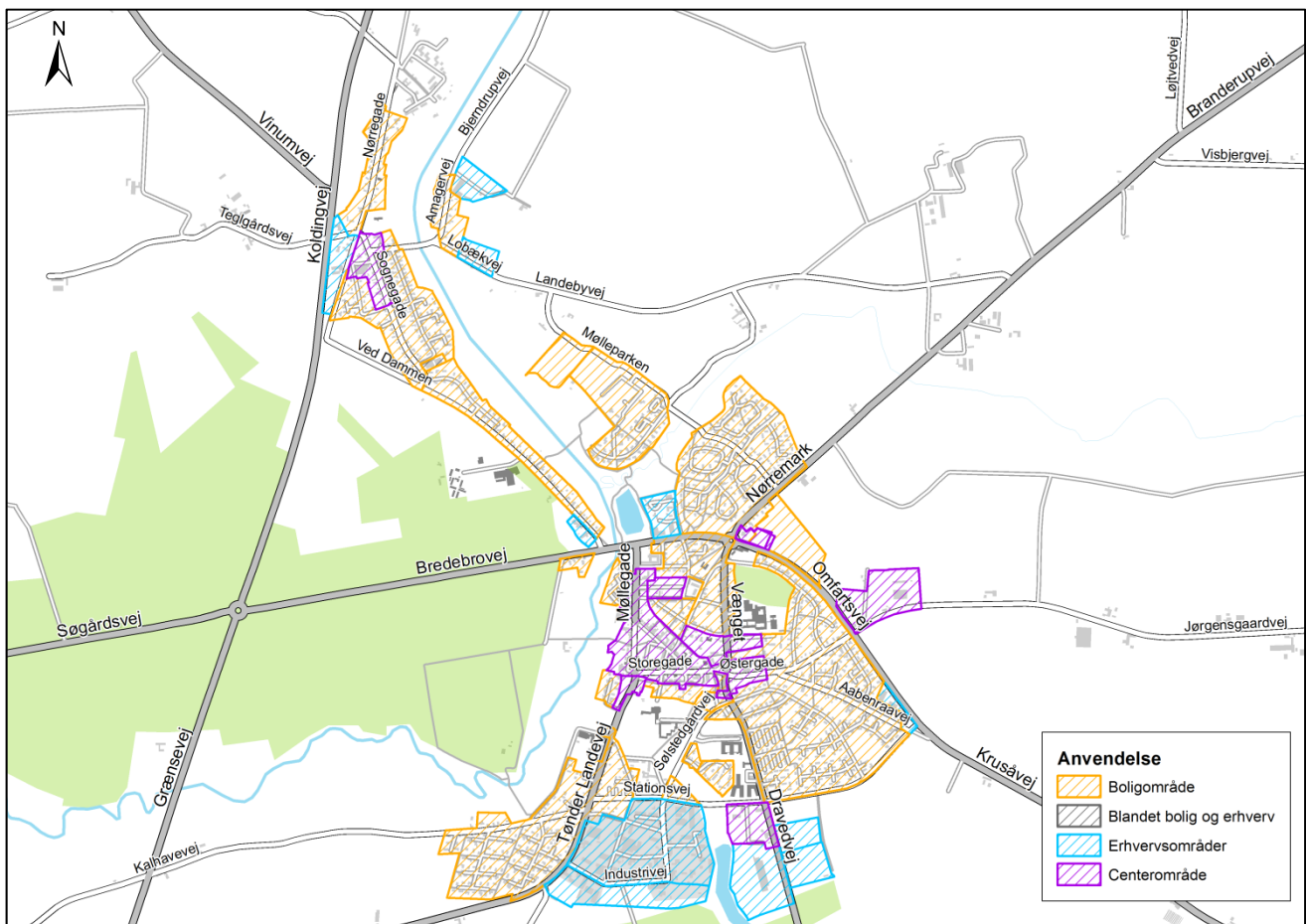
Rundt om byens centrum er der på syd-, øst- og nordsiden etableret nyere boligområder. Mod nord ligger Løgumgårde, der med bebyggelsen langs Ved Dammen og de nyere boligområder hænger tæt sammen med de centrale dele af Løgumkloster.

Der er på sigt planer om at gennemføre en byfornyelse af centrum af Løgumkloster. Som led i fornyelsen vil der være fokus på at omdanne Markedsgade og Storegade. Der er dog endnu ikke afsat budget til gennemførelse af byfornyelsen. Som led i byfornyelsen anbefales det at medtage ombygningen af hjørnet ved Møllegade-Markedsgade (beskrives i afsnit 5.3) og samtidig nedsætte hastigheden i Storegade til 20 km/t for at sikre fodgængere og gående.

Der er i byen et ønske om, at skabe en tryk og sikker sammenhæng mellem Munkeparken og henholdsvis Klosterhallen og Løgumkloster Distriktsskole. Der er derfor i planen medtaget projekter, som skal undersøge, hvordan der bedst skabes sikre og trygge forbindelser. Som led i dette projekt ligger også etablering af en sikker krydsning for cyklister og gående af Bredebrovej. Denne krydsningsmulighed vil også komme mange af byens andre borgere til gode.



En forbindelse fra Mølleparken til Klosterhallen kunne ligge bagom Efterskolens boldbaner



Figur 5: Udviklingsområder i Løgumkloster.

### *Delkonklusion, Vejklassificering*

Den gennemkørende trafik forsøges ledt uden om Vænget af hensyn til skoletrafikken. Derfor skal Vænget ombygges med fartdæmpere og 40 km/t zone, 2 minus 1 vej og der etableres gennemkørselsforbud for lastbiler og landbrugskøretøjer. På Dravedvej ændres afstriberingen af den nordlige del. (projekt 4 og 13)

Signalanlægget i krydset Østergade-Vænget efterses for eventuelle optimeringer. (projekt 10)

Lukningen af Kalhavevej for biltrafik vil blive evalueret i 2016. (projekt 11)

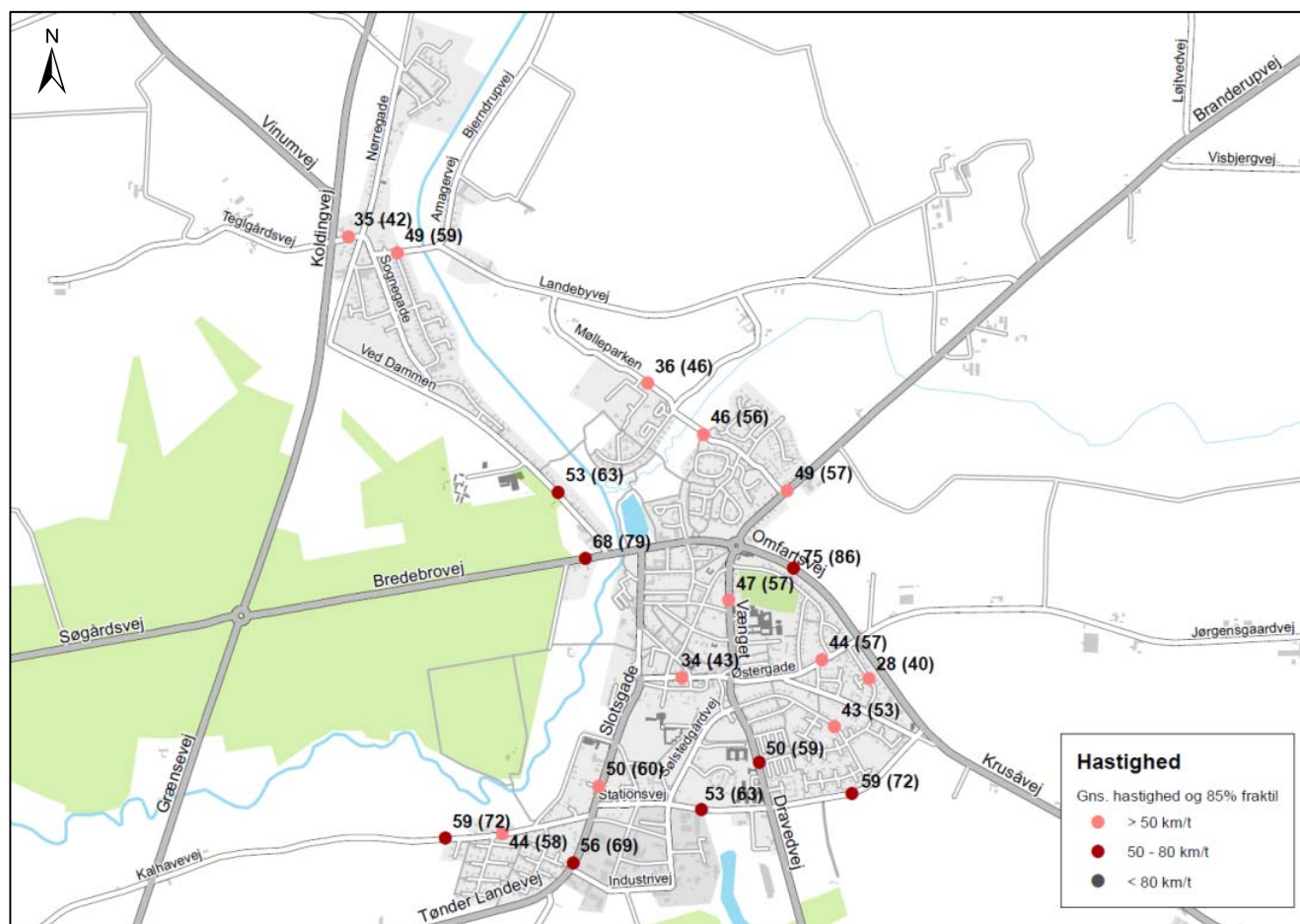
For at fjerne en del af den gennemkørende trafik fra Ved Dammen sænkes hastigheden fra 80 km/t til 60 km/t på den nordlige del af vejen og der etableres yderligere fartdæmpere. (projekt 12)

Hastigheden i Storegade sænkes til 20 km/t som led af byfornyelsesprojekt. (projekt 15)

Sammenhængen mellem Munkeparken og henholdsvis Klosterhallen og Løgumkloster Distriktskole skal forbedres. (projekt 23 og projekt 24)

## 5.2 Hastighed

Tønder Kommune udfører jævnligt hastighedsmålinger på vejnettet i kommunen. Nyere målinger foretaget i Løgumkloster fremgår af kortet nedenfor.



Figur 6: Målt gennemsnitshastighed og 85% fraktil på udvalgte lokaliteter i Løgumkloster. 85% fraktil er vist i parentes.

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

I Hastighedsplanen for Tønder Kommune er målsætningen, at:

- Ingen kommuneveje må have en gennemsnitshastighed, der er højere end hastighedsgrænsen
- På strækninger forbi kommunens skoler må 85%-fraktilhastigheden ikke overstige hastighedsgrænsen

Det fremgår af hastighedsmålingerne, at der generelt bliver kørt efter forholdene i Løgumkloster. På Ved Dammen, Tønder Landevej og på den vestlige del af Stationsvej er den målte gennemsnitshastighed dog højere end hastighedsgrænsen.

---

Ved Dammen, som er lang og lige, er der planer om at sænke hastigheden fra 80 km/t til 60 km/t på den nordlige strækning og etablere chikaner, for at mindske den gennemkørende trafik.

Som led i at skabe en sikker skolevej fra Munkeparken er der overvejelser om, at etablere en hævet flade i krydset Strømvej-Tønder Landevej, hvilket også vil sænke hastigheden på biltrafikken. Samtidig etableres ved byporten en midterhelle (byport, som sikrer, at hastigheden kommer ned.

På den vestlige del af Stationsvej nedsættes hastigheden til 60 km/t og afmærkning med kantstriber og midterbanestribes etableres for at få vejen til at synes smallere.

Ifølge borgere i Løgumkloster opleves det også, at der bliver kørt stærkt på Vænget og Dravedvej. De foreslåede ændringer på strækningerne vil også være med til at sænke hastigheden for biltrafikken. Samtidig er der fra borgerne også melding om, at der køres stærkt på Enghavevej og Jørgensgaardvejs vestlige del. Derfor etableres der på Enghavevej chikaner, mens køresporerene afstribes på Jørgensgaardsvej, så den visuelt synes mindre. Samtidig kan der også etableres én stikrydsningsmulighed i form af en hævet flade ved Lillegade, som også vil være med til at sænke hastigheden. På Nørremark ved Mølleparken opleves hastigheden også som høj, derfor etableres en midterhelle ved byzonegrænsen

Som en del af Hastighedsplanen for Tønder Kommune findes en hastighedsplan for Løgumkloster. Planen fremgår af figuren nedenfor.



**Figur 7:** Hastighedsplan for Løgumkloster.

Som det fremgår af hastighedsplanen er der 70 km/t på Bredebrovej på det bynære stykke nord for centrum. Ved etablering af cykelsti og krydsningsmuligheder på strækningen foreslås hastigheden dog sænket til 60 km/t på stykket fra skoven til Fakta. Ligeledes er der udpeget boligområder, hvor der kan etableres 30-40 km/t hastighedszoner. I Hastighedsplanen anføres det, at hastighedszonerne etableres ud fra en prioritering af følgende parametre:

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

I de foreslåede hastighedszoner er der registreret følgende uheld fra 2010-2014 (inklusive ekstra uheld);

- Området i Løgumgårde: 1 uheld med materiel skade
- Området omkring centrum: 16 uheld, hvoraf 1 uheld var med personskade, mens de resterende var med materiel skade.
- Området Mølleparken: 1 uheld med materiel skade.
- Området Munkeparken: Ingen uheld.

### *Delkonklusion, Hastighed*

På Ved Dammen sænkes hastigheden på den nordlige strækning til 60 km/t og der etableres chikaner, for at mindske den gennemkørende trafik. (projekt 12)

På Bredebrovej sænkes hastigheden fra skoven til Fakta sænket til 60 km/t. (projekt 9).

Der etableres en hævet flade i krydset Strømvej-Tønder Landevej og midterhelle ved byport, hvilket også vil virke som hastighedsdæmpende for biltrafikken på Tønder Landevej. (projekt 23 og projekt 22)

Vænget ombygges for at tilgodese de lette trafikanter gennem fartdæmpere og sænkning af hastigheden til 40 km/t og 2 minus 1 vej. (projekt 13)

Der etableres hastighedsdæmpere (chikaner) på Enghavevej. (projekt 3)

Køresporene på Jørgensgaardvej afmærkes og der kan etableres en hævet flade ved Lillegade, hvilket også vil sænke hastigheden for biltrafikken. (projekt 8)

Der etableres en midterhelle som byport på Nørremark. (projekt 6)

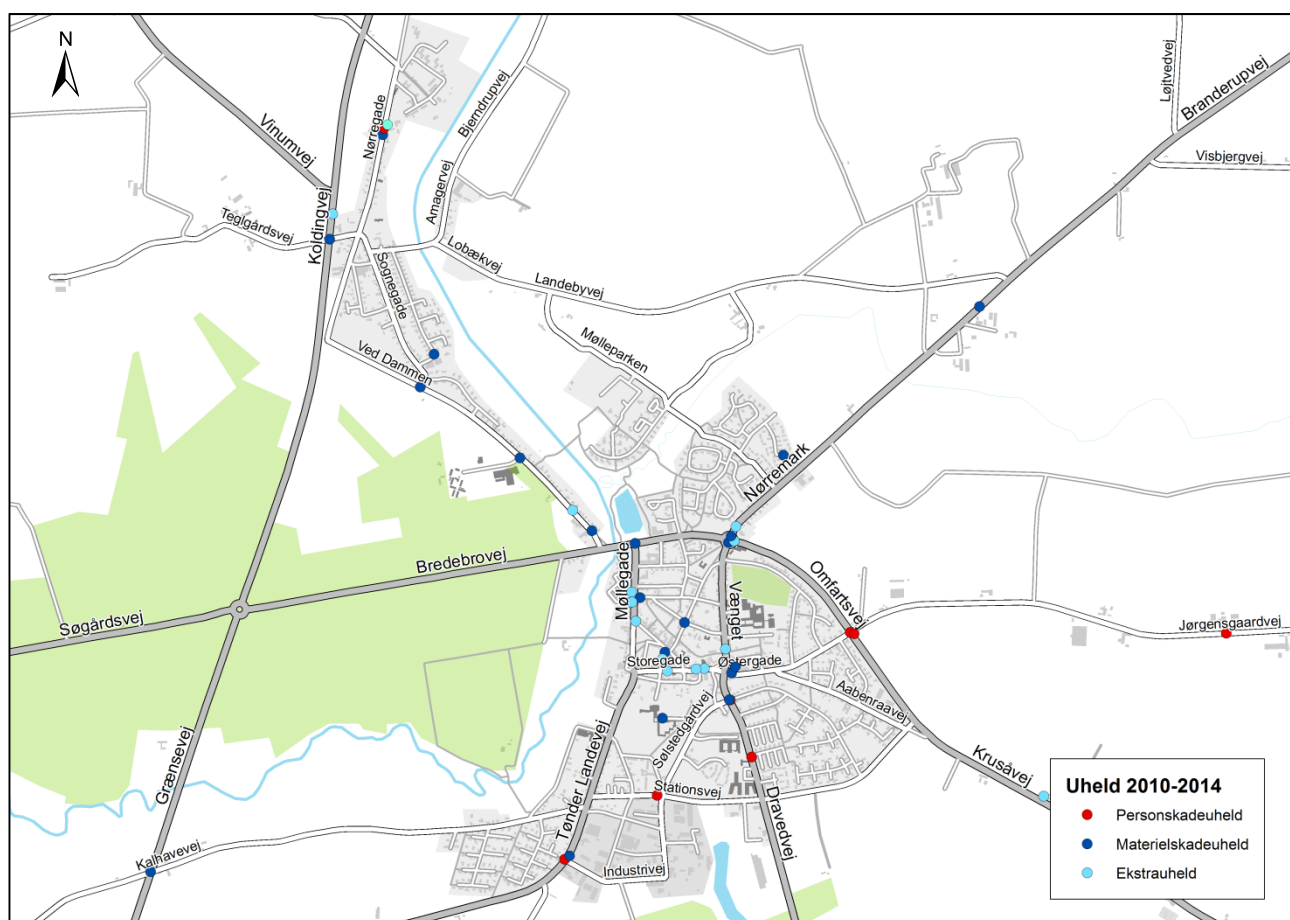


Ifølge borgere i Løgumkloster køres der stærkt på Vænget.



### 5.3 Trafiksikkerhed

Der er lavet en kortlægning af de uheld politiet har registreret i Løgumkloster i perioden 2010-2014. De registrerede uheld fremgår af kortet nedenfor.



Figur 8: Politiregistrerede uheld i Løgumkloster i perioden 2010-2014.

I perioden 2010-2014 er der registreret 25 uheld i Løgumkloster (plus 13 ekstra-uheld). Uheldene ligger spredt på vejnettet. Der er ikke registreret uheldsbelastede lokaliteter (sorte pletter). Ved en uheldsbelastet lokaliteter forstås de steder på vejnettet, hvor der er registreret mindst 4 uheld i et kryds eller mindst 5 uheld på en strækning (indenfor 400 m). I Bilag 1 ses en nærmere gennemgang af uheldene.

Under besigtigelsen i Løgumkloster blev krydset Jørgengaardvej-Omfartsvejen, hvor der er sket to personskadeuheld siden 2010, observeret. Det blev konstateret, at hastigheden på Omfartsvej er høj her og at der er mange vejvisningstavler på stedet. Derfor skal hastigheden på Omfartsvejen sættes ned til 70 km/t gennem krydset, samtidig med, at der etableres fuldt stop på Jørgensgaardvej og ryddes op i vejvisningstavlerne.

På besigtigelsen blev der konstateret, at der på Lærkevej og Vænget er fritliggende fodgængerfelter. Erfaringen viser, at fritliggende fodgængerfelter (uden signalregule-

ring) kan medvirke til at give fodgængerne en falsk tryghed og dermed trafiksikkerhedsmæssigt ikke er en løsning, der kan anbefales. Derfor er anbefalingen, at der på Lærkevej i stedet anlægges stikrydsning på en hævet flade og at fodgængerfelterne på Vænget sikres ved ombygningen af vejen. På Lærkevej foreslås endvidere etablering af hastighedsdæmpere i form af bump/chikaner.

På Lærkevej ved krydsene ved Dravedvej og Stationsvej blev der ved besigtigelsen også konstateret dårlige oversigtsforhold. Ved krydset Dravedvej-Lærkevej føres fortovene igennem, så de også fungerer som en hastighedsdæmpende foranstaltning. På Stationsvejs østlige del er planen, at sænke hastigheden fra 80 km/t til 60 km/ved udkørslen fra Lærkevej, samtidig med, at beplantningen beskæres ved krydset.

Under workshoppen blev krydset Møllegade-Markedsgade fremhævet som et kryds med dårlig oversigt for parkerede biler pga. krydsets beliggenhed i en kurve. Derfor etableres midterstribe og hævet flade/farvet asfalt på Møllegade inden krydset.

#### *Delkonklusion, Trafiksikkerhed:*

I krydset ved Jørgensgaardvej-Omfartsvej sænkes hastigheden på Omfartsvej og der etableres fuldt stop på Jørgensgaardvej (projekt 20).

På Lærkevej etableres stikrydsning på hævet flade og bump/chikaner (projekt 7).

I krydset Lærkevej-Dravedvej føres fortovet igennem, så det fungerer som en hastighedsdæmpende foranstaltning. (projekt 19)

Hastigheden sættes ned til 60 km/t på Stationsvej ved udkørslen fra Lærkevej, samtidig med, at beplantningen i krydset beskæres. (projekt 18)

Etablering af midterstribe og hævet flade/farvet asfalt på Møllegade inden krydset ved Markedsgade. (projekt 17)

## **5.4 Skoleveje**

I forbindelse med udarbejdelsen af trafikplanen er der sket en inddragelse af Løgumkloster Distriktskole og Løgumkloster Efterskole og nærområdet ved begge skoler er besigtiget. Ved besigtigelsen en eftermiddag ved Løgumkloster Distriktskole blev det konstateret, at skoletrafikken blev afvikles tilfredsstillende. Der er dog problematiske steder omkring skolen:

- Grønnevej: Skolen ønsker strækningen ensrettet for at sikre en bedre adgang til skolen. Tidligere dialog med forsamlingshuset for at finde en løsning ønskes derfor genoptages.
- Vænget: Skolen oplever tung trafik på vejen og ønsker fredeliggjort.
- Parkering ved skolen: Ønske om flere parkeringspladser ved skolen.

---

Der er foreslået tiltag til at forbedre forholdene på Vænget. Samtidig foreslås projektet med ensretning af Grønnevej også igangsat inklusiv ny dialog med forsamlingshuset ift. ensretningen. Samtidig blev mulighederne for skabelsen af en sikker skolevej fra Munkeparken diskuteret og mulige linjeføringer skal nærmere undersøges.

Fra Løgumkloster Efterskole blev der fremlagt følgende ønsker:

- Møllegade-Bredebrovej: Ønske om sikker krydsning for elever på vej op til hallen.
- Kalhavevej: Lukning har efter skolens vurdering givet mere trafik i byen, og derfor ønskes lukningen ophævet.
- Ønske om strækninger, hvor der kan løbes på rulleskøjter.

Der etableres en støttepunkt ved Møllegade-Bredebrovej for at gøre krydsningen mere sikker for lette trafikanter. Etableringen kræver udvidelse af vej og dæmning. Kalhavevej vil som forsøg være lukket i 2015, hvorefter løsningen vil blive evalueret. Mulighederne for at etablere strækninger, hvor det er muligt at løbe på rulleskøjter vil generelt blive taget i betragtning når nye stier planlægges og gamle stier vedligeholdes i byen.

Fra Tønder Kommunes side er der også ønske om, at supplere de fysiske projekter ved at arbejde med cykelkulturen gennem kampagner, events og udarbejdelse af trafikpolitikker på byens skoler.

***Delkonklusion, Skoleveje:***

Den gennemkørende trafik forsøges ledt uden om Vænget af hensyn til skoletrafikken. Derfor skal Vænget ombygges med fartdæmpere og 40 km/t zone, 2 minus 1 vej og der etableres gennemkørselsforbud for lastbiler og landbrugskøretøjer. På Dravedvej ændres afstribningen af den nordlige del. (projekt 4 og 13)

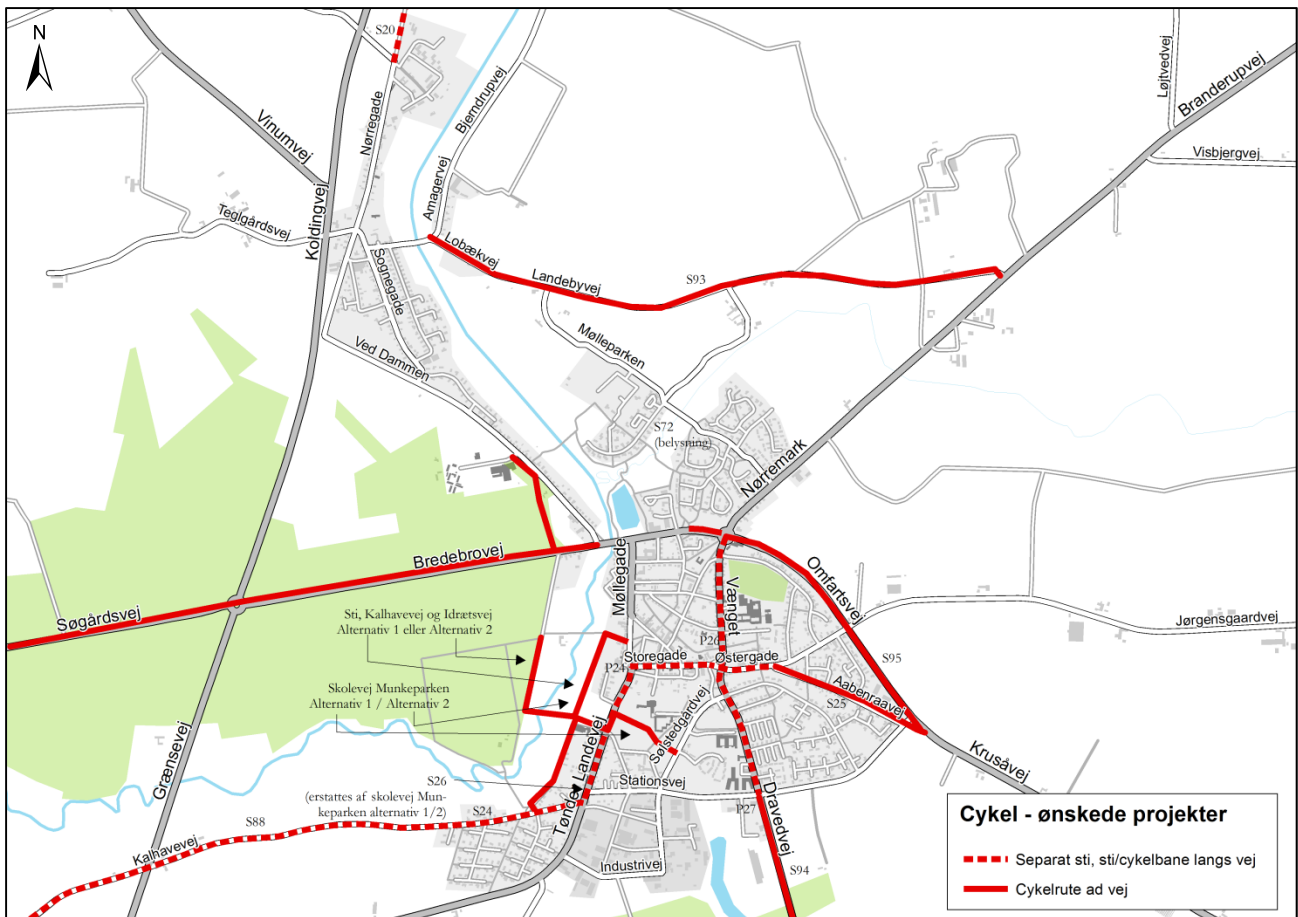
Grønnevej foreslås ensrettet. (projekt 25)

Undersøgelse af mulige linjeføringer for en sikker skolerute fra Munkeparken. (projekt 23)

Etablering af krydsningshelle ved Møllegade-Bredebrovej. (projekt 21)

Arbejde med cykelkulturen på en eller flere af byens skoler.





Figur 10: Cykelprojekter med projekter udpeget i Cykelruteplanen. Numrene henviser til nummerering i Cykelruteplanen.

Følgende projekter fra Cykelruteplanen ligger indenfor trafikplanens afgrænsede område og er endnu ikke gennemførte:

- Nørregade (nord for Vongshøjvej Løgumgårde) (Projekt S20 i Cykelruteplan)
  - o 2 minus 1 vej eller chikaner med cykelsluser og rød asfalt.
- Aabenraavej mellem Jørgensgaardvej og Krusåvej (Projekt S25 i Cykelruteplan)
  - o 2 minus 1 vej eller cykelbane/cykelstrimmel
- Dravedvej/Stationsvej (Projekt P27 i Cykelruteplan)
  - o Sikring af cyklister i rundkørsel med markering af cykelring.
- Slotsgade/Storegade (Projekt P24 i Cykelruteplan)
  - o Sikring af lette trafikanter ved etablering af venteeareal på sydøstligt hjørne.
- Tønder Landevej – Slotsgade (Projekt S26 i Cykelruteplan)
  - o Chikaner og cykelstrimmel evt. rød asfalt.
- Kalhavevej – Tønderlandevej (Projekt P28 i Cykelruteplan)
  - o Sekundærhelle
- Kalhavevej (Projekt S24 i Cykelruteplan)
  - o Cykelbane i begge sider af vejen

- 
- Kalhavevej (ml. Munkeparken og Ellum Bygade) (Projekt S88 i Cykelruteplan)
    - o Cykelsti
  - Mølleparken – cykelsti (Projekt S72 i Cykelruteplan)
    - o Opsætning af belysning
  - Lobækvej-Landebyvej (Projekt S93 i Cykelruteplan)
    - o Enkelrettet cykelsti
  - Dravedvej mellem Tinggårdsvej og Stationsvej (Projekt S94 i Cykelruteplan)
    - o Sikring af lette trafikanter på vejen
  - Omfartsvej/Krusåvej mellem Nørreemark og Aabenraavej (Projekt S95 i Cykelruteplan)
    - o Sikring af lette trafikanter med dobbeltrettet cykelsti.

Projektet med cykelsti på Tønder Landevej-Slotsgade (S26) erstattes af stiprojekt med etablering af sikker skolevej fra Munkeparken via enten en sti fra Strømvej til Markedspladsen (alternativ 1) sti langs refugiet (alternativ 2).

Samtidig er der tilføjet et projekt med etablering af stiforbindelse fra Strømvej til Idrætsvej, således, at der opnås stiforbindelse fra Munkeparken til idrætsfaciliteterne. Der er til denne forbindelse to forskellige linjeføringer, som skal undersøges yderligere;

- Alternativ 1 med sti, der forbinder Strømvej med Vestergade via en sti langs Slotsbanken eller
- Alternativ 2, som forbinder Strømvej med sti over åen op til Åvedvej.

Under workshop, mødet med interessenterne og gennem borgerhenvendelser kom yderligere følgende projekter frem;

- Nørregade/Sognegade: Ønske om tilpasning af cykelsluser, så handicapcykler kan passere.
- Åvedvej/Bredebrove: Ønske om krydsningshelle for lette trafikanter.
- Storegade og Slotsgade: Ønske om sikring af cyklister i gaderne.
- Bredebrovej: Ønske om forbindelse mellem stitunnel og rundkørsel.
- Ønske om cyklistshunt fra Vænget ad Lillegade.

Storegade indgår som led i en planlagt byfornyelse og som led i dette foreslås at medtage hastighedsbegrænsning på 20 km/t for også at sikre cyklisterne. I Slotsgade (og videre i Østergade) skal der undersøges om parkeringsrestriktioner kan hjælpe

med at sikre plads til cyklisterne. På Bredebrovej foreslås etablering af dobbeltrettet cykelsti mellem stitunnel og rundkørslen, samtidig med at hastigheden på Bredebrovej mellem skoven og frem til Fakta sænkes til 60 km/t.

#### *Delkonklusion, Cykelrutenet:*

Følgende projekter fra cykelstiplanen er medtaget i projektlisten, da de ikke indgår under øvrige emner i planen:

- Cykelsti på Aabenraavej mellem Jørgensgaardvej og Krusåvej (Projekt S25 i Cykelruteplan).
- Sikring af cyklister i rundkørsel med markering af cykelring i krydset Dravedvej/Stationsvej. (Projekt P27 i Cykelruteplan)
- Etablering af dobbeltrettet cykelsti på Omfartsvej/Krusåvej mellem Nørremark og Aabenraavej. (Projekt S95 i Cykelruteplan)
- Tilpasning af cykelsluser, så handicapcykler kan passere på Nørregade/Sognegade. (projekt 1)
- Krydsningshelle ved Åvedvej/Bredebrovej. (projekt 5)
- I Slotsgade (og Østergade) undersøges om parkeringsrestriktioner kan skabe bedre plads til cyklisterne. (projekt 14 og projekt 16)
- Dobbeltrettet cykelsti fra rundkørslen til stitunnel på Bredebrovej, samt ombygning af den nordlige støttehelle i rundkørselen. Hastigheden sænkes fra skoven til Fakta til 60 km/t. (projekt 9)
- Ved Lillegade etableres smutvej for cyklister. (projekt 2)



Krydsningshelle ved Bredebrovej/Mølleparken er også et af projekterne, som skal tilgodese de lette trafikanter

## 5.6 Parkering

Der er generelt gode muligheder for at parkere i Løgumkloster. Slotsgade, Storegade og Østergade er dog steder, hvor de parkerede biler ifølge borgerne giver problemer for færdslen af specielt lette trafikanter. I Slotsgade og Østergade skal det undersøges om parkeringsrestriktioner kan skabe bedre plads til bl.a. cyklisterne.

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

Generelt er skiltning et dominerende element i byen, hvorfor der ønskes så få begrænsninger med parkering som muligt. Parkeringshenviisningen er ofte tilstrækkelig.

### *Delkonklusion, Parkering:*

Forholdene for parkering og standsning er generelt fornuftige. P-zone skilte for køretøjer over 3,5 ton kan eventuelt udlades.

I Slotsgade og Østergade skal det undersøges om parkeringsrestriktioner kan skabe bedre forhold for bl.a. cyklisterne. (projekt 14 og projekt 16)

## 5.7 Kollektiv trafik

Løgumkloster er forsynet med en række busforbindelser. De tre 3 busruter som stopper i byen er:

- Rute 124: Aabenraa – Rødekro – Løgumkloster - Skærbæk
- Rute 136: Haderslev – Vojens – Toftlund – Løgumkloster - Tønder
- Rute 267: Ballum - Randerup - Bredebro - Løgumkloster

Desuden kører der skolebus på følgende ruter;

- Rute 753: Løgumkloster – Ellum – Løgumgårde
- Rute 754: Løgumkloster – Visbjerg – Nørre Løgum – Vester Terp – Løgumgårde
- Rute 756: Løgumkloster – Alslev Kro – Øster Højst – Ellehus
- Rute 757: Øster Højst – Bedsted – Øster Terp - Løgumkloster
- Rute 787: Bredebro- Harres - Randerup - Skast – Bredebro - Løgumkloster
- Rute 788: Bredebro - Borg - Visby - Sølsted - Bredebro - Løgumkloster

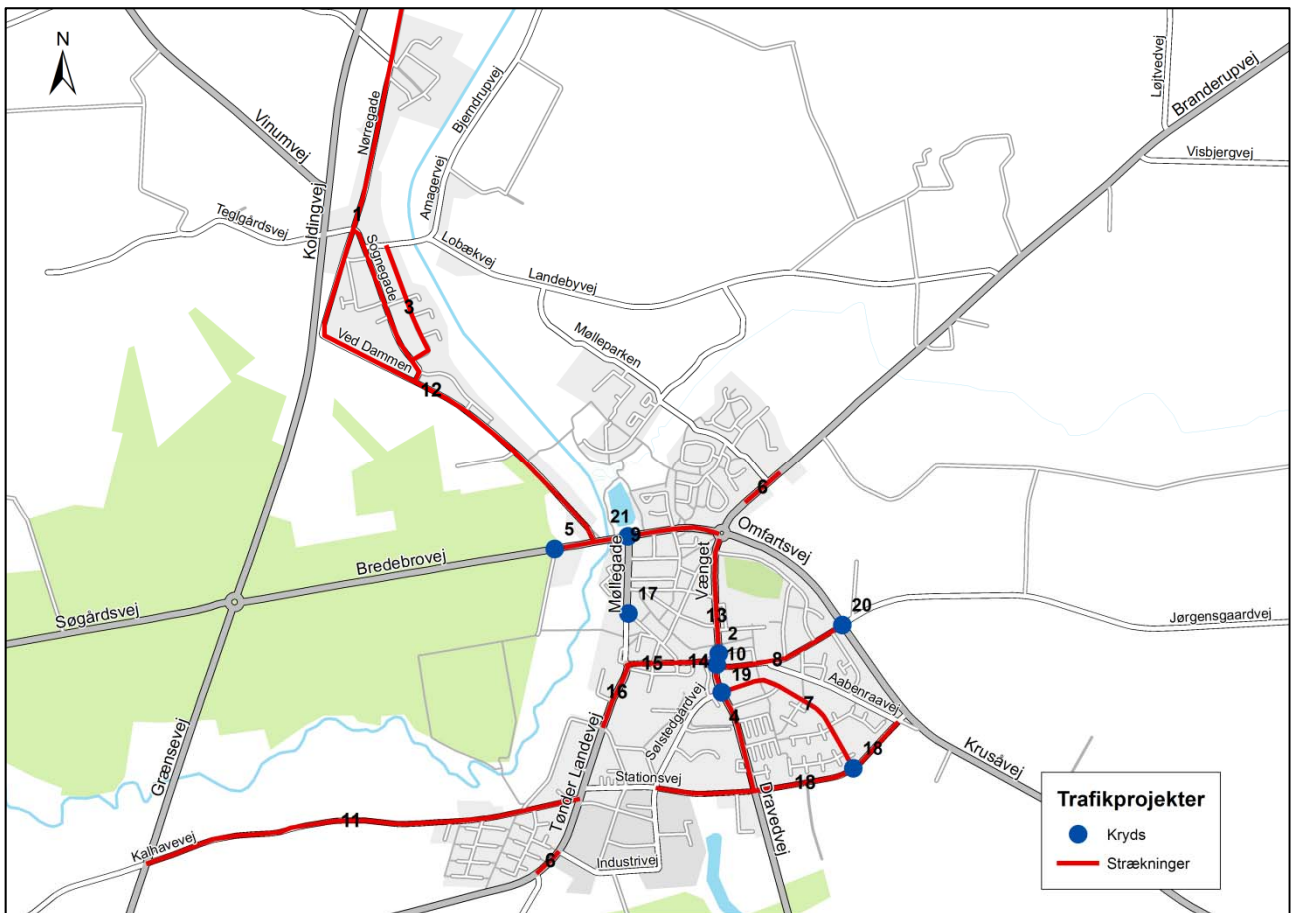


### *Delkonklusion, Kollektiv trafik:*

Der planlægges i trafikplanen ikke projekter relateret til den kollektive trafik.

## 6 KONKLUSION

De lokaliteter hvor der foreslås gennemført tiltag i Løgumkloster er opsummeret på figur 11. Udover de viste projekter er der etablering af sikker skolevej til Munkeparken og stiforbindelse fra Munkeparken til Klosterhallen, hvor der er flere alternative ruteføringer, der skal undersøges.



Figur 11: Lokaliteter i Løgumkloster, hvor der foreslås gennemført fysiske trafikprojekter.

De ovenstående forslag handler om at bibeholde eller forbedre de trafikale forhold i Løgumkloster. Projekterne er overordnet beskrevet i nedenstående tabel.

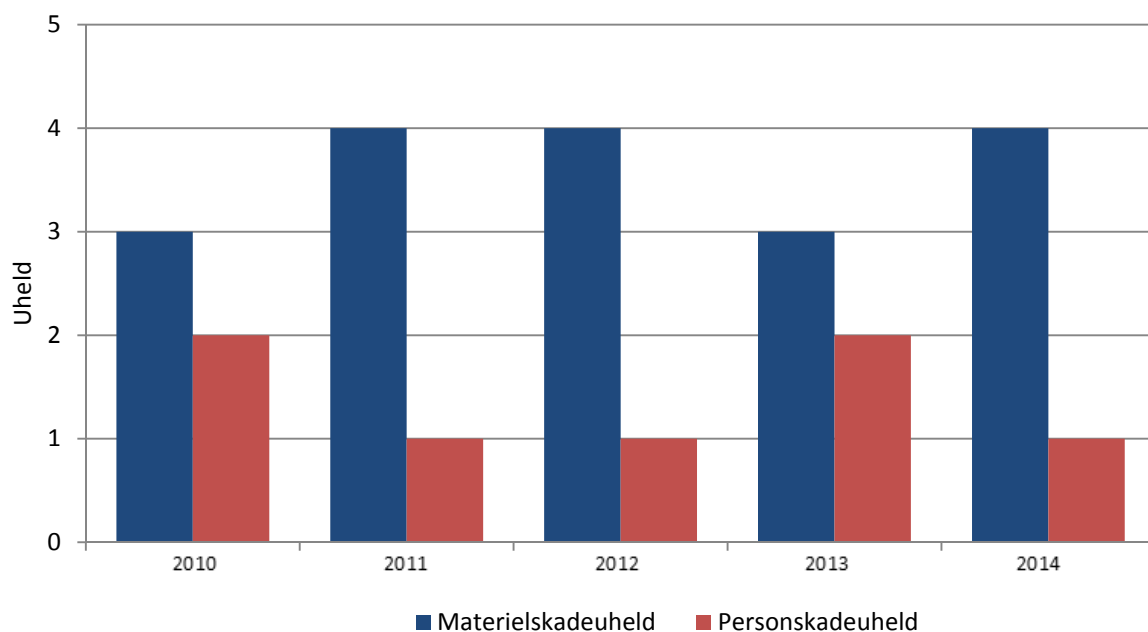
Nr.	Lokalitet	Tiltag
1	Nørregade/Sognegade	Tilpasning af chikaner, så handicapcykler kan passere
2	Lillegade/Vænget	Etablering af cykelshunt
3	Enghavevej	Etablering af hastighedsdæmpere (chikaner).
4	Dravedvej	Afstribning af kørespor med ca. 0,4 m kantbane.
5	Åvedvej/Bredebrovej	Etablering af støttehelle for bløde trafikanter.
6	Nørremark	Etablering af byport/midterhelle.
7	Lærkevej	Etablering af hastighedsdæmpere (bump/chikaner) og hævet flade ved fodgængerfelt.
8	Jørgensgaardvej	Afstribning af kørespor og evt. etablering af støttehelle ved Lillevej.
9	Bredebrovej	Ny dobbeltrettet cykelsti fra rundkørslen til stitunnel. Nordlige helle ved rundkørslen ombygges, så mulighed for stikrydsning, samt nedsættelse af hastigheden til 60 km/t fra skoven og frem til Fakta.
10	Vænget/Østergade	Analyse af signalanlæg ift. forbedringer og optimeringer.
11	Kalhavevej	Vejen lukket som forsøg til 2015. Forsøg evalueres i 2016.
12	Ved Dammen	Etablering af fartdæmpere og evt. senere forbud med gennemkørende lastbiler.
13	Vænget	Vænget ombygges med fartdæmpere, 2 minus 1 vej, 40 km/t zone og forbud mod gennemkørende lastbiler og landbrugskøretøjer.
14	Østergade	Analysere om parkeringsrestriktioner kan skabe bedre forhold for de lette trafikanter.
15	Storegade	Skiltning af 20 km/t zone.
16	Slotsgade	Analysere om parkeringsrestriktioner kan skabe bedre forhold for de lette trafikanter.
17	Møllegade/Markedsvej	Etablering af hævet flade Møllegade inden krydset, samt afmærkning.
18	Lærkevej/Stationsvej	Beskæring af beplantning og nedsættelse af hastighed til 60 km/t.
19	Lærkevej/Dravedvej	Etablering af gennemgående fortov.
20	Omfartsvej/Jørgensgaardvej	Etablering af dobbelt spærrelinje, hastighedsbegrænsning på 70 km/t, opstramning af tavler og etablering af fuld stop på Jørgengaardsvej.
21	Møllegade/Bredebrovej	Etablering af støttepunkter for bløde trafikanter.
22	Tønder Landevej	Etablering af byport/midterhelle.
23	Sikker skolevej til Munkeparken	Etablering af sikker skolevej fra Munkeparken til Løgumkloster Distriktskole. Alternative muligheder skal undersøges.
24	Sti mellem Kalhavevej og Idrætsvej	Etablering af en stiforbindelse til Klosterhallen fra Munkeparken. Alternative muligheder er oplistet og skal undersøges.
25	Grønnevej	Ensretning af Grønnevej ved skolen, samt nyt parkeringsareal
	Arbejde med cykelkultur på en eller flere af byens skoler	Arbejde med kampagneindsatser, events mv. på en eller flere af byens skoler.

Figur 12: Lokalteter i Løgumkloster, hvor der foreslås gennemført trafikprojekter. De fysiske projekter er uddybende beskrevet i bilag.

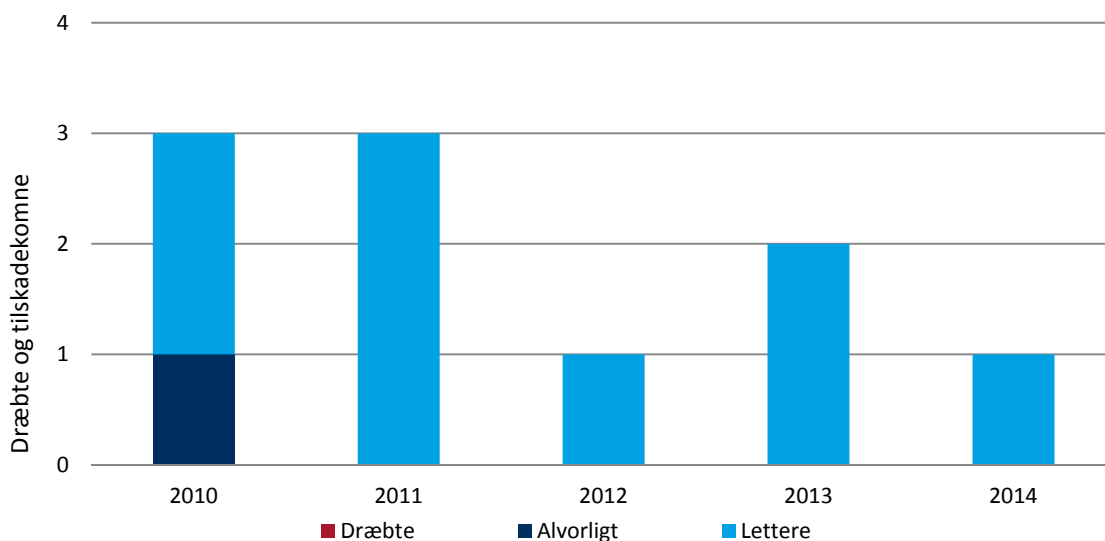
## 7 BILAG 1: UHELDSANALYSE

### Uheld fordelt på uheldsart og år

Der er en næsten ligelig fordeling af uheldene i perioden 2010 til 2014. Antallet af uheld med materielskade svinger mellem 3-4 og antallet af uheld med personskade svinger mellem 1-2 uheld. I opgørelsen er ekstraeheld ikke medtaget.

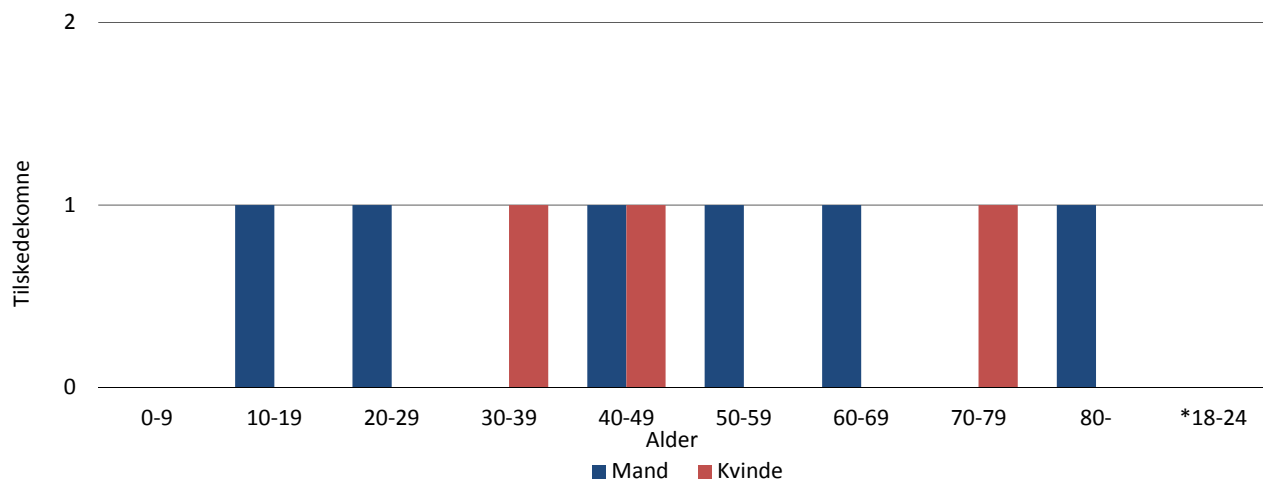


Antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne svinger mellem 1 og 3 i perioden 2010 til 2014. I 2010 er der registreret en alvorligt tilskadekommen.



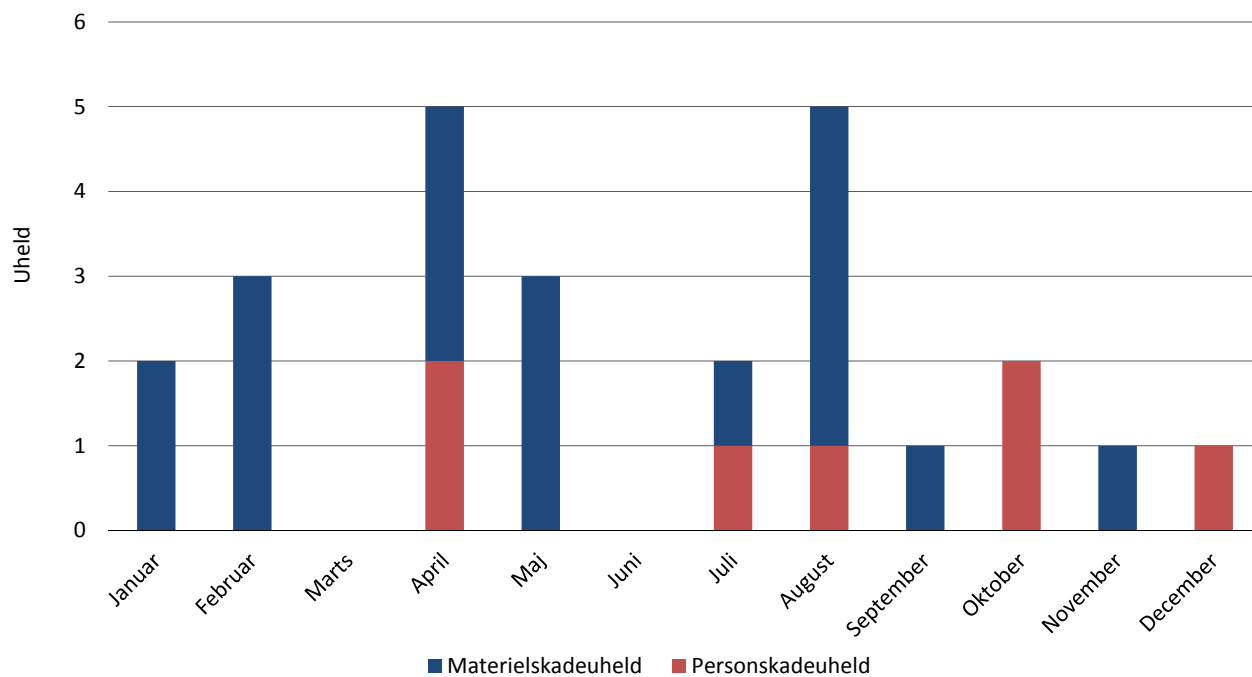
## Tilskadekomne fordelt på alder og køn

Fordeles de tilskadekomne på køn ses der, at der drejer sig om 6 mænd og 3 kvinder i perioden 2010-2014. Aldersmæssigt fordeler de tilskadekomne sig over hele skalaen.



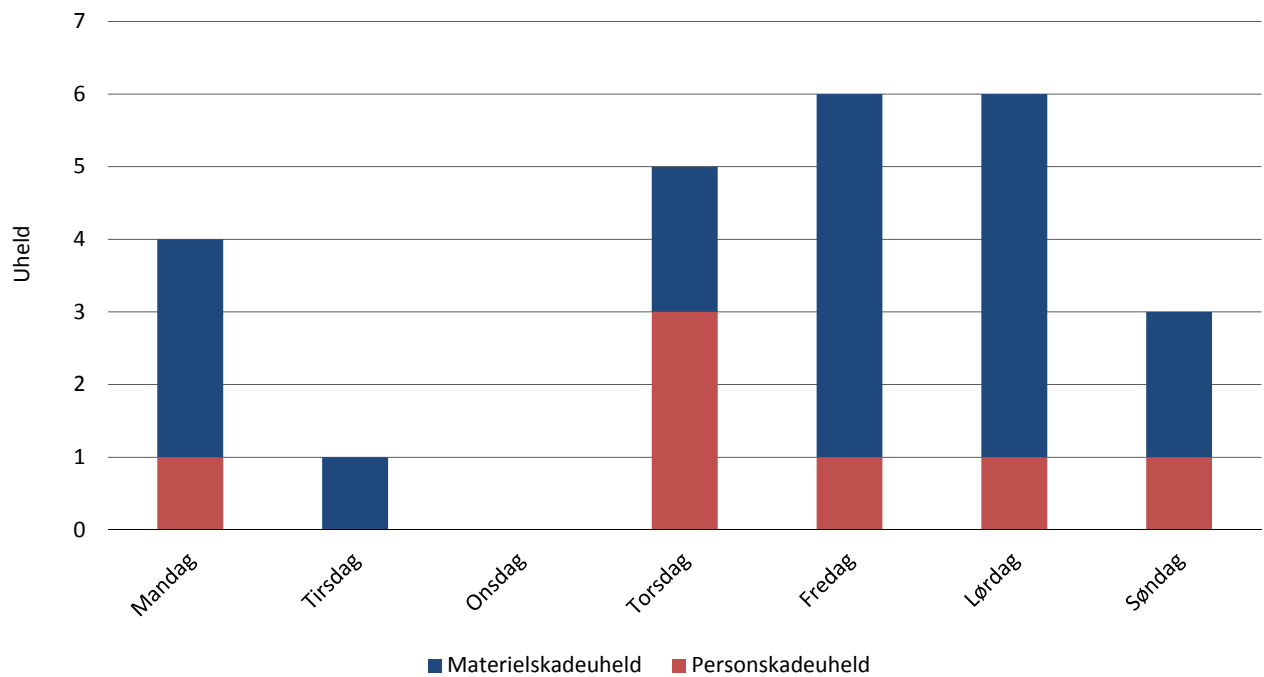
## Uheld fordelt på måneder

Hovedparten af uheldene er sket fra juli til februar.



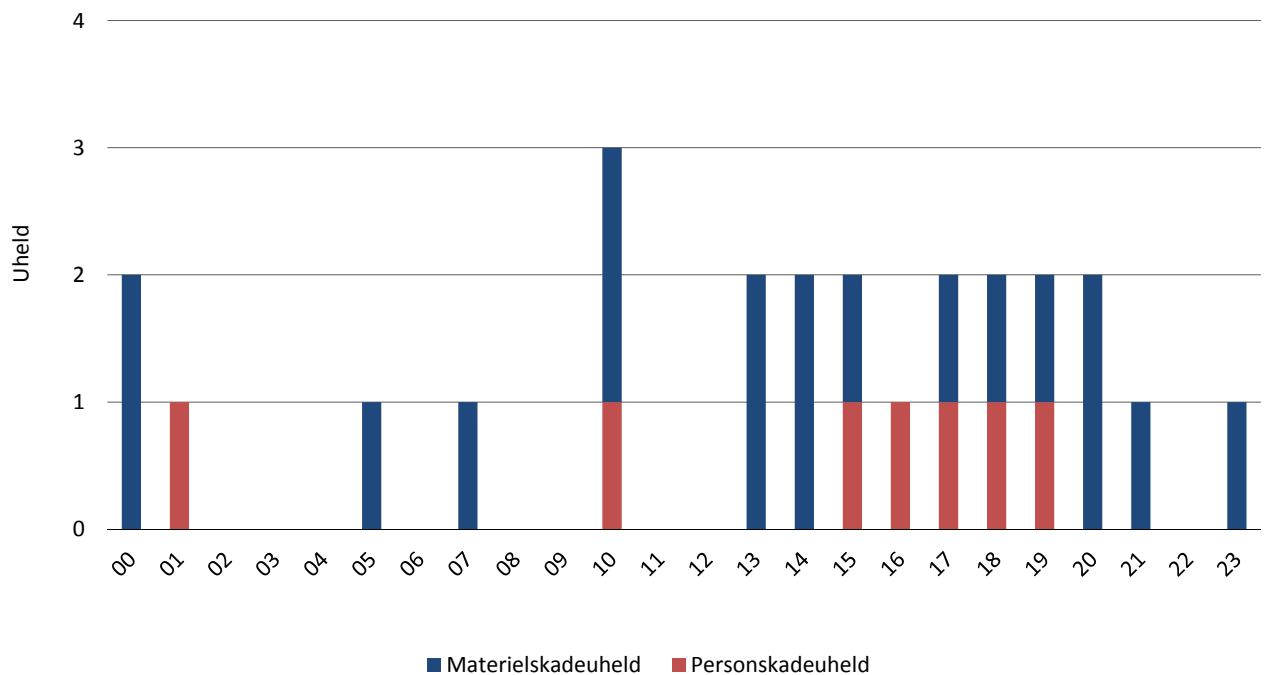
## Uheld fordelt på ugedage

Uheldene i Løgumkloster er primært sket omkring weekenden.



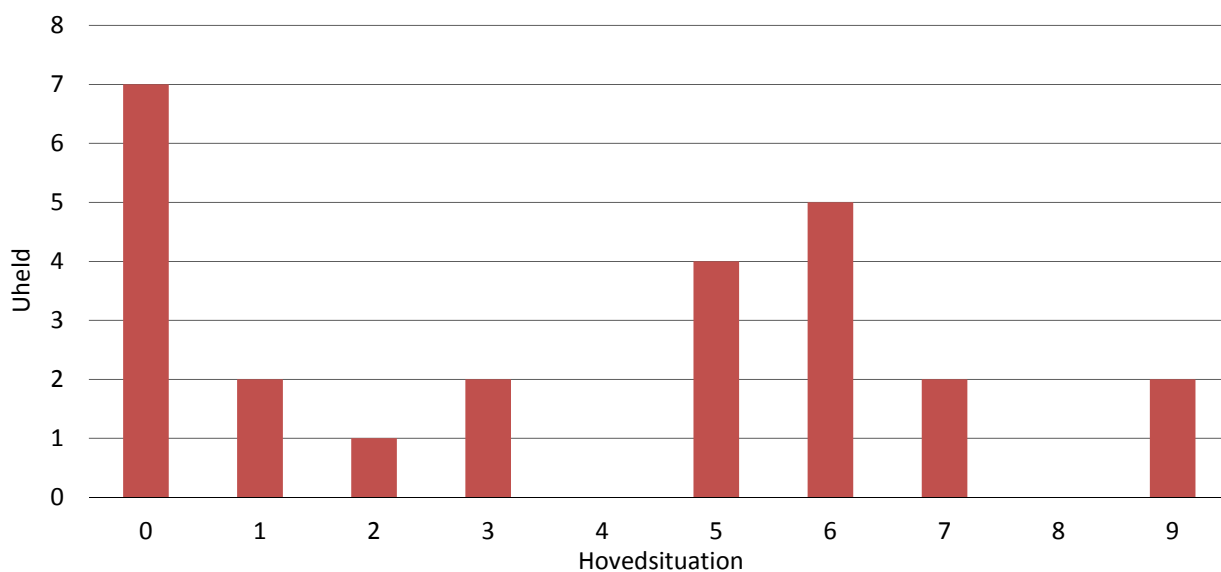
## Uheld fordelt på timer

Uheldene er oftest sket i tidsrummet mellem 13-20.



## Uheld fordelt på hovedsituation

Fordelt på situation er der sket flest uheld som eneuheld i Løgumkloster.

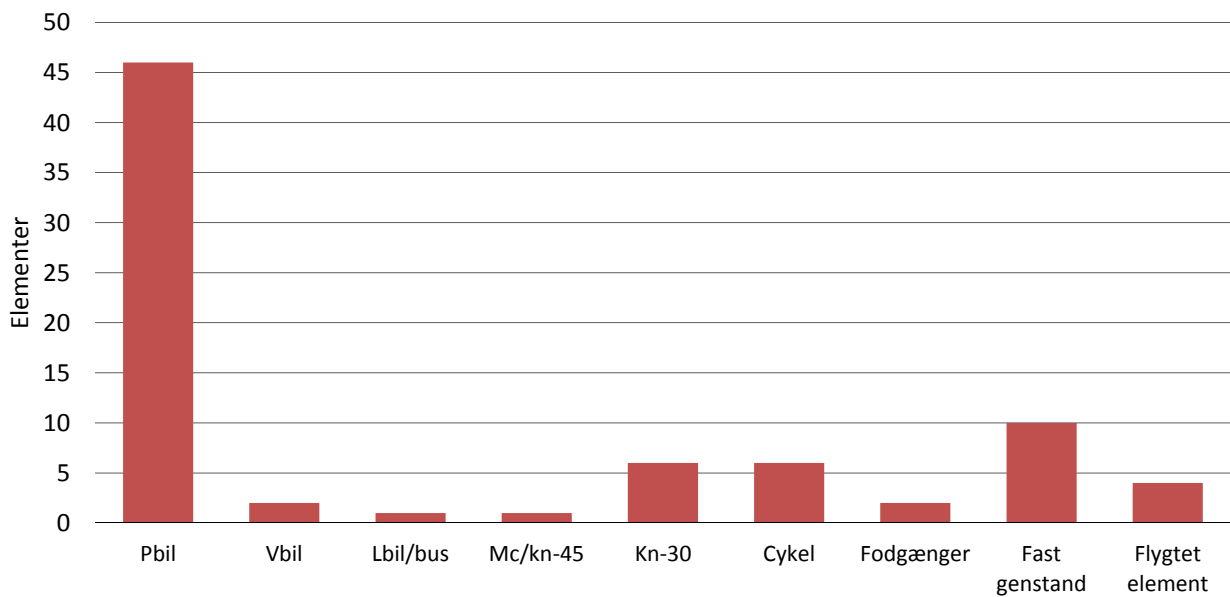


	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Eneuheld	Ligeudkørende på samme vej med samme kurs	Ligeudkørende på samme vej med modsat kurs	Kørende på samme vej med samme kurs og med svingning	Kørende på samme vej med modsat kurs og med svingning	Krydsende køretøjer uden svingning	Kørende på krydsende veje med svingning	Påkørsel af parkeret køretøj	Fodgængeruheld	Uheld med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen	

Tabel 1: Beskrivelse af de 9 hovedsituationer.

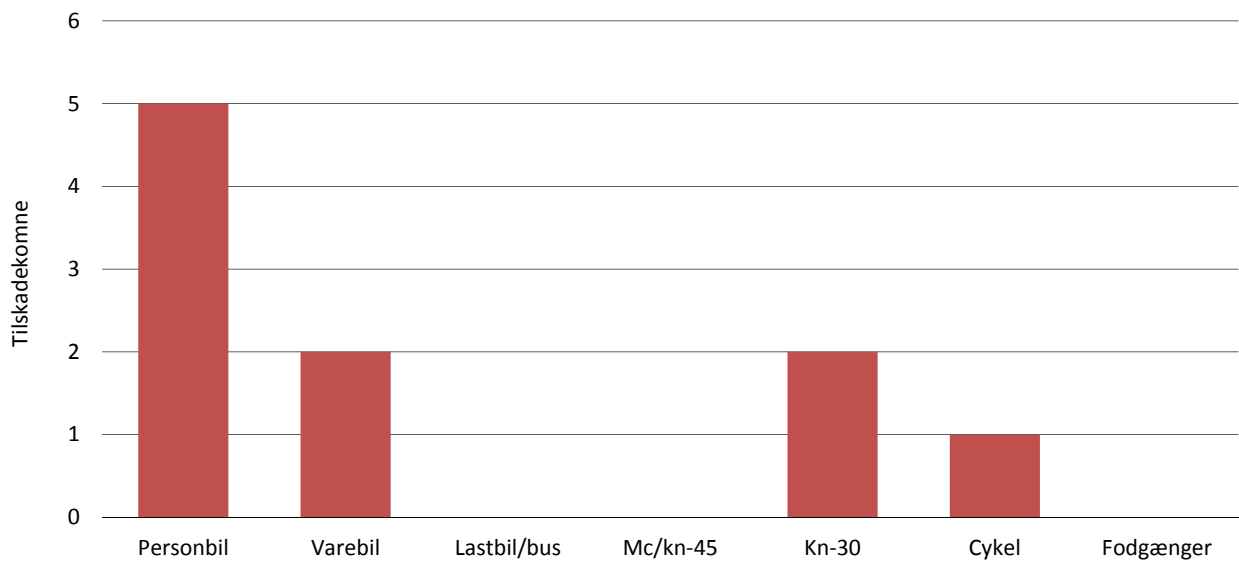
## Uheld fordelt på elementer

Personbil er langt det hyppigste element i uheldene i Løgumkloster.



## Personskader fordelt på elementer

Uheldene med personskade involverer 5 personer i personbil, 2 i varebil, 2 på knallert samt 1 cyklist.



---

## Uheld fordelt på promille

Ud af de 25 uheld er 4 uheld registreret som spiritusuheld.

