

Trafikplan for Rømø

FORORD

Formålet med nærværende trafikplan for Rømø er at konkretisere og udmønte Tønder Kommunes visioner og planer inden for trafikområdet.

Trafikplanens målsætninger tager udgangspunkt i de mål og strategier, der er vedtaget af Tønder Kommune, herunder:

- Kommuneplan 2017-2029
- Tønder Kommunes vej- og trafikplaner
- Udviklingsplanen "Én fælles retning for Rømø 2025"

Et gennemgående tema i udviklingsplanen er den bæredygtige helårsturisme. Her ønskes en stigning i antallet af turister uden for højsæsonen for at skabe flere arbejdspladser og øge bosætningen, men under hensyntagen til øens flotte natur.

Et centralt tema er at fremme de bæredygtige transportformer som cykling, gang og den kollektive trafik.

I trafikplanen arbejdes ud fra følgende overordnede mål:

- Trafiksikkerheden på vej- og stinettet skal forbedres.
- Hastigheden på vejnettet skal afspejle den rette balance mellem fremkommelighed og trafiksikkerhed.
- Der skal være et udbygget og trafiksikkert stinet både internt på øen og til fastlandet.
- Der skal skabes bedre adgang til naturen, men samtidig skal naturen ikke lide last.

Igennem udarbejdelse af udviklingsplanen har der været afholdt workshops med deltagelse af borgere, erhvervsdrivende og politikere mv. Input fra disse workshops har sammen med borgerhenvendelser også tjent som grundlag for trafikplanen.

Sideløbende med handlingsplanen vil der også blive udført andre projekter, der kan få indvirkning på infrastrukturen. Det anbefales, at der ved nye større projekter gennemføres en trafikal vurdering, hvor der bl.a. redegøres for sammenhængen til handlingsplanen og den øvrige planlægning.

I trafikplanen er der anvendt kortmateriale fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering.

Trafikplanen er godkendt af kommunalbestyrelsen d. 30. juni 2021.

Tønder Kommune, oktober 2021

Trafikplan for Rømø

INDHOLDSFORTEGNELSE	SIDE
FORORD	1
1 VEJSTRUKTUR	3
1.1 Gennemfartsveje	3
1.2 Fordelingsveje	4
1.3 Lokalveje	4
2 TRAFIK	5
2.1 Variationer i trafikken	5
2.2 Trafikmønstre	6
2.3 Problemstillinger	7
2.4 Aktiviteter	7
3 TRAFIKSIKKERHED	8
3.1 Problemstillinger	9
3.2 Aktiviteter	9
4 HASTIGHED	11
4.1 Nye hastighedsgrænser	12
4.2 Hastighedsdæmpende tiltag	12
4.3 Problemstillinger	12
4.4 Aktiviteter	13
5 LETTE TRAFIKANTER	14
5.1 Det fremtidige stinet	14
5.2 Problemstillinger	15
5.3 Aktiviteter	15
6 KOLLEKTIV TRAFIK	16
6.1 Problemstillinger	17
6.2 Aktiviteter	17
7 PARKERING	18
8 HANDLINGSPLAN	19

Trafikplan for Rømø

1 VEJSTRUKTUR

Vejnettet på Rømø er iht. Tønder Kommunes vejklassificering inddelt i fire vejklasser:

- Gennemfartsveje (primære trafikveje)
- Fordelingsveje (sekundære trafikveje)
- Primære lokalveje
- Sekundære lokalveje

Vejklasserne gennemfartsveje og fordelingsveje er en del af det overordnede vejnet, der betjener trafik imellem områder på øen og til fastlandet. Lokalvejene er mindre veje, der skal give bilisterne adgang til de enkelte områder og ejendomme.

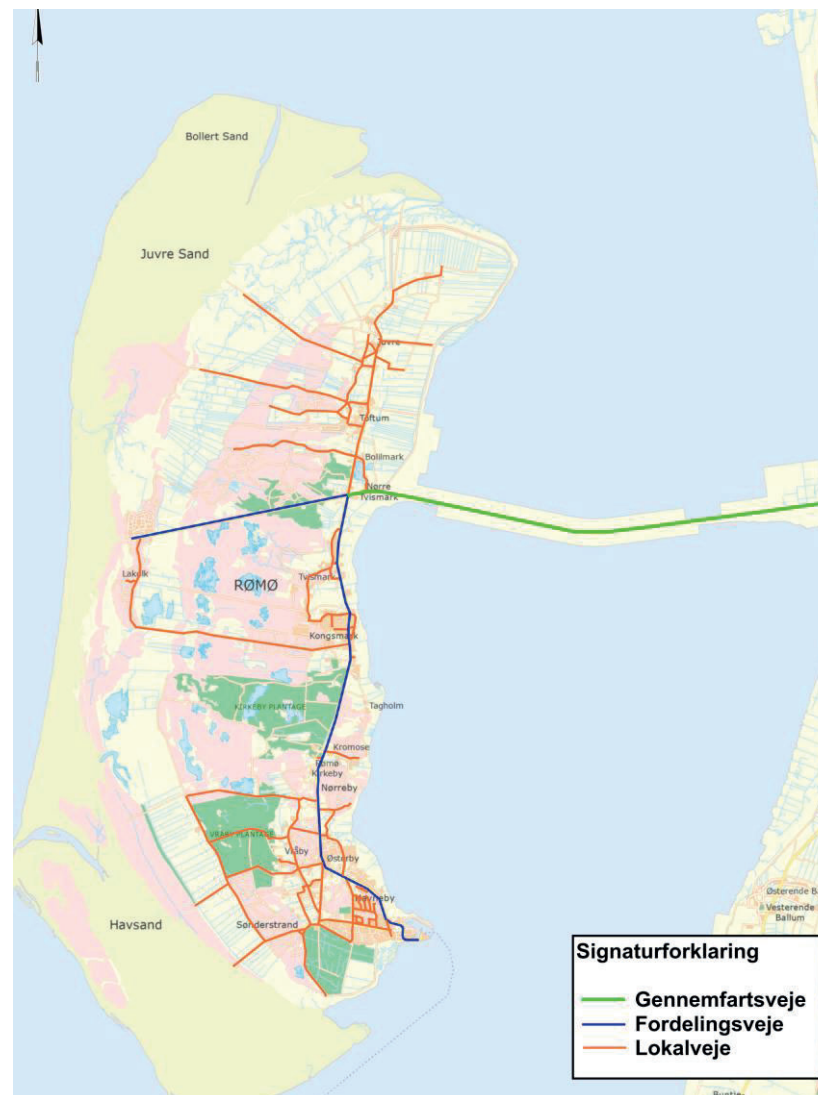
1.1 Gennemfartsveje

Her skal der sikres en høj fremkommelighed og god trafiksikkerhed. Krydsningen med fordelingsveje sker i et signalreguleret kryds, og antallet af tilslutninger til vejen skal begrænses i videst muligt omfang.

De lette trafikanter betjenes på en cykelbane med et højt serviceniveau.

På Rømø er følgende veje klassificeret som gennemfartsvej:

- Rømødæmningen



Figur 1 – Klassificering af vejnettet på Rømø

Trafikplan for Rømø

1.2 Fordelingsveje

Her skal der sikres en god fremkommelighed og trafiksikkerhed. Krydsninger med lokalveje sker som udgangspunkt i prioriterede kryds, og antallet af tilslutninger til vejene skal begrænses.

De lette trafikanter skal betjenes på cykelsti eller cykelbane med et højt serviceniveau.

På Rømø er følgende veje klassificeret som fordelingsvej:

- Vesterhavsvej
- Havnebyvej
- Nørre Frankel
- Nordre Havnevej

1.3 Lokalveje

Her skal der sikres en god fordeling og adgang til de enkelte områder og ejendomme.

Vejene indrettes i høj grad på de lette trafikanters præmisser, dvs. med lav hastighed eller med cykelfaciliteter.

Lokalveje (primære og sekundære) omfatter boligveje, mindre trafikerede veje samt grusveje.

Trafikplan for Rømø

2 TRAFIK

De største trafikmængder på Rømø afvikles på det overordnede vejnet, herunder på Rømødæmningen og Havnebyvej/Nordre Havnevej med hhv. 4.200 og 1.700-4.400 køretøjer i årsdøgns trafik (ÅDT).

På Vesterhavsvej er der også en moderat trafikbelastning på 2.100 køretøjer i ÅDT. På de øvrige veje i projektområdet er der en mindre trafikbelastning på 800 køretøjer eller derunder i ÅDT.

Den tunge trafik afvikles primært på gennemfarts- og fordelingsvejene, hvor andelen typisk er 10-20 % af ÅDT. På lokalvejene Juvrevej og Sønderstrandvej er der dog også en høj andel tung trafik.

2.1 Variationer i trafikken

Trafikmængderne på Rømø varierer meget i løbet af året, da der er et stort antal turister på Rømø i ferieperioderne. På nogle af vejstrækningerne er julidøgns trafikken (JDT) op mod dobbelt så høj som ÅDT.

I sommerperioden er der også dage, hvor trafikmængderne er særligt høje. Dette kan være på dage med store events som f.eks. Rømø Motorcykelfestival eller på dage med godt vejr, hvor der er et højt antal endagsturister til bl.a. Lakolk Strand. På disse dage kan trafikmængden være op til 4 gange så høj som ÅDT.

På de enkelte dage kan der også være stor variation i trafikken i løbet af døgnet.

På grund af de store udsving i trafikmængden kan der forventes at være markant forskel i den kapacitetsmæssige udnyttelse af vejnettet hen over dagen, ugen og året.

Vejnavn	ÅDT (årsdøgns- trafik)	JDT (julidøgns- trafik)
Rømødæmningen	4.200	8.200
Vesterhavsvej (midt)	2.100	4.100
Havnebyvej (nordlige Kongsmark)	4.200	7.700
Havnebyvej (sydlige Kongsmark)	4.400	8.300
Havnebyvej (Østerby)	3.600	4.400
Nordre Havnevej	1.700	3.200
Juvrevej (Toftum)	700	500
Småfolksvej (Kongsmark)	600	500
Lakolk	700	500
Ringvejen	200	200
Langdalsvej (øst)	300	300
Engvej (midt)	500	400
Vestergade (midt)	700	700
Sønderstrandvej	800	500

Figur 2 – Registrerede trafikmængder (tælleår 2015-2020). Kilde: KMastra.

Trafikplan for Rømø

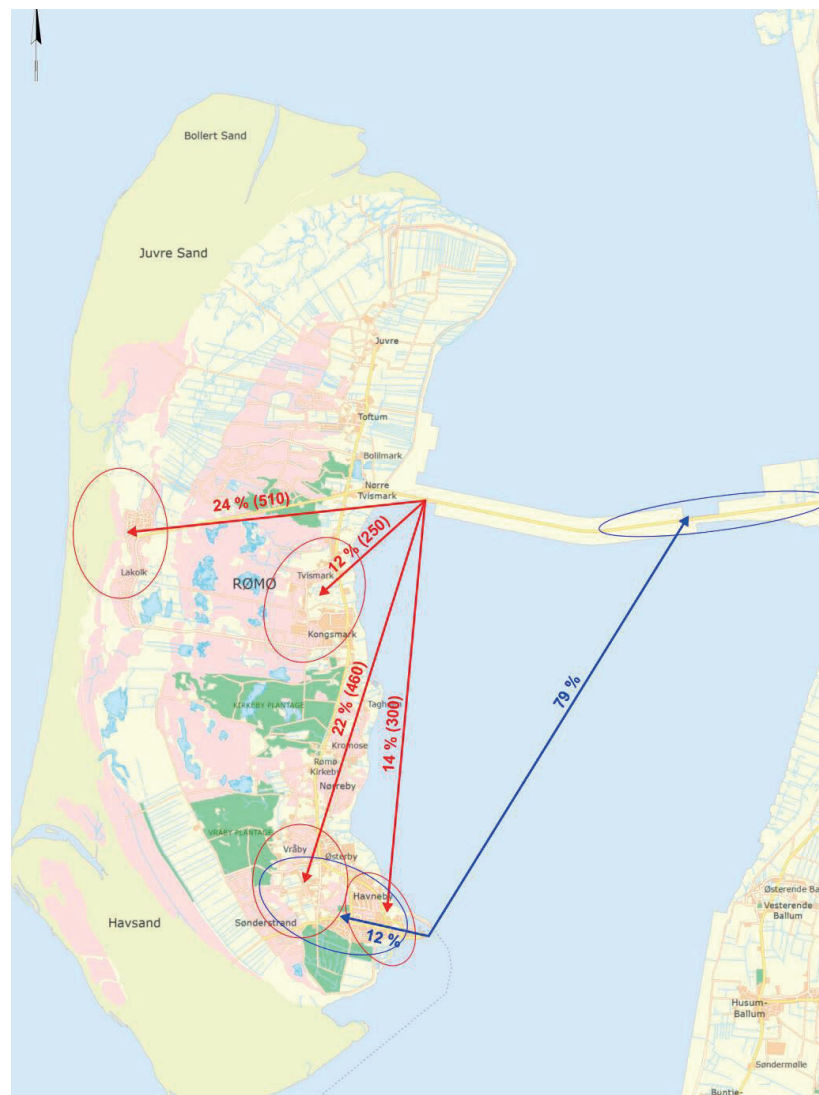
2.2 Trafikmønstre

Trafikken til Rømø kan enten ankomme via Rømødæmningen eller færgen fra Sild. Trafikken fra de to ankomster fordeler sig forskelligt.

Trafikken fra Rømødæmningen fordeler sig primært til bolig- og sommerhusområder samt campingpladser på den vestlige og sydlige del af øen. Men funktionerne i Havnebyområdet tiltrækker også en del trafik. 8 % af trafikken fra Rømødæmningen fortsætter til færgen mod Sild.

Den trafik der ankommer med færgen fra Sild er hovedsageligt gennemkørende trafik, hvor trafikken fortsætter til fastlandet. Kun en mindre andel tager ophold i området ved Havneby. Andelen af den gennemkørende trafik udgør 79 % på hverdage og 67 % i ferieperioder. Den høje andel skyldes formentlig, at Sild ikke har en fast forbindelse for motorkøretøjer til Tyskland med undtagelse af en jernbanestrækning.

Trafikken varierer mellem hverdags- og ferieperioder. I ferieperioder er der generelt mere trafik til bl.a. sommerhusområderne og campingpladser. Til Lakolk-området stiger antallet af køretøjer fra 510 biler i døgnet på hverdage til 1.440 køretøjer i døgnet i ferieperioden. Dette skyldes bl.a. et højt antal endagsturister.



Figur 3 – Procentvis fordeling og antal køretøjer ved ankomst fra Rømødæmningen og fra Sild. Kilde: TomTom.

Trafikplan for Rømø

2.3 Problemstillinger

I nogle perioder, primært om sommeren, kan der være udfordringer med at afvikle trafikken på dage, hvor der er særligt store trafikmængder.

Det vurderes primært at være Rømødæmningen og Vesterhavsvej, der er hårdest belastet, og herved også de signalregulerede kryds ved Rømøvej/Havnebyvej (Tvismarkkrydset) og Vesterhavsvej/Lakolk.

På Havnebyvej og Vesterhavsvej kan der opstå nedsat fremkommelighed, hvor bilister ikke har mulighed for at overhale langsomtkørende køretøjer. Problemstillingen forstærkes af at de langsomtkørende køretøjer ikke har mulighed for at vige i vejsiden, så den bagvedliggende trafik kan passere.

Der er en vis mængde gennemkørende trafik fra færgen fra Sild til Rømødæmningen, hvilket skyldes den kørende adgang til fastlandet. Det vurderes dog ikke at være muligt for Tønder Kommune at påvirke den gennemkørende færgetrafik.

2.4 Aktiviteter

For at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling på Rømø i hverdagssituationen, og bedst muligt i spidsbelastningerne i ferieperioderne, anbefales at gennemføre følgende aktiviteter:

- Signalplanerne og signalstyringen i Tvismarkkrydset optimeres. Der etableres radarstyring, og signalplanerne opdateres.
- Signalplanerne i krydset Vesterhavsvej/Lakolk optimeres, så trafikafviklingen kan forbedres på de dage, hvor krydset er hårdest belastet.
- Der anlægges to vigelommer på Havnebyvej og en vigelomme på Vesterhavsvej, alle i begge retninger.

Trafikplan for Rømø

3 TRAFIKSIKKERHED

De trafikikkerhedsmæssige forhold på Rømø er vurderet ud fra politiregistrerede uheld og borgerhenvendelser til Tønder Kommune samt input fra deltagere i workshops afholdt i forbindelse med udarbejdelse af udviklingsplanen.

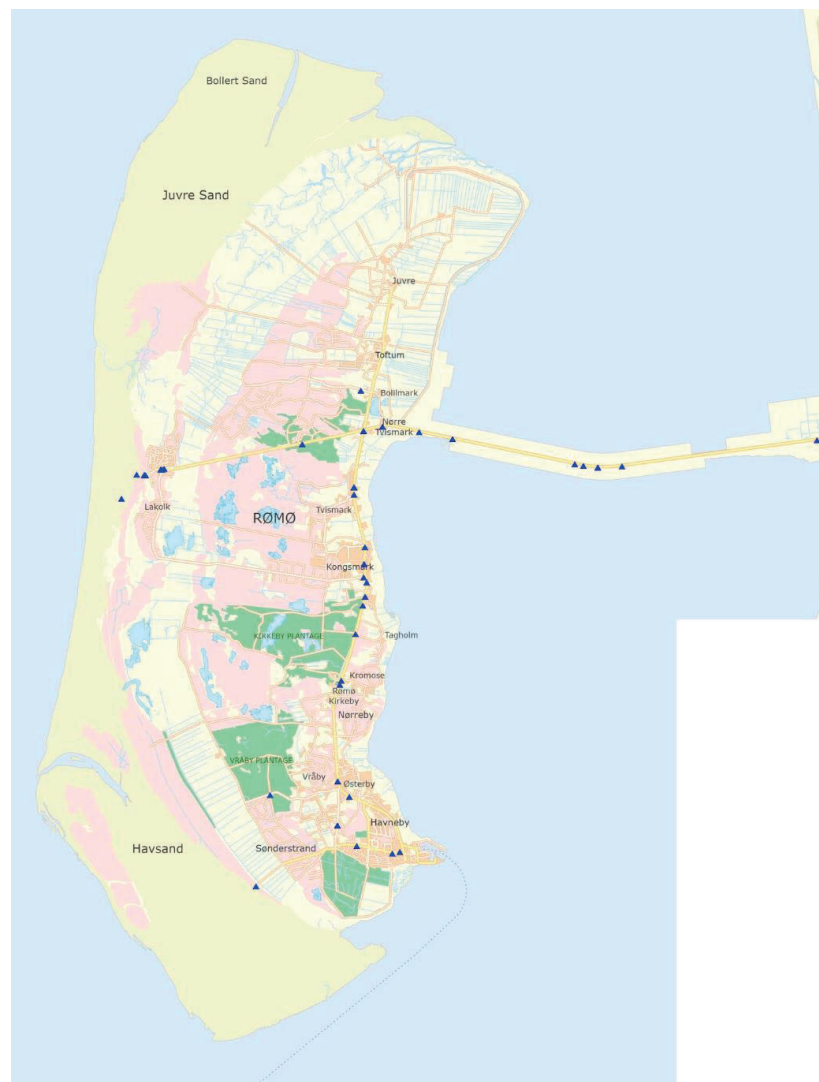
I perioden fra 1/1 2016 til 31/12 2020 er der på Rømø (inkl. Rømødæmningen) registreret i alt 42 politiregistrerede uheld. Uheldene fordeler sig på følgende uheldsarter:

- 8 personskadeuheld
- 18 materielskadeuheld
- 16 ekstrauheld

Uheldene er overordnet fordelt geografisk over hele øen, men der er registreret den største koncentration på de mere trafikbelastede veje på Rømødæmningen og Havnebyvej. Disse lokaliteter er derfor udvalgt som særlige fokusområder.

På Lakolk Strand er der også registreret en høj uheldskoncentration med flere personskadeuheld. Forebyggelse af uheld på denne koncentration skal dog gennemføres af staten.

På det øvrige vejnet er uheldsbilledet lidt mere spredt. De enkeltstående uheld gør det sværere at konkludere noget entydigt om uheldsfaktorer, og om uheldet skyldes uopmærksomhed eller andre tilfældigheder.



Figur 4 - Politiregistrerede uheld fra 1/1-16 til 31/12-20 med personskade og materielskade. Kilde: Vejman.dk

Trafikplan for Rømø

3.1 Problemstillinger

På Rømødæmningen er der et bredt tværprofil og lange retlinede vejforløb. Disse forhold medfører, at der køres med høj hastighed på strækningen.

Flere bilister på Rømødæmningen er også kørt af vejen og endt i autoværnet eller modkørende kørespor. Dette kan skyldes en kombination af det retlinede vejforløb og en god udsigt over vandet, der tager opmærksomheden fra kørslen.

For biler der holder parkeret på rastepladsen midt på Rømødæmningen, er der relativt dårlig oversigt, når bilisterne skal forlade rastepladsen.

I Tvismarkkrydset er der en høj koncentration af uheld, bl.a. hvor venstresvingende fra Rømødæmningen kolliderer med modkørende.

Disse uheld kan skyldes flere uhedsfaktorer, herunder at venstresvingende bilister fra Vesterhavsvej fejlvurderer afstanden til den modkørende trafik, eller at de foretager chancebetonet svingning på grund af en stor mængde ligeudkørende trafik fra modsatte retning.

På Havnebyvej er der sket et relativt højt antal eneuheld samt bagende- og sidekollisioner. Dette kan skyldes en kombination af høj hastighed og uopmærksomhed hos bilisterne, og vejens indretning med et smalt tværprofil og ingen kanalisering i de prioriterede kryds.



Figur 5 – Oversigt fra rasteplads på Rømødæmningen



Figur 6 – Tvismarkkrydset i retning mod Vesterhavsvej

Trafikplan for Rømø

3.2 Aktiviteter

For at forbedre trafiksikkerheden for bilisterne og de lette trafikanter anbefales at gennemføre følgende aktiviteter:

- Der etableres rumlestribes på vejmidten af Rømødæmningen for at modvirke mødeuheld.
- Der etableres fartviser i hver retning på Rømødæmningen for at modvirke, at bilister bliver fartblinde. Dette projekt udgår, hvis der bliver mulighed for at etablere strækings-ATK.
- Der etableres overhalingsforbud i kurven midt på Rømødæmningen for at minimere reducere risikoen for mødeuheld i kurven og kollisioner med bilister fra rasteplanerne.
- Hvis muligt etableres der strækings-ATK på Rømødæmningen, hvor bilisternes gennemsnitshastighed på strækningen registreres. Dette vil modvirke en generel tendens til høj hastighed. Muligheden for at gennemføre projektet skal undersøges i samarbejde med politiet.
- Der etableres lokal hastighedsbegrænsning i Tvismarkkrydset for at synliggøre krydset og reducere konsekvensen ved uheld.
- Der foretages en delvis lukning af vejtilslutninger i Tvismarkkrydset for at begrænse antallet af svingmanøvrer i krydset.
- Der etableres et 3-faset venstresving fra Rømødæmningen i Tvismarkkrydset for at eliminere den vigepligtsregulerede konflikt med ligeudkørende bilister fra Vesterhavsvej.
- Signalerne i Tvismarkkrydset synliggøres ved at forsyne de højtsiddende signaler med baggrundsplader.
- Vejtilslutninger og markoverkørsler på Havnebyvej saneres/nedlægges, da dette vil medføre en generel forbedring af trafiksikkerheden.
- Der etableres en kanalisering på Havebyvej i krydset Havnebyvej/Langdalsvej med venstresvingsbaner til Langdalsvej og Den Gamle Købmandsgård.

Trafikplan for Rømø

4 HASTIGHED

Hastigheden på vejnettet er bestemt med udgangspunkt i vejklassificeringen. For de enkelte vejklasser ønskes en ensartet hastighed, så skiltningen føles naturlig og sammenhængende for trafikanterne.

Hastigheden vil dog være et kompromis mellem ønsket om en god trafiksikkerhed og høj fremkommelighed samt den geometriske udformning af de enkelte strækninger og de givne oversigtsforhold. Det er derfor ikke muligt at opnå en helt ensartet skiltning af hastigheden.

For de enkelte vejklasser fastlægges følgende hastigheder:

- Gennemfartsveje 80 km/t
- Fordelingsveje 60-80 km/t
- Lokalveje 30-50 km/t

Mindre lokalveje og boligveje indrettes til 30 km/t, da dette er et hastighedsniveau, som sikrer en god trafiksikkerhed og tryghed for de lette trafikanter. Hastighedsbegrænsning skiltes ikke på disse veje, da de i forvejen er indrettet til lav hastighed.



Figur 7 – Fremtidig hastighed på vejnettet

Trafikplan for Rømø

4.1 Nye hastighedsgrænser

For at opnå en ensartet skiltning på vejene iht. den fremtidige hastighed på vejnettet, er det nødvendigt at ændre hastighedsgrænsen på følgende veje:

- Juvrevej – mellem Rømødæmningen og Toftum (fra 80 km/t til 60 km/t)
- Langdalsvej – mellem Havnebyvej og grusvejen (fra 80 km/t til 50 km/t)
- Sønderbyvej – mellem Langdalsvej og Vestergade (fra 60 km/t til 50 km/t)
- Engvej – mellem Vibevej og Nørre Frankel (fra 60 km/t til 50 km/t)

4.2 Hastighedsdæmpende tiltag

Den skiltede hastighed på vejnettet vurderes at være naturlig for bilisterne, hvis følgende kriterier er overholdt:

- Gennemsnitshastigheden skal være lig med eller lavere end den fremtidige hastighedsgrænse.
- Hastigheden for 85 % af alle bilister skal være lig med eller lavere end den fremtidige hastighedsgrænse + 10 km/t.

Hvis begge disse kriterier ikke er overholdt, er der behov for supplerende tiltag til at reducere hastigheden.

For de mindre lokalveje og boligveje vurderes der ikke at være behov for hastighedsdæmpende tiltag, hvis gennemsnitshastigheden er 30 km/t eller derunder.

4.3 Problemstillinger

Der er på følgende strækninger registreret en gennemsnitshastighed og 85 %-fraktil, der ligger over grænseværdierne ift. hastighedsdæmpende tiltag:

- Rømødæmningen
- Juvrevej (ved Toftum)
- Sønderbyvej
- Sønderstrandvej

På disse vejstrækninger kan derfor være behov for tiltag for at reducere bilisternes hastighed. For Rømødæmningen er der også beskrevet tiltag til dæmpning af hastigheden i afsnit 0.

På Juvrevej er der en smal vejbane i forhold til hastighedsgrænsen. Samtidig er der en høj asfalkant, da rabatten er kørt op. Dette kan medføre en øget risiko for ulykker.

På Engvej, Vestergade og Nørre Frankel er byzonetavlen placeret på et sted, hvor omgivelserne ikke bærer præg af bymæssig bebyggelse. Dette kan medføre, at bilisterne mister respekten for tavlen.

Hastighedsbegrænsningen på Småfolksvej er i dag skiltet med E68,4-tavler (hastighedszone) og

Trafikplan for Rømø

repetition med C55-tavler. Denne skiltning er ikke i overensstemmelse med Vejreglerne.

Generelt er der meget forskelligartet eller selvbestaltet skiltning af hastigheden på Rømø.

4.4 Aktiviteter

For at opnå en ensartet og naturlig skiltning af hastigheden på Rømø anbefales at gennemføre følgende aktiviteter:

- Der etableres lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t på Juvrevej på de steder, hvor denne hastighed ikke er skiltet i dag.
- Der etableres rabatforstærkning på Juvrevej med bitumenbundet grus langs begge sider af vejen på strækningen mellem Vesterhavsvej og Vestervej.
- De eksisterende byzonetavler på Vestergade og Engvej erstattes af en ny tavle på Vestergade umiddelbart øst for Engvej. Samtidig opsættes byzonetavler på sidevejene Vibevej, Klitvejen og Stormstræde.
- Den eksisterende byzonetavle på Nørre Frankel flyttes til sidevejen af Nørre Frankel.
- Der skiltes med en lokal hastighedsbegrænsning på 50 km/t (C55-tavle) på Engvej og Sønderbyvej, og strækningen nord for Vibevej samt

strækningen Nordre Havnevej – Østre Havnevej.

- Skiltningen af den lokale hastighedsbegrænsning på Småfolksvej ændres fra E68,4-tavler til C55-tavler. Sideveje, der i dag er en del af hastighedszonen, skiltes ikke ned i hastighed.
- De eksisterende hastighedszoner på Langdalsvej/Sønderstrandvej og Ringvejen (ved sommerhusområdet) fjernes. På Sønderstrandvej skiltes hastighedsgrænsen på 50 km/t med C55-tavler i stedet for eksisterende E68,4-tavler.

Trafikplan for Rømø

5 LETTE TRAFIKANTER

Gode forhold og faciliteter for de lette trafikanter er et vigtigt element i forhold til at understøtte visionerne i udviklingsplanen omkring god adgang til naturen og bæredygtig helårsturisme.

Et højklasset stinet på Rømø er en god kobling til naturen af følgende årsager:

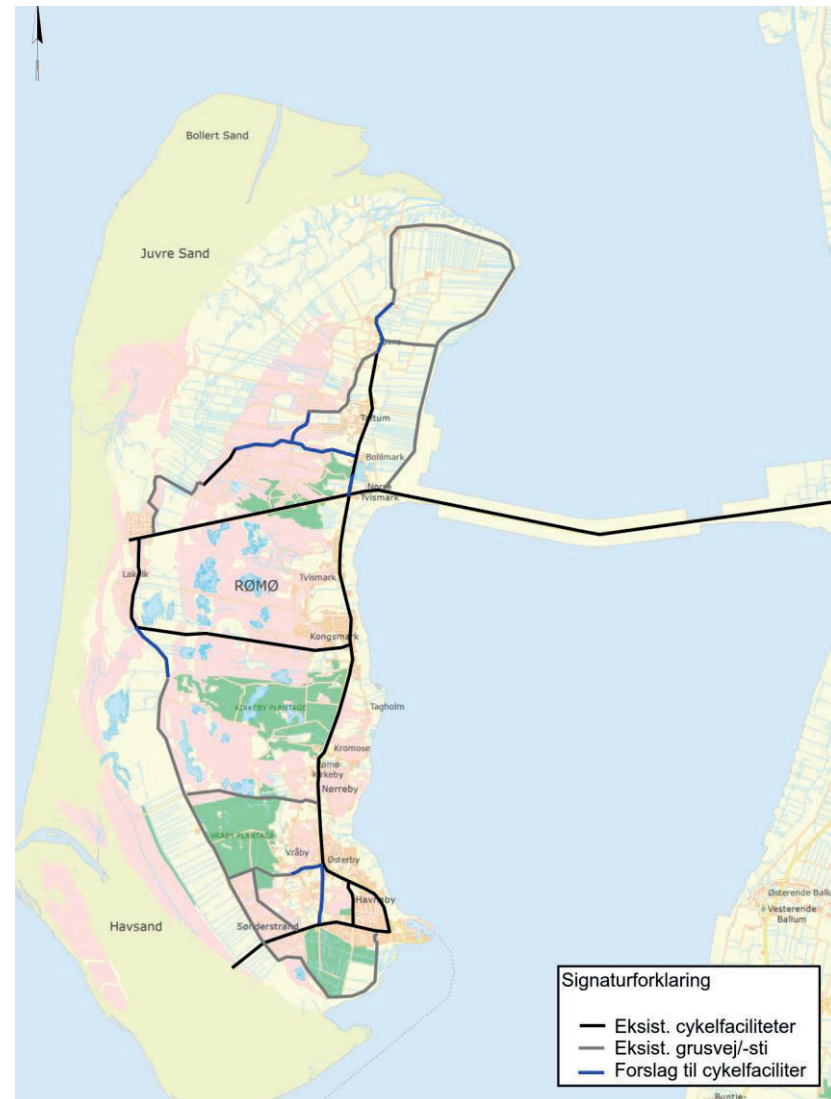
- Naturen opleves bedst i det fri og ved lav hastighed
- Miljømæssige belastninger er begrænsede
- Stifaciliteter er relativt billige at etablere.

Rømø i dag har et relativt veludbygget cykelstinet, der forbinder de største attraktioner på øen. Der er dog stadig strækninger uden stifaciliteter (missing-links), eller steder hvor der mangler mere direkte forbindelser.

5.1 Det fremtidige stinet

I det fremtidige stinet på Rømø etableres en ringstruktur langs periferien af øen, så det bliver muligt at se de mere afsides dele af øen, hvor det normalt ikke er muligt at komme til i bil.

Stinettet bliver en kombination af egentlige cykelstier, 2-1 veje og et net af grusveje mv. med bedst mulig udnyttelse af det eksisterende vej- og stinet. Stinettet skal fremtræde som en helhed, hvor de lette trafikanter kan færdes trygt og sikkert.



Figur 8 – Fremtidigt stinet på Rømø

Trafikplan for Rømø

Ringstrukturen vil i kombination med de tværgående stiforbindelser også give mulighed for en større variation i ruterne.

5.2 Problemstillinger

Der er steder på øen med "missing-links", hvor de lette trafikanter skal færdes på kørebanen. Dette kan give anledning til utryghed og usikkerhed.

Stien mellem Lakolk og Rimmevej ligger i et område, hvor der er store udfordringer i forhold til geoteknik og hydrologi samt natur, herunder Natura 2000 beskyttelse mv.

Flere af de fremtidige stier ligger på arealer, der ikke tilhører Tønder Kommune. Etablering af stierne/vejvisningen på disse steder vil derfor skulle ske i samarbejde med de enkelte grundejere.

5.3 Aktiviteter

For at få etableret det fremtidige stinet, som er indrettet trygt og sikkert, anbefales at gennemføre følgende aktiviteter:

- Der etableres markeringsbjælker mellem cykelsti og kørebane på Vesterhavsvej som en visuel adskillelse mellem cykelsti og kørebane.
- Der gennemføres en foranalyse (VVM-ansøgning), der belyser muligheden for at etablere en sti mellem Lakolk og Rimmevej.

- Der etableres grussti mellem Ringvejen og P. J. Manøvej, som udgør en del af den nordvestlige ringforbindelse.
- Der etableres 2-1 vej på Juvrevej nord for Juvre.
- Der etableres dobbeltrettet cykelsti på den sydlige del af Juvrevej, fra tankstationen og frem til det signalregulerede kryds. I det signalregulerede kryds etableres en separat signalfase til cyklisterne af hensyn til trafikikkerheden.
- Der etableres 2-1 vej på Langdalsvej mellem Havnebyvej og grusvejen.
- Der etableres 2-1 vej på Sønderbyvej.
- Der etableres ensartet og gennemført skiltning af ruterne på stinettet, så de lette trafikanter har bedre mulighed for at orientere sig og for at forbedre helhedsoplevelsen.

Trafikplan for Rømø

6 KOLLEKTIV TRAFIK

Den kollektive trafik på Rømø består af følgende:

- Kollektiv rutebus
- Privat traktorbus
- Færge (mellem Havneby og List)

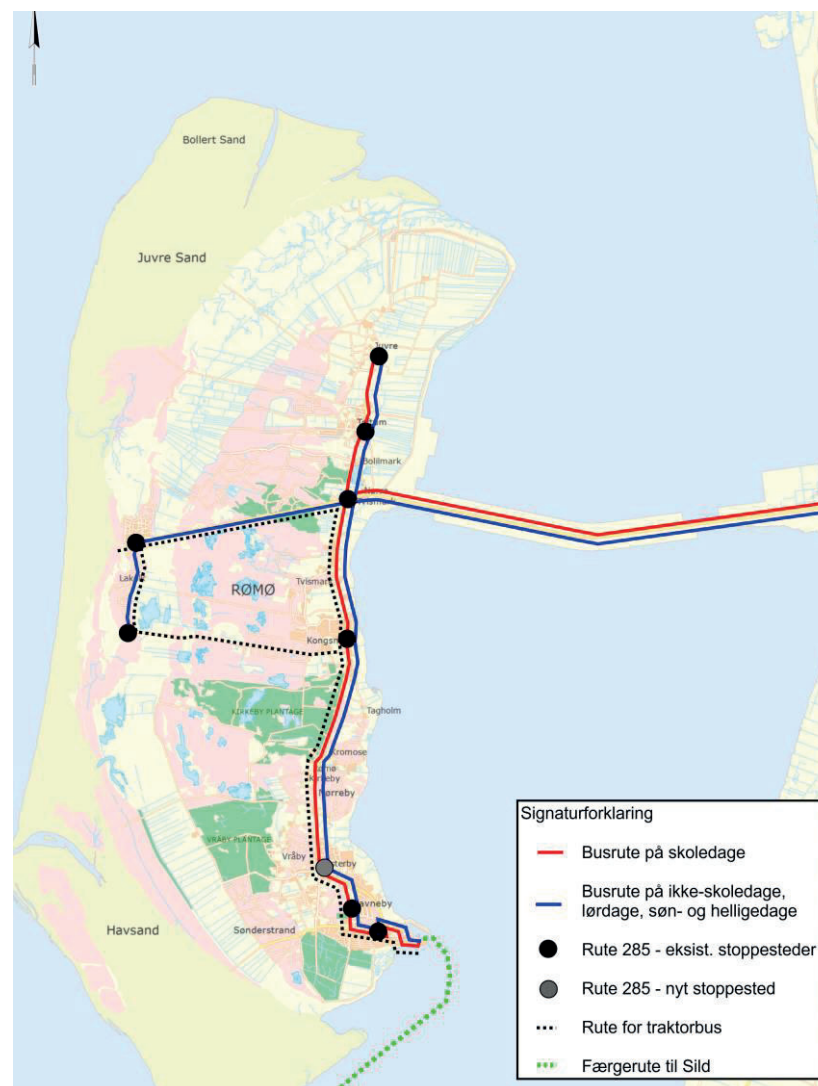
Den kollektive rutetrafik på Rømø består i dag af en buslinje mellem Havneby og Skærbæk. Denne bus fungerer også som skolebus, da indbyggere fra Rømø går i folkeskole eller på andre uddannelser på fastlandet.

I Skærbæk er der togforbindelse til bl.a. Esbjerg og Tønder. Buslinjen (285) har i hver retning fem til syv daglige afgang på hverdage og tre daglige afgang i weekenden.

Busruten varierer afhængigt af hvilken dag, der køres på. Stoppestederne ligger både i byzone og langs med landeveje.

Den private traktorbus er drevet af et privat selskab, og kører i sommerperioden fra juni til september.

Færgen mellem Havneby og List (på Sild) har 4-14 daglige afgang i hver retning afhængigt af årstid.



Figur 9 – Ruter og stoppesteder for den kollektive trafik på Rømø

Trafikplan for Rømø

6.1 Problemstillinger

Busstoppestederne på Rømø er generelt ikke særlig synlige og mangler skiltning, læskure og cykelparkering mv. Den kollektive transport fremstår derfor ikke særlig attraktiv og yder ikke et særlig højt serviceniveau for passagererne.

Ved stoppestederne på Havnebyvej ved Prilen og Gl. Færgevej er der ikke etableret vigelomme til bussen, hvilket betyder, at bussen i dag holder på kørebanen på et sted, hvor der er overhalingsforbud og en lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t. Denne løsning er ikke hensigtsmæssig af hensyn til trafiksikkerheden.

I området omkring Den Gamle Købmandsgård og Langdalsvej er der et relativt stort passageropland, som har lang gangafstand til det nærmeste busstoppested på Engvej.

6.2 Aktiviteter

For at gøre den kollektive trafik til et mere attraktivt valg anbefales at gennemføre følgende aktiviteter:

- Langs busrute 285 skiltes stoppesteder med E22,4-tavler og tilhørende køreplaner på selvstændige standere.
- På Rømødæmningen på det sydøstlige hjørne af Tvismarkkrydset etableres en buslomme på det eksisterende asfaltereal, og på indersiden af buslommen etableres en

cykelsti. Der etableres også en venteperron, læskur og cykelparkering ved stoppestedet.

- Der etableres en buslomme med perron på Havnebyvej i den østlige og vestlige vejside ved stoppestederne ved Prilen og Gl. Færgevej samt læskur og cykelparkering i den østlige vejside.
- Der etableres et nyt stoppested med buslomme, perron, cykelparkering og læskure på Havnebyvej i den østlige og vestlige vejside ved Langdalsvej.
- Der etableres cykelparkering med stativer, fast belægning og belysning ved stoppestedet i Juvre.
- Ved stoppestedet på Juvrevej ved Toftum etableres læskur og belysning samt cykelparkering med stativer og fast belægning.
- På Engvej etableres læskur og cykelparkering med stativer og fast belægning.

Trafikplan for Rømø

7 PARKERING

De offentligt tilgængelige P-pladser på Rømø er primært lokaliseret i relation til indkøb, ophold og erhverv.

Størstedelen af disse P-pladser ligger på private matrikler eller på statslige matrikler i relation til natur og oplevelser. Disse administreres derfor ikke af Tønder Kommune.

På grund af det store antal turister på Rømø vil der i perioder af højsæsonen være stort pres på nogle af bilparkeringspladserne. Det vurderes dog ikke at være hensigtsmæssigt at øge antallet af P-pladser, da disse vil optage meget areal på centrale lokaliteter, som vil stå tomme i lavsæsonen.

Ved planlægning af ny cykel- og bilparkering på Rømø, bør der indtænkes behovet for el-ladestandere, så trafikanterne har mulighed for at lade transportmidlet op.

Der vurderes ikke at være behov for yderligere aktiviteter i relation til parkering på Rømø.



Figur 10 – Lokalteter med eksisterende P-pladser for cyklister, bilister og autocampere på Rømø

Trafikplan for Rømø

8 HANDLINGSPLAN

I dette afsnit oplystes de projekter, der er foreslået i trafikplanen for Rømø.

På Figur 11 er der vist den geografiske placering af de enkelte projekter og aktiviteter. I tabel 1 på de efterfølgende sider, er der også angivet et anlægsestimat og indvirkningen på parametrene: trafik, trafiksikkerhed, hastighed, lette trafikanter, kollektiv trafik og parkering.

I anlægsestimaterne er der medregnet et tillæg på 20 % til projektering og 50 % til uforudsete udgifter.

En realisering af alle projekter i trafikplanen for Rømø vil kunne gennemføres for 8,4 mio. kr.

Der er ikke angivet en prioritering imellem de enkelte projekter. Tønder Kommune vil derfor løbende vurdere, hvilke projekter der skal gennemføres.

To af projekterne (4.4 og 6.3) skal undersøges nærmere, inden det kan vurderes, om de er realiserbare. De indgår ikke i den samlede sum på 8,4 mio. kr.



Figur 11 – Oversigt over projektløkaliteter

Trafikplan for Rømø

Pkt.	Lokalitet	Løsningsforslag	Pris (inkl. 20 % til projektering og 50 % til uforudsete udgifter) (ekskl. moms)	Trafik (fremkommelighed)	Trafiksikkerhed	Hastighed	Lette trafikanter	Kollektiv trafik	Parkering
2.1	Tvismarkkrydset	Optimering af signalplaner og signalstyring	320.000	x					
2.2	Vesterhavsvej/Lakolk	Optimering af signalplaner	60.000	x					
2.3	Havnebyvej	Vigelommer	750.000	x	x	x			x
3.1	Rømødæmningen	Rumlestribes på vejmidte	340.000		x	x			
3.2	Rømødæmningen	Fartviser i hver retning	190.000		x	x			
3.3	Rømødæmningen	Overhalingsforbud i kurve midt på dæmningen	40.000		x	x			
3.4	Rømødæmningen	Stræknings-ATK	-		x	x			
3.5	Tvismarkkrydset	Lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t	30.000		x	x			
3.6	Tvismarkkrydset	Delvis lukning af vejtilslutninger i krydset	20.000	x	x				
3.7	Tvismarkkrydset	3-faset signal for venstresvingende fra Rømøvej	540.000	x	x				
3.8	Tvismarkkrydset	Synliggørelse af trafiksignaler	10.000		x				
3.9	Havnebyvej	Sanering af vejtilslutninger	560.000		x				
3.10	Havnebyvej/Langdalsvej	Venstresvingsbaner på Havnebyvej til Langdalsvej og Den Gamle Købmandsgård, inkl. krydsningshelle	500.000	x	x		x		
4.1	Juvrevej	Lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t	70.000		x	x			
4.2	Juvrevej	Kantstabilisering af rabat	980.000		x				
4.3	Engvej, Vestergade og Nørre Frankel	Flytning af byzonetavler og lokal hastighedsbegrænsning på 50 km/t	100.000			x			
4.4	Småfolksvej	Ændring af E68,4-tavler til C55-tavler	70.000			x			
4.5	Langdalsvej og Ringvejen	Nedlægning af eksisterende hastighedszone	60.000			x			

Trafikplan for Rømø

Pkt.	Lokalitet	Løsningsforslag	Pris (inkl. 20 % til projektering og 50 % til uforudsete udgifter) (ekskl. moms)	Trafik (fremkommelighed)	Trafiksikkerhed	Hastighed	Lette trafikanter	Kollektiv trafik	Parkering
5.1	Vesterhavsvej	Markeringsbjælker mellem cykelsti og kørebane	180.000		x	x	x		
5.2	Lakolk og Rimmevej	Foranalyse af sti	-				x		
5.3	Ringvejen og P. J. Manøsvej	Cykelsti af grus	480.000		x		x		
5.4	Juvrevej	2-1 vej	130.000		x	x	x		
5.5	Juvrevej	Dobbeltrettet cykelsti fra Tvismarkkrydset til eksisterende sti	910.000		x		x		
5.6	Langdalsvej	2-1 vej	90.000		x	x	x		
5.7	Sønderbyvej	2-1 vej	80.000		x	x	x		
5.8	Hele stinettet på Rømø	Skilteplan og skiltning af cykelruter	310.000				x		
6.1	Alle busstoppesteder	Opdatering af skiltning ved stoppesteder	50.000					x	
6.2	Rømødæmningen (Tvismarkkrydset)	Buslomme, venteperron og cykelparkering mv.	380.000		x			x	x
6.3	Havnebyvej (ved Kongsmark)	Buslommer, cykelparkering og læskur	420.000		x			x	x
6.4	Havnebyvej (ved Langdalsvej)	Buslommer, cykelparkering og læskure	360.000		x			x	x
6.5	Juvre	Cykelparkering ved busstoppested	90.000					x	x
6.6	Juvrevej (ved Toftum)	Læskur, belysning og cykelparkering	170.000					x	x
6.7	Engvej	Læskur og cykelparkering	140.000					x	x

Tabel 1 - Samlet oversigt over projekter og aktiviteter foreslået i trafikplanen for Rømø