

# Trafikplan for Tønder by



TØNDER KOMMUNE



# Trafikplan for Tønder by

---

## FORORD

I forbindelse med planlægning af den fremtidige udbygning i Tønder by, har Tønder Kommune udarbejdet nærværende trafikplan, der definerer den fremtidige udformning af vej- og stinettet samt beskriver de fysiske ændringer, der skal ske, således at vejnettet er forberedt for den fremtidige trafik.

Det centrale element er at sikre en attraktiv by for såvel borgere som erhvervsliv, hvor planlægningen af byens infrastruktur skal understøtte dens udvikling og de kvaliteter, som byen allerede tilbyder. Som tyngdepunkt og egnscenter har Tønder by en særlig rolle i kommunen og dermed et behov for en god tilgængelighed til byen fra hele kommunen.

Udviklingen af byen med nye bolig- og erhvervsområder samt det faktum, at de danske husstande får et større bilerbesiddelse med et større årligt transportbehov medfører, at også Tønder by bliver påvirket med såvel flere lette trafikanter som flere biler på vejene i byen. Derfor skal planlægningen af vej- og stinettet både tage højde for bylivet i Tønder og samtidig sikre at trafikken kan afvikles.

### *Trafikplanens struktur*

Trafikplanen indeholder en række målsætninger for vejnettet, som Tønder Kommune vil arbejde for at opfylde i de kommende år. Målsætningerne omfatter de svage trafikanter, trafiksikkerheden, vejenes udformning og miljø. Trafikplanen beskriver ligeledes den fremtidige vej- og stistruktur ligesom planen indeholder en beskrivelse af de aktiviteter, som Tønder Kommune vil arbejde på at få gennemført med sigte på at opfylde målsætningerne.

I gennem planen er vist en række kort. Bagest i planen er flere af disse kort vist i større format.

### *Følgegruppe*

I forbindelse med udarbejdelsen af trafikplanen har der været tilknyttet en følgegruppe som sparringspartner til Tønder Kommune. Følgegruppen har bidraget med kendskab til lokale problemstillinger, ønsker til den fremtidige infrastruktur og som bindeled til de organisationer som følgegruppemedlemmerne repræsenterer. Følgegruppen har bestået af:

- ∞ Jørn Anton Thygesen, Tønder Handelsstandsforening
- ∞ Frank Hoff, Tønder Handelsstandsforening
- ∞ Bodil Glistrup, Turistforeningen
- ∞ Alice Damm, Erhvervsafdelingen, Tønder Kommune
- ∞ Inge Smedegård, Planafdelingen, Tønder Kommune
- ∞ Per Rimmer, Tønder Politi.

Tønder Kommune, maj 2009



# Trafikplan for Tønder by

---

INDHOLDSFORTEGNELSE		SIDE		
<b>FORORD</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>PARKERING</b>	<b>23</b>
<b>1 TØNDER I DAG OG I MORGEN</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>VARE- OG GODSTRANSPORT</b>	<b>24</b>
1.1 Bolig- og erhvervsudbygningen i Tønder	4	9	<b>KOLLEKTIV TRAFIK</b>	<b>25</b>
1.2 Trafikken i byen - målsætninger	6	10	<b>TRAFIKSTØJ</b>	<b>26</b>
1.3 Vejnettet i Tønder	7	11	<b>HANDLINGSPLAN</b>	<b>28</b>
<b>2 DEN FREMTIDIGE VEJSTRUKTUR</b>	<b>9</b>			
<b>3 TRAFIKBELASTNING</b>	<b>12</b>			
3.1 Trafikafvikling	12			
<b>4 TRAFIKSIKKERHED</b>	<b>15</b>			
4.1 Sorte pletter	15			
4.2 Utryghed	17			
<b>5 HASTIGHED</b>	<b>19</b>			
<b>6 CYKLISTERNE</b>	<b>21</b>			
6.1 Det fremtidige cykelstinet	22			

## 1 TØNDER I DAG OG I MORGEN

Tønder by er tyngdepunktet for den sydvestlige del af Jylland og har karakter og funktion som center for handel og service. Tønder har desuden en rig bygningskultur i form af det gamle købstadsmiljø, som skal bevares og være en væsentlig del af Tønder bys fremtidige profil. Tønder er samtidig en by i konstant udvikling med udbygning af handelsstrukturen samt af bolig- og erhvervsstrukturen.

### *Vejnettets betydning for udviklingen*

Et af de forhold, som har stor betydning for oplevelsen af en god erhvervs- og bosætningsby, er den trafikale tilgængelighed, vejnettets udformning og udseende samt trafiksikkerhed og tryghed. Sikre og trygge skoleveje, en nem adgang til byen, hastigheder der er tilpasset den enkelte vejs funktion og omgivelser spiller en stor rolle for, hvor attraktiv byen opleves at handle i, bosætte sig i eller nedsætte sig i med en erhvervsvirksomhed.

### *Udfordringer*

I Tønder har trafikken gennem årene været stigende og dette forventes at fortsætte de næste mange år. Allerede nu oplever borgerne kødannelse og besvær med at komme ud fra sidevejene og det betyder, at den fremtidige trafikplanlægning skal have fokus på trafikafviklingen.

Desuden er der flere steder i byen, hvor trafikanterne er begyndt at benytte de mindre veje til gennemkørsel, hvilket er til stor gene for beboerne og de lette trafikanter, der færdes på disse veje. Den fremtidige vejstruktur skal således også imødekomme dette problem ved at der skal skabes et trafikvejsnet med god fremkommelighed samtidig med, at det ikke skal kunne betale sig at benytte de mindre veje som smutveje.

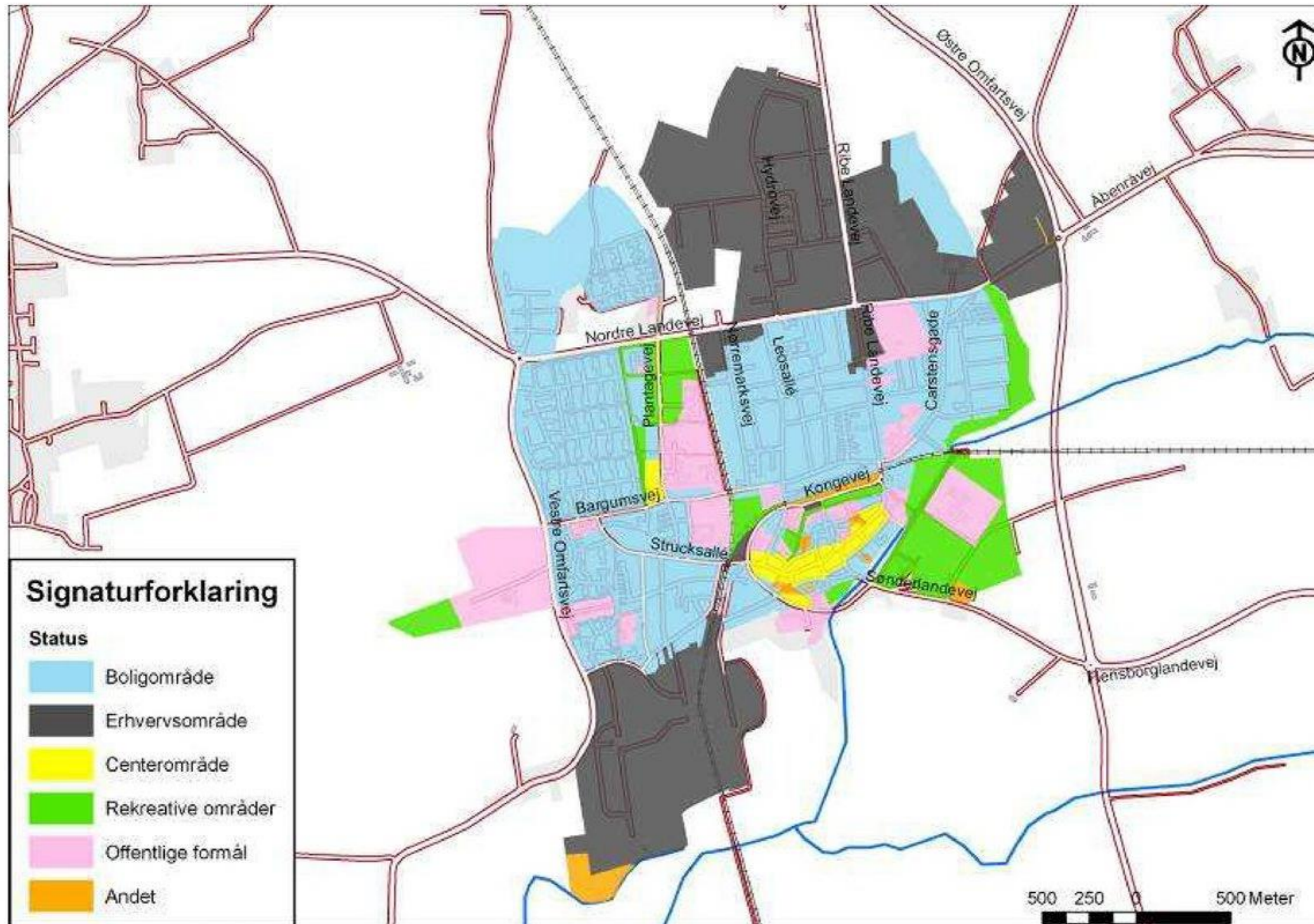
En anden udfordring er utryghed på vej- og stinettet. Gennem tilbagemeldinger fra borgerne er der udpeget en række utrygge steder på vej- og stinettet, ligesom uheldsanalysen udpeger et antal sorte pletter i Tønder by. En række af disse steder bør forbedres til gavn for trafiksikkerheden og trygheden, således at flest mulig vælger cyklen eller gang - til glæde for miljøet og folkesundheden.

## 1.1 Bolig- og erhvervsudbygningen i Tønder

Boligområderne i Tønder er primært koncentreret til den vestlige og centrale del af Tønder. Udbygningen af boligområderne vil i de kommende år primært ske i den nordvestlige del af Tønder nord for Nordre Landevej, hvor der er lokalplanlagt et område med en volumen på ca. 40 ha, svarende til 4-600 nye boliger.

Erhvervsområderne er koncentreret til den nordlige del af Tønder, nord for Nordre Landevej og i det sydvestlige hjørne ved Vestre Omfartsvej. Den fremtidige erhvervsudvikling er planlagt til at ske nord for Nordre Landevej, hvor der er afsat et område på ca. 50 ha til erhvervs- og industriformål.

# Trafikplan for Tønder by



Figur 1 Zonestatus for de forskellige områder i Tønder by.

## 1.2 Trafikken i byen - målsætninger

For at sikre og videreudvikle et godt og velfungerende vej- og stinet i Tønder by er det Kommunalbestyrelsens mål, at:

- ∞ der skal være en god fremkommelighed på vejnettet i Tønder by
- ∞ antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne skal reduceres.
- ∞ trafikanterne skal føle sig trygge når de færdes på vej- og stinettet i Tønder by.
- ∞ by- og boligområder ikke må belastes med unødigt – og tung trafik.
- ∞ der skal være gode parkeringsmuligheder i Tønder midtby; herunder også for autocampere

Det er med udgangspunkt i disse mål, at de kommende års udvikling af de kommunale færdselsarealer vil ske, og det er inden for disse områder Kommunen umiddelbart vil prioritere sin indsats.

### 1.2.1 Fremkommelighed

Tønder Kommune vil arbejde for, at der altid vil være en god fremkommelighed på vejnettet i Tønder by, således at trafikanterne ikke oplever uacceptable kødannelser på det overordnede vejnet. Konkret vil Kommunen arbejde for, at der ikke er kryds på trafikvejsnettet, hvor den gennemsnitlige ventetid i myldretiderne overstiger 60 sekunder for signalregulerede kryds og 35 sekunder for prioriterede kryds.

### 1.2.2 Trafiksikkerhed

I trafiksikkerhedsplanen for Tønder kommune har Kommunen valgt at arbejde efter målsætningen om at "antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne skal reduceres med 40 % inden udgangen af 2012 set i forhold til årene 2004-2006". Tønder Kommune vil igennem trafiksikkerhedsarbejdet for hele kommunen også arbejde hen imod at opfylde samme målsætning for Tønder by.

### 1.2.3 Tryghed

Borgere og gæster i Tønder by skal kunne færdes trygt på vej- og stinettet i byen. Konkret vil Tønder Kommune arbejde for, at der ved næste borgerundersøgelse ikke udpeges flere utrygge lokaliteter, med 3 utrygge borgere eller flere, end der er blevet i trafiksikkerhedsplanen fra 2008.

### 1.2.4 Gennemkørende trafik i boligområder

Mange boligejere føler sig generet af gennemkørende trafik på lokalvejsnettet i Tønder by. For at imødegå dette problem vil Kommunen arbejde for, at andelen af gennemkørende trafikanter på de sekundære lokalveje ikke må udgøre mere end 20 % af den samlede trafikbelastning på vejen. For de primære lokalveje er den acceptable andel for gennemkørende trafikanter højest 30 %.



# Trafikplan for Tønder by

## 1.2.5 Parkeringsforhold

Tønder Kommune vil arbejde for, at der altid er gode og attraktive parkeringsmuligheder i Tønder by. Konkret vil kommunen arbejde på at sikre så stort et udbud af parkeringsmuligheder, at belægningsprocenten for midtbyen samlet ikke overstiger 85%, målt som gennemsnittet over en hel hverdag (tidsrummet kl. 9-18).

## 1.3 Vejnettet i Tønder

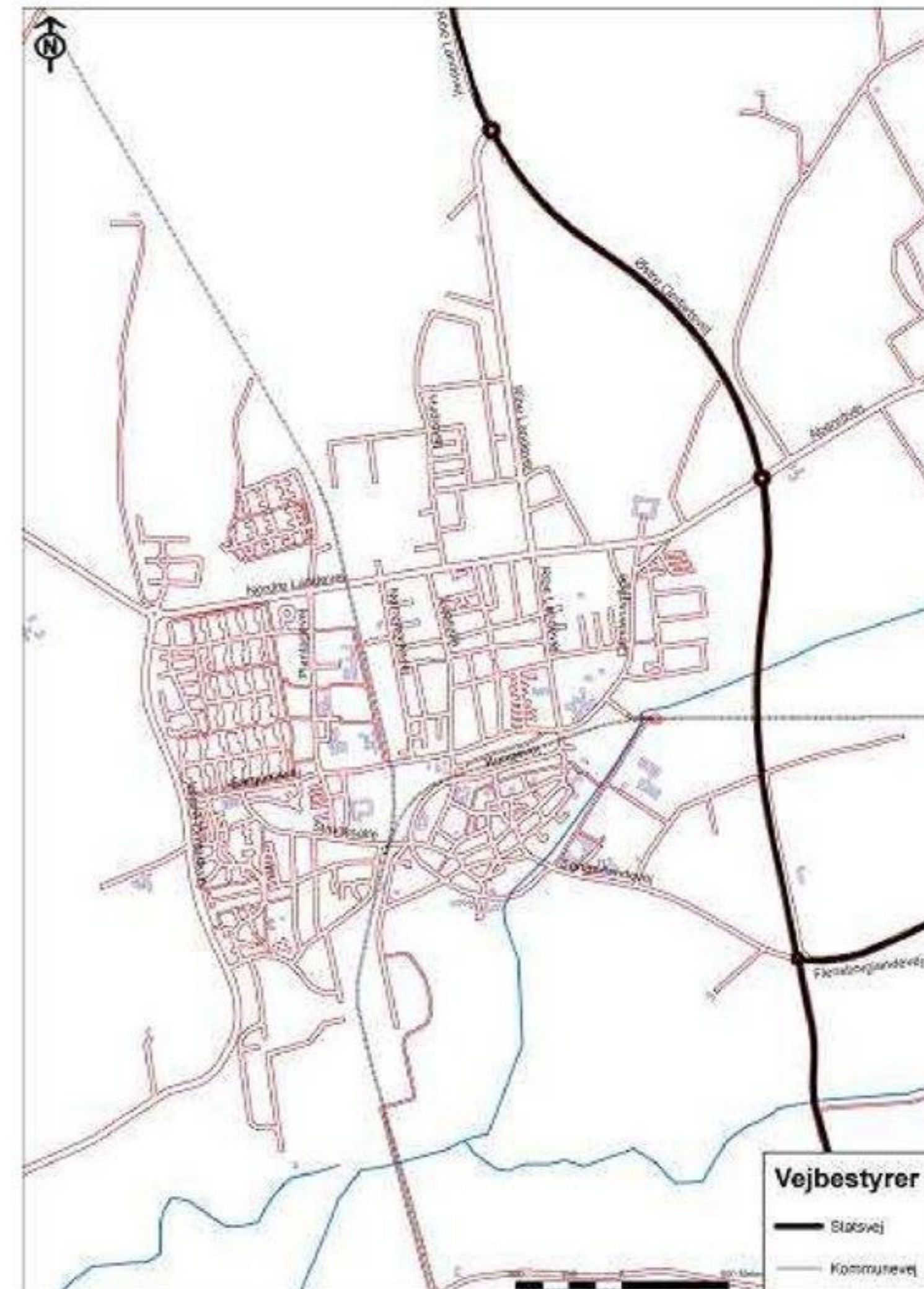
Det nuværende vejnet i Tønder er karakteriseret ved et trafikvejsnet, der skaber adgang nord- og sydpå samt østpå til motorvej E45 samt et lokalvejsnet, der danner adgang til de enkelte områder og bebyggelser i Tønder.

### *Det overordnede vejnet*

Det overordnede vejnet består af den nord-sydgående statsvej Ribe Landevej – Østre Omfartsvej (rute 11), den øst-vestgående Nordre Landevej og statsvejen Flensborg Landevej (rute 8) samt Vestre Omfartsvej.

Ribe Landevej – Østre Omfartsvej, der danner en naturlig afgrænsning af Tønder mod øst, forbinder byen med såvel grænsen som Ribe-Esbjerg. Nordre Landevej går igennem den nordlige del af Tønder og danner adgang såvel til Høj-er mod vest som til Hellevad-Rødekro-motorvej E45 i øst. Flensborg Landevej er den anden øst-vestgående forbindelse, der fra Tønder danner adgang til motorvej E45 via Tinglev. Fra Vestre Omfartsvej er der adgang til grænsen.

De fire overordnede veje giver tilsammen en god tilgængelighed til og fra Tønder by fra såvel nord som syd og fra øst. Dette har både betydning for pendlertrafikken og for erhvervstrafikken i Tønder.



Figur 2 Vejbestyrelsesforhold for vejnettet i og omkring Tønder.

## *Det lokale vejnet*

Vejnettet i selve Tønder by samt vejnettet på den vestlige side af byen har mere lokal betydning, hvor formålet med vejnettet primært er at skabe adgang mellem de enkelte dele af byen og til de enkelte bebyggelser.

# Trafikplan for Tønder by

## 2 DEN FREMTIDIGE VEJSTRUKTUR

For at kunne målrette planlægningsindsatsen samt håndtere de mange udfordringer der er inden for vej- og trafikområdet i en større sammenhæng, har Tønder Kommune valgt at inddele alle vejene i Tønder by i 4 vejklasser:

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

Vejklasserne gennemfartsveje og fordelingsveje dækker over det der betegnes som trafikveje, mens de to øvrige vejklasser er lokalveje.

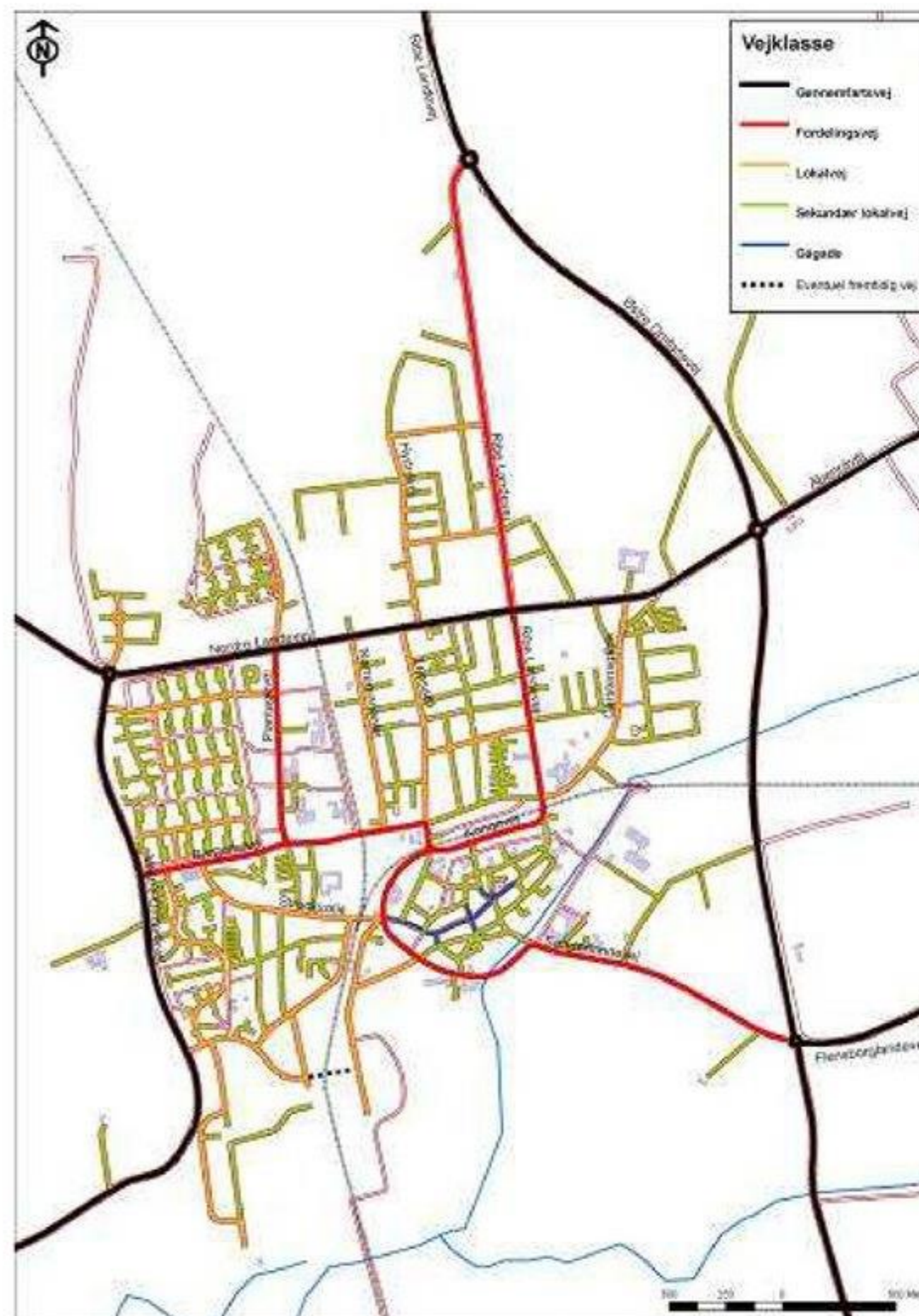
Gennemfarts- og fordelingsvejene omfatter de veje, som den gennemkørende trafik og trafik mellem de forskellige bydele skal benytte. Lokalvejene er derimod tiltænkt trafikanterne til og fra det enkelte område hhv. den enkelte ejendom.

### 2.1.1 Gennemfartsveje

Gennemfartsvejenes funktion er at sikre en høj grad af fremkommelighed for trafikken til og fra Tønder.

I Tønder by er følgende veje klassificeret som gennemfartsveje:

- ∞ Rute 11 (Ribe Landevej – Østre Omfartsvej),
- ∞ Nordre Landevej,
- ∞ Rute 8 (Flensborg Landevej)
- ∞ Vestre Omfartsvej



Figur 3 Vejklassificering for Tønder by (se også bilag 1).

## *Principper for udformning*

De fire veje har en høj trafiksikkerheds- og fremkommelighedsmæssig standard, og det er vigtigt at denne standard forbliver høj fremover. I relation til vejnettet i Tønder by betyder det, at der fremover ikke påtænkes etableret nye tilslutninger til disse veje. Hver ny tilslutning til de fire veje vil forringe såvel fremkommeligheden som trafiksikkerheden.

For gennemfartsvejene er der defineret følgende krav:

- ∞ Krydsninger mellem gennemfartsveje eller mellem gennemfartsveje og fordelingsveje sker i rundkørsler eller signalkryds.
- ∞ Krydsning mellem gennemfartsveje og lokalveje skal så vidt muligt undgås og som minimum ske i kryds understøttet af helleanlæg og evt. venstresvingsspor.
- ∞ Der skal være cykelsti eller cykelbane langs gennemfartsvejene på de delstrækninger, hvor cykelruter forløber.
- ∞ Der forekommer som udgangspunkt ikke faciliteter for fodgængerne på gennemfartsvejene.
- ∞ Hvor gennemfartsvejene forløber i byzonen er der som udgangspunkt belysning med en lyspunktshøjde og belysningsklasse, som er højere end på fordelingsvejene.

## 2.1.2 Fordelingsveje

Fordelingsvejenes funktion er at sikre en god fremkommelighed for trafikken til og fra Tønder fra de retninger, der ikke dækkes af gennemfartsvejene samt til de enkelte områder i Tønder by. Den tunge trafik i Tønder by skal så vidt muligt benytte gennemfartsvejene og fordelingsvejnettet.

I Tønder by er følgende veje klassificeret som fordelingsveje:

- ∞ Ribe Landevej (sydlige del)
- ∞ Kongevej
- ∞ Sønderlandevej
- ∞ Bargumsvej
- ∞ Plantagevej
- ∞ Dyrhusvej

## *Principper for udformning*

For fordelingsveje er der defineret følgende krav:

- ∞ Krydsninger mellem fordelingsveje sker som udgangspunkt i rundkørsler, signalkryds eller prioriterede kryds med kanalisering
- ∞ Krydsning mellem fordelingsveje og lokalveje vil være i prioriterede kryds evt. understøttet af helleanlæg, såfremt det er en primær lokalvej eller ved overkørsel såfremt det er en sekundær lokalvej. En overkørsel kan f.eks. være, at fortovet langs fordelingsvejen føres ubrudt forbi lokalvejen.

# Trafikplan for Tønder by

---

- ∞ Der er cykelsti eller cykelbane langs de dele af fordelingsvejene, som indgår i cykelrutenettet.
- ∞ Der er fortov langs fordelingsvejene i byzonen.
- ∞ Der er belysning langs alle fordelingsveje, og på sigt bør denne gøres ensartet med hensyn til lyspunktshøjde og belysningsklasse.

## 2.1.3 Lokalveje

Lokalvejenes funktion er at skabe adgang til det enkelte område hhv. den enkelte ejendom. Trafikken på lokalvejene skal forløbe på de bløde trafikanters præmisser, hvilket vil sige med passende lav hastighed.

For lokalvejene skelnes der mellem primære lokalveje og sekundære lokalveje.

### *Primære lokalveje*

De primære lokalveje er typisk stamveje, der sikrer adgang til et større boligområde, veje der sikrer adgang til offentlige funktioner (for eksempel sportsanlæg), veje til erhvervsområder samt mindre indfaldsveje til Tønder by.

### *Sekundære lokalveje*

De sekundære lokalveje er typisk boligvejene, vænger m. v., der giver adgang til den enkelte ejendom.

## *Principper for udformning*

For lokalvejene er opsat følgende principper:

- ∞ Særligt de sekundære lokalveje udformes, så de opfattes som indirekte og besværlige for den gennemkørende trafik. Det opnås ved lavere hastighedsgrænser og etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger, overkørsel i krydsene og blinde veje.
- ∞ Lokalveje, som indgår i den kollektive rutestruktur, bør dog så vidt muligt friholdes for overkørsler samt vertikale hastighedsdæmpere.
- ∞ Der er som udgangspunkt ikke cykelfaciliteter langs lokalvejene uanset om disse indgår i cykelrutenettet.
- ∞ Der er belysning langs alle lokalvejene i byzonen, og på sigt gøres denne ensartet med hensyn til lyspunktshøjde og belysningsklasse.

## 2.1.4 Fodgængerarealer

I forbindelse med større fremtidige vejprojekter vil der i højere grad blive taget hensyn til tilgængelighed for ældre og handicappede. Desuden vil der i samarbejde med interesseorganisationerne blive gennemført driftsmæssige forbedringer på infrastrukturen så som belægnings jævnhed.

## 3 TRAFIKBELASTNING

Trafikkens fordeling på vejnettet i Tønder kan karakteriseres ved, at størstedelen af trafikken afvikles på trafikvejsnettet. Trafikbelastningen på trafikvejsnettet ligger med en årsdøgntrafik (ÅDT) mellem 3.300 og 7.500 køretøjer pr. døgn i 2008.

På lokalvejsnettet ligger trafikbelastningen under 2.800 køretøjer pr. døgn.

### 3.1 Trafikafvikling

Allerede i dag oplever trafikanterne i Tønder by kødannelse forskellige steder i byen. I takt med såvel udbygningen af bolig- og erhvervsområderne som den generelle trafikstigning vil der inden for de kommende år begynde at opstå lange kødannelser, og trafikanterne vil blive pålagt uacceptable lange forsinkelser flere steder på vejnettet, såfremt der ikke sker udbygninger af flere knudepunkter.

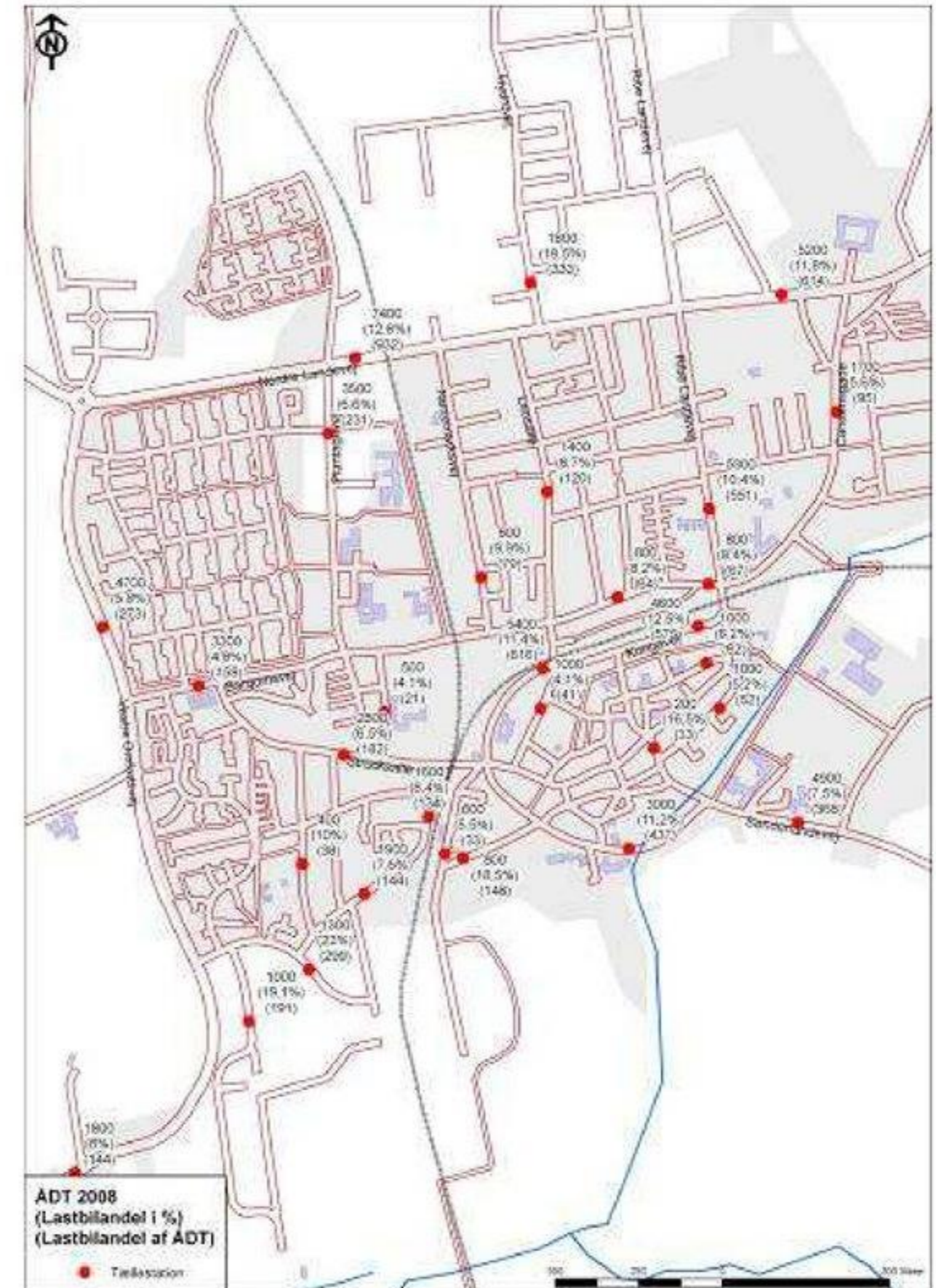
Kapacitetsberegninger på centrale vigepligtskryds i byen viser, at der må forventes trafikafviklingsproblemer i krydset:

- ∞ Nordre Landevej / Nørreremarksvej.

I beregningerne er der forudsat en generel trafikstigning på 2 % om året frem til år 2020.

Herudover har følgegruppen udpeget krydsene:

- ∞ Leos Allé / Bargumsvej / Grev Schacks Vej,



Figur 4 Årsdøgntrafik (ÅDT) for udvalgte veje i Tønder by (se også bilag 2).

# Trafikplan for Tønder by

- ∞ Dobbeltkrydset mellem Vestergade / Jernbanegade og Vestergade / Kongevej,
- ∞ Krydset Kongevej / Ved Slotsbanken / Skibbroen,
- ∞ Gennemkørsel af midtbyen

som kryds, hvor der i dag er problemer med at afvikle trafikken. Følgegruppen har endvidere påpeget, at der er problemer med at mange trafikanter benytter Grev Schacks Vej som smutvej, da de synes at det er en omvej at køre ned på Kongevej.

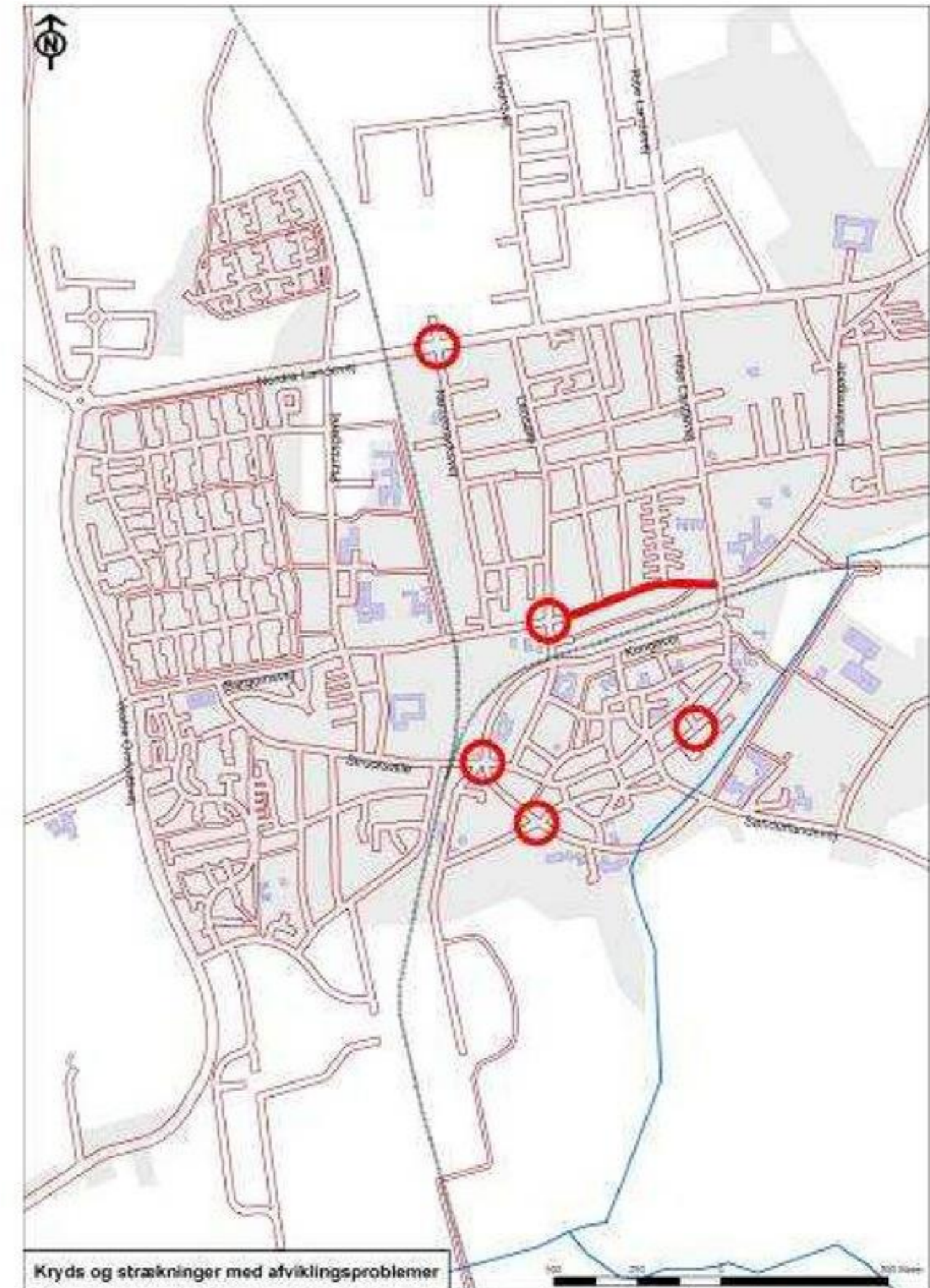
## 3.1.1 Aktiviteter

For at sikre en god fremkommelighed på vejnettet i Tønder by og for at forberede vejnettet til den fremtidige trafik påtænkes der i de kommende år følgende ud- / ombygninger:

Krydset Nordre Landevej / Nørremarksvej ombygges til et signalanlæg.

Krydset Leos Allé / Grev Schacks Vej / Bargumsvej ombygges, således at trafikstrømmen mellem Bargumsvej-Leos Allé syd prioriteres. Leos Allé nord kobles på som sidevej med vigepligt. Hvorvidt Grev Schacks Vej lukkes i krydset ved Bargumsvej eller tilsluttes som en sidevej med vigepligt besluttet i samråd med beboerne. I fald Grev Schacks Vej ikke lukkes i krydset ved Bargumsvej, må der forventes en omfattende hastighedsdæmpning på Grev Schacks Vej.

Dobbeltkrydset Vestergade / Jernbanegade og Vestergade / Kongevej. Krydset Vestergade / Jernbanegade medtages i signalreguleringen for krydset Vestergade / Kongevej. Herudover foreslås det, at Vestergades østlige krydsben i krydset ved Kongevej lukkes, og den østlige del af Vestergade gøres til gågade.



Figur 5 Lokalteter hvor der er eller må forventes problemer med trafikafviklingen.

Krydset Kongevej / Ved Slotsbanken / Skibbroen signalreguleres.

Torvet lukkes for trafik ved at Søndergades udmunding i Storegade lukkes.

Vidågade lukkes umiddelbart sydvest for Delasvej. Lukningen udformes så redningskøretøjer, varetransport og lette trafikanter kan passere.

Tønder Kommune vil indgå i en dialog med Vejdirektoratet angående mulighed for at tillade traktorer på Østre Omfartsvej på strækningen fra rundkørslen ved Nordre Landevej og frem til rundkørslen ved Flensborg Landevej.

I rundkørslen Østre Omfartsvej/Flensborg Landevej vil Kommunen arbejde for at Vejdirektoratet opstiller vejvisning for den tunge trafik, så den ledes ad Nordre Landevej og ikke igennem byen.



# Trafikplan for Tønder by

## 4 TRAFIKSIKKERHED

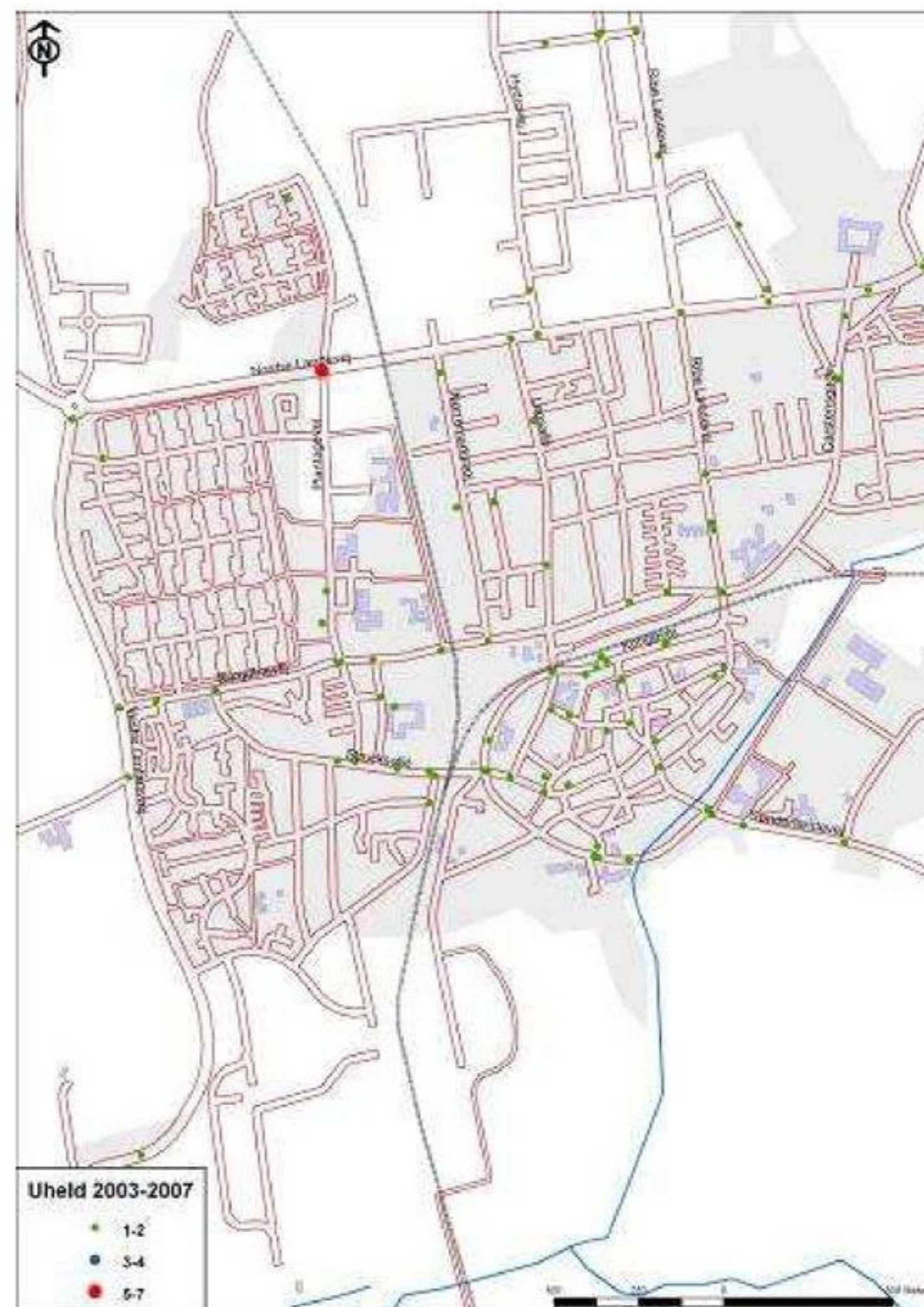
I perioden 1. januar 2003 til 31. december 2007 har politiet registreret 124 uheld i Tønder by, hvoraf de 34 resulterede i personskade. De 34 personskadeuheld omfatter 38 personer der kom til skade fordelt på 1 dræbt, 19 alvorligt og 18 lettere tilskadekomne. Antallet af tilskadekomne i trafikken i Tønder by har varieret gennem de seneste 5 år, men der synes at være en stigende tendens.

Godt 40 % af uheldene sker i kryds og resten på strækninger. Eneuheld og påkørsel af parkerede køretøjer er hyppige uheldstyper med andele på henholdsvis 25 og 14 %. Disse uheldstyper medfører dog sjældent personskader.

Af de 38 personer, der er kommet til skade i trafikken i Tønder by, er det fortrinsvist cyklister (42 %) og knallertførere (35 %), der kommer til skade. Herudover udgør fodgængerne 11 % af de tilskadekomne i byen, hvilket vil sige at de lette trafikanter i alt udgør 87 % af alle tilskadekomne i Tønder by. Hvis der skal opnås en reduktion i antallet af tilskadekomne, vil det primært skulle ske inden for denne trafikantgruppe. Gode stiforbindelser og sikre krydsninger af veje for de lette trafikanter etc. er derfor et vigtigt tema for trafikplanen og for at opnå en bedre trafiksikkerhed i byen. Desuden kan kampagner, kontrol og oplysning ligeledes være med til at nedbringe antallet af tilskadekomne lette trafikanter.

### 4.1 Sorte pletter

På baggrund af de politiregistrerede uheld for den seneste 5 årige periode er der foretaget en udpegning af sorte pletter i Tønder by. Udpegningen har medført, at et kryds og tre strækninger er blevet udpeget som sorte pletter.



Figur 6 De politiregistrerede uhelds placering på vejnettet (se også bilag 3).

Det drejer sig om:

- Krydset Nordre Landevej / Plantagevej
- Strækningen på Ribe Landevej mellem Kastanieallé og Carstensgade.
- Strækningen på Kongevej mellem Østergade og Leos Allé.
- Strækningen på Strucksallé - Vestergade mellem Ludvig Andresensvej og Popsensgade.

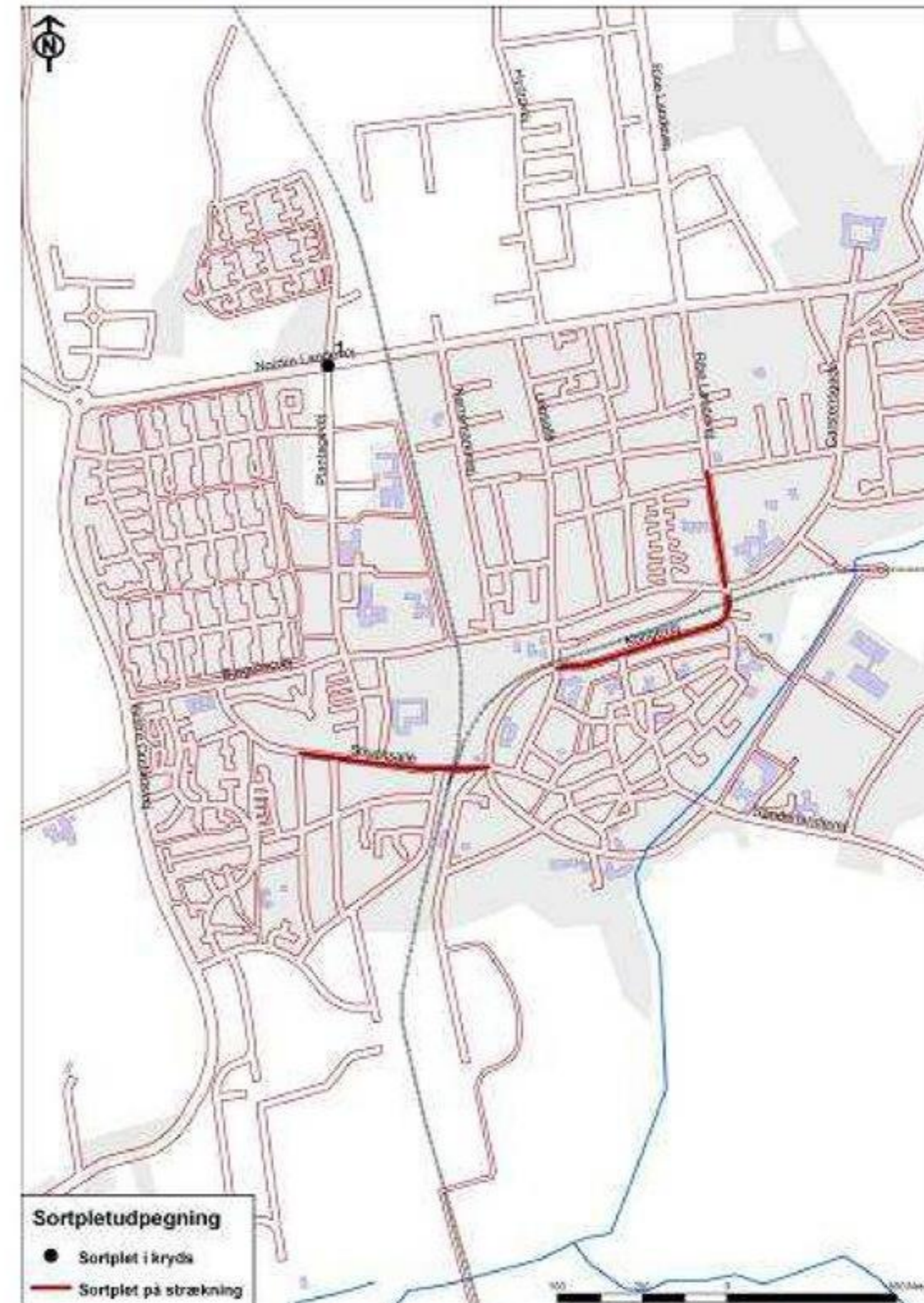
## 4.1.1 Aktiviteter

I krydset Nordre Landevej / Plantagevej ændres signalgivingen i krydset, således at signalerne bliver mere synlige og danner en "signalmæssig" portvirkning ved stoplinierne.

På Ribe Landevej mellem Kastanieallé og Carstensgade beskæres beplantningen langs vestsiden af Ribe Landevej.

For de 2 øvrige sorte pletter er uheldene meget spredte og af forskellig karakter, og der er ikke nogle oplagte løsninger på de "mange" uheld.

For at forbedre forholdene for de lette trafikanter vil kommunen etablere en række fysiske foranstaltninger som f.eks. cykelstier, hastighedsdæmpere, krydsningsheller og hastighedszoner. Her foruden vil kommunen også styrke samarbejdet med skoler, uddannelsesinstitutioner og politiet for at få forbedret færdselstræningen for de yngste trafikanter samt for at få ændret adfærden i trafikken blandt de øvrige aldersgrupper.



Figur 7 Sorte pletter på vejnettet i Tønder.

# Trafikplan for Tønder by

## 4.2 Utryghed

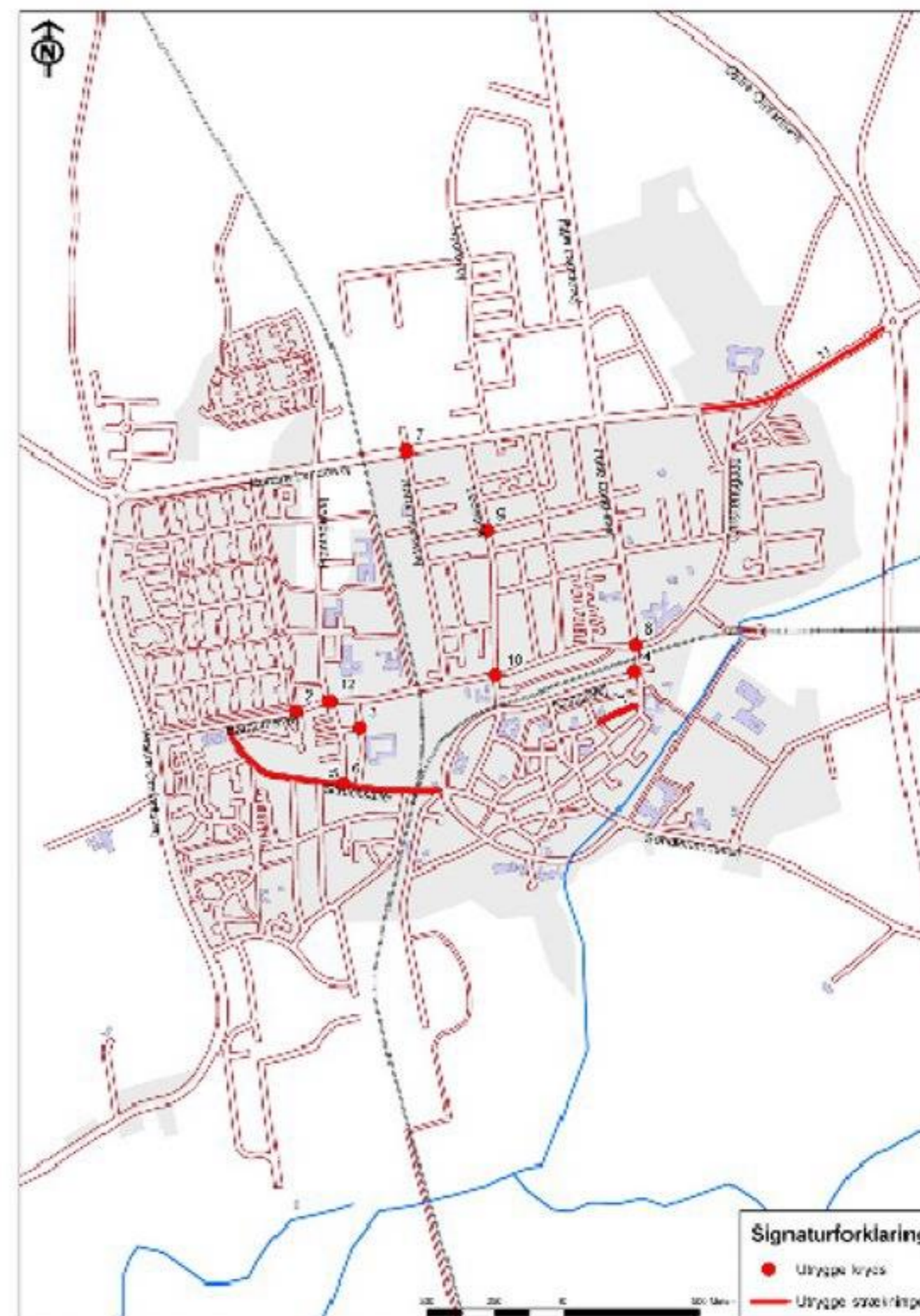
I forbindelse med udarbejdelsen af trafikplanen for Tønder by samt trafiksikkerhedsplanen for Tønder Kommune er en række lokaliteter udpeget som utrygge. Af de utrygge lokaliteter der er udpeget i trafiksikkerhedsplanen er der i trafikplanen for Tønder by medtaget de lokaliteter, hvor der har været 3 eller flere borgere, der føler sig utrygge. De øvrige lokaliteter behandles i trafiksikkerhedsplanen.

Lokaliteter som er udpeget som utrygge:

1. Nørregades østlige ende
2. Den sydøstlige afslutning af det separate stisystem ved Hjejlen
3. A. J. Andersensvej
4. Krydset Østergade / Kongevej
5. Strucksallé mellem Bargumsvej og Kongevej
6. Krydset Strucksallé / Plantagevej
7. Krydset Nordre Landevej / Nørremarksvej
8. Krydset Ribe Landevej / Carstensgade / Grev Schacks Vej / Kongevej
9. Krydset Leos Allé / Dragonvej / Margrethevej
10. Krydset Leos Allé / Bargumsvej / Grev Schacks Vej
11. Nordre Landevej mellem Østre Omfartsvej og Buen
12. Plantagevejs sydlige del samt krydset Bargumsvej / Plantagevej

### 4.2.1 Aktiviteter

Ved den sydøstlige afslutning af det separate stisystem ved Hjejlen er det utrygt for cyklisterne at krydse Bargumsvej. Krydsningen ved etablering af en krydsningshelle på Bargumsvej, således at cyklister og fodgængere kan krydse Bargumsvej i 2 tempi.



Figur 8 Utrygge lokaliteter i Tønder by

Ved Tønder Kommuneskole er der etableret en vejlukning i den østlige ende af A. J. Andersensvej. Vejlukningens placering giver uheldige situationer om morgenen, når forældrene kommer og sætter deres børn af ved skolen, hvor A. J. Andersens Vej benyttes som afsætningsplads. En eventuel ændring af i vejlukningen drøftes med politiet og skolen. I samme forbindelse drøftes muligheden for dobbeltrettet biltrafik på den nordlige del af Skolevej på strækningen fra Bargumsvej og frem til skolens parkeringsplads.

Desuden er det utrygt for cyklister og fodgængere at krydse Kongevej i krydset Østergade / Kongevej. Krydset ombygges med bedre krydsningsfaciliteter for cyklister og fodgængere med bl.a. krydsningsheller.

Strucksallé mellem Bargumsvej og Kongevej er udpeget som utryg pga. for høj hastighed, meget trafik, dårlige oversigtsforhold og manglende cykelsti. Strækningen hastighedsdæmpes og parkeringsforholdene strammes op med afmærkede båse.

Krydset Strucksallé / Plantagevej er udpeget som utrygt pga. dårlige oversigtsforhold. Hastighedsdæmpningen af Strucksallé og opstramningen af parkeringsforholdene vil afhjælpe dette problem.

Krydset Nordre Landevej / Nørremarksvej er udpeget som et farligt kryds. Krydset signalreguleres.

Krydset Ribe Landevej / Carstensgade / Grev Schacks Vej / Kongevej er udpeget som et farligt kryds. Afmærkningen i krydset strammes op og den tilstødende del af Kongevej ombygges med ændret stiforløb.

Krydset Leos Allé / Dragonvej / Margrethevej føles utryg fordi bilerne ikke holder tilbage. I krydset ændres den højre vigepligt til ubetinget vigepligt fra Margrethevej og Dragonvej. Vigepligtsforholdene ændres tilsvarende i krydset Leos Allé / Ingridvej

Krydset Leos Allé / Bargumsvej / Grev Schacks Vej er udpeget som utrygt. Krydset ombygges og Grev Schacks Vej lukkes.

Nordre Landevej mellem Østre Omfartsvej og Buen er utryg pga. for høj hastighed. Kommune vil arbejde for at politikontrollen på strækningen intensiveres.

Udmundingen af Plantagevejs sydlige ben i krydset ved Bargumsvej er udpeget som utryg. Eventuelle ændringer i krydset drøftes med politiet.

I samarbejde med Politiet vil det blive vurderet, hvorvidt der bør etableres et fodgængerfelt på tværs af Bargumsvej nær Skolevej. Dette fodgængerfelt vil understøtte skolepatruljens arbejde.

Af betydning for fodgængerne skal det nævnes, at der arbejdes med planer for etablering af en pladsdannelse hen over Kongevej ved rådhuset.

# Trafikplan for Tønder by

## 5 HASTIGHED

Et af trafiksikkerhedens kerneproblemer er hastigheden. Gennem tiden har mange undersøgelser vist, at der er en tæt sammenhæng mellem hastighedsniveauet og risikoen for uheld såvel som alvorligheden af de uheld, der sker – jo højere hastighed des større risiko for uheld og desto mere alvorlige konsekvenser. Dette gør sig også gældende i Tønder by.

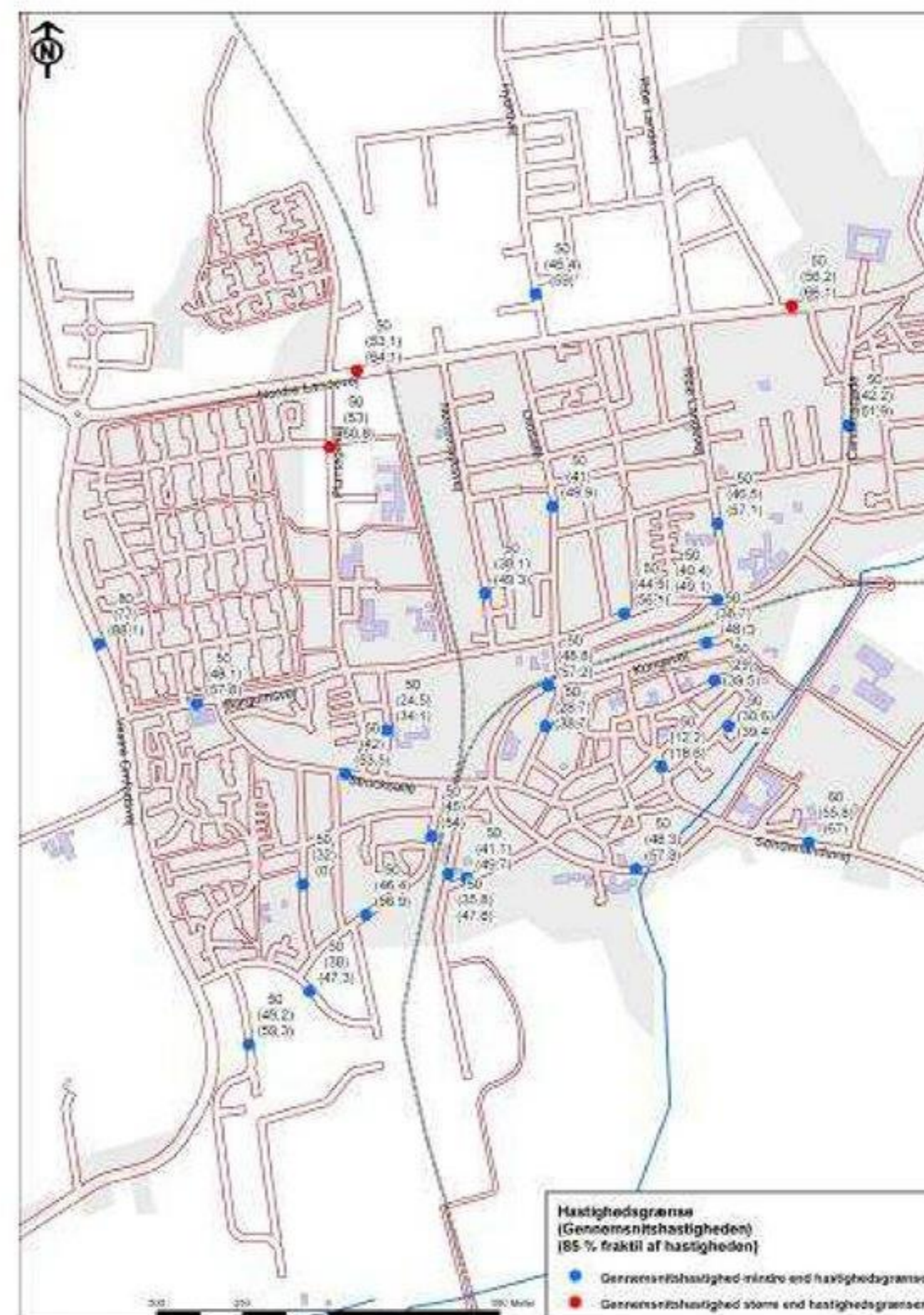
På landsplan skønnes det, at mindst hvert femte trafikuheld kan tilskrives for høj hastighed. En række undersøgelser har vist, at reduceres gennemsnitshastigheden med 5 km/t, så reduceres antallet af trafikuheld med 15-20 % og antallet af personskader med ca. 10 %.

Høj hastighed er samtidig en kilde til utryghed blandt de lette trafikanter, hvor specielt børnene og de ældre medborgere påvirkes. Eksempelvis er høj hastighed på skolevejene et kendt problem, som mange kommuner arbejder med. Herudover har høj hastighed på visse strækninger medført, at ældre har følt sig begrænset i, hvor de tør færdes.

Det er derfor vigtigt at planlægge og styre bilernes hastighed, således at bilernes hastighed tilpasses vejen, dens omgivelser og de øvrige trafikanter, som færdes der.

For at sikre et nøje samspil mellem hastighedsgrænser og vejens klasse, udformning, funktion og omgivelser er der udarbejdet følgende plan for de fremtidige hastighedsgrænser på vejnettet i Tønder by, som Kommunen i de kommende år vil arbejde på at udmønte.

Hovedelementet i planen er etablering af 30 / 40 km/t hastighedszoner i bolig- og centerområder kombineret med hastighedsdæmpning og øget hastighedskontrol.



Figur 9 Hastighedsgrænser og målte hastigheder (se også bilag 4).

## 5.1.1 Aktiviteter

På Nordre Landevej ændres hastighedsgrænsen til 60 km/t på hele strækningen fra rundkørslen ved Vestre Omfartsvej og til Rundkørslen ved Østre Omfartsvej. Herved sikres en god overensstemmelse mellem vejens udformning og den skilte hastighed, ligesom det medvirker til at gøre det overordnede vejnet mere attraktivt for den gennemkørende trafik. Ændringen i hastighedsgrænsen vil suppleres af regelmæssig hastighedskontrol således at det sikres, at trafikanterne overholder 60 km/t hastighedsbegrænsningen. Hastighedsmålinger på strækningen viser, at en del trafikanter kører hurtigere end 60 km/t.

På Plantagevej viser målinger, at gennemsnitshastigheden på det nordlige stykke er målt til 53 km/t og med en 85 % fraktil på 61 km/t. For at få sænket hastighedsniveauet på Plantagevej vil der blive etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger.

### *Hastighedszoner*

I samarbejde med beboerne i de enkelte boligområder vil Tønder Kommune i de kommende år arbejde på at få etableret 30 /40 km/t hastighedszoner som angivet på kortet. Etablering af hastighedszonerne markeres med E68.4/E69.4 tavler og overkørsler ved alle adgangsveje til det enkelte område samt i relevant omfang hastighedsdæmpning i områderne.

## 5.1.2 Aktiviteter

Hastighedsniveauet på Ribe Landevej samt Viben vil blive overvåget med sigte på at etablere hastighedsdæmpning, såfremt hastighedsniveauet bliver for højt. En beslutning herom sker i samarbejde med politiet.



# Trafikplan for Tønder by

## 6 CYKLISTERNE

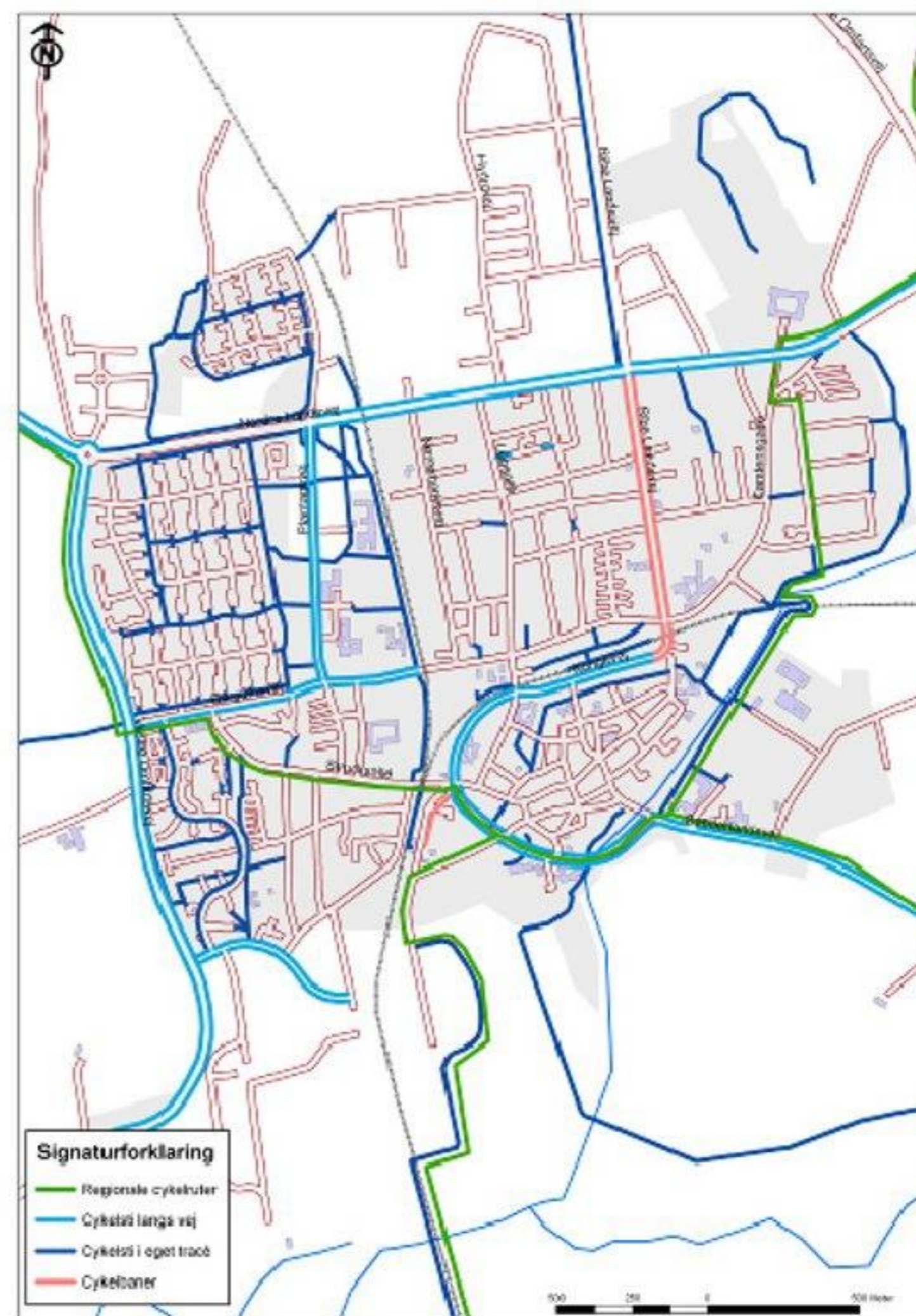
I dag er der etableret cykelstier langs Vestre Omfartsvej, Nordre Landevej, Plantagevej, Bargumsvej, Sønder Landevej og Kongevej. Desuden er der cykelbaner langs Ribe Landevej fra Nordre Landevej og ned til Kongevej samt i den sydøstlige side af Jernbanegade.

Boligområderne mod vest er udbygget med cykelstier i eget tracé, som er forbundet med uddannelsesinstitutioner, skoler og børnehaver i området. Cykelstierne i eget tracé er ligeledes forbundet med de førnævnte cykelstier langs de større veje. I de øvrige boligområder i byen er der meget få cykelstier i eget tracé, og ingen cykelstier langs vejene. I erhvervsområderne er der ingen cykelstier.

I Tønder midtby er der cykelstier i eget tracé langs vandet og i de offentlige parker. Cykelstinettet i midtbyen er koblet op på cykelstierne langs Kongevej, hvilket kobler cykelstierne i midtbyen sammen med de øvrige cykelstier i byen.

### *Regionale cykelruter*

Der er endvidere 3 regionale cykelruter, som løber igennem Tønder by, hvor den ene (cykelrute 8) kommer fra nord / vest fra Møgeltønder Omfartsvej og fortsætter ad Vestre Omfartsvej – Bargumsvej - Strucksalle – Vestergade – Kongevej – Ved Slotsbanken og videre mod syd. Den anden rute er cykelrute 9, som kommer fra nord via Tyvsevej og fortsætter ad Åbenråvej - Nørre Landevej – Nordre Landevej - Carstensgade – Klostervej – Marskvej og videre ad den separate stiforbindelse langs åen og frem til Sønder Landevej. Den tredje cykelrute (cykelrute 12) kommer fra øst og løber ad Flensborg Landevej og videre ad Sønder Landevej frem til Kongevej.



Figur 11 Eksisterende cykelstier og -baner samt regionale cykelruter (se også bilag 6).

## 6.1 Det fremtidige cykelstinet

For at cykelstinet kan fremstå attraktivt, skal cykelstinet være sammenhængende og give adgang fra boligområderne og frem til f.eks. skoler, uddannelsesinstitutioner, kollektive knudepunkter og midtbyen. Herforuden skal der også være gode forhold for cyklisterne langs de trafikerede veje.

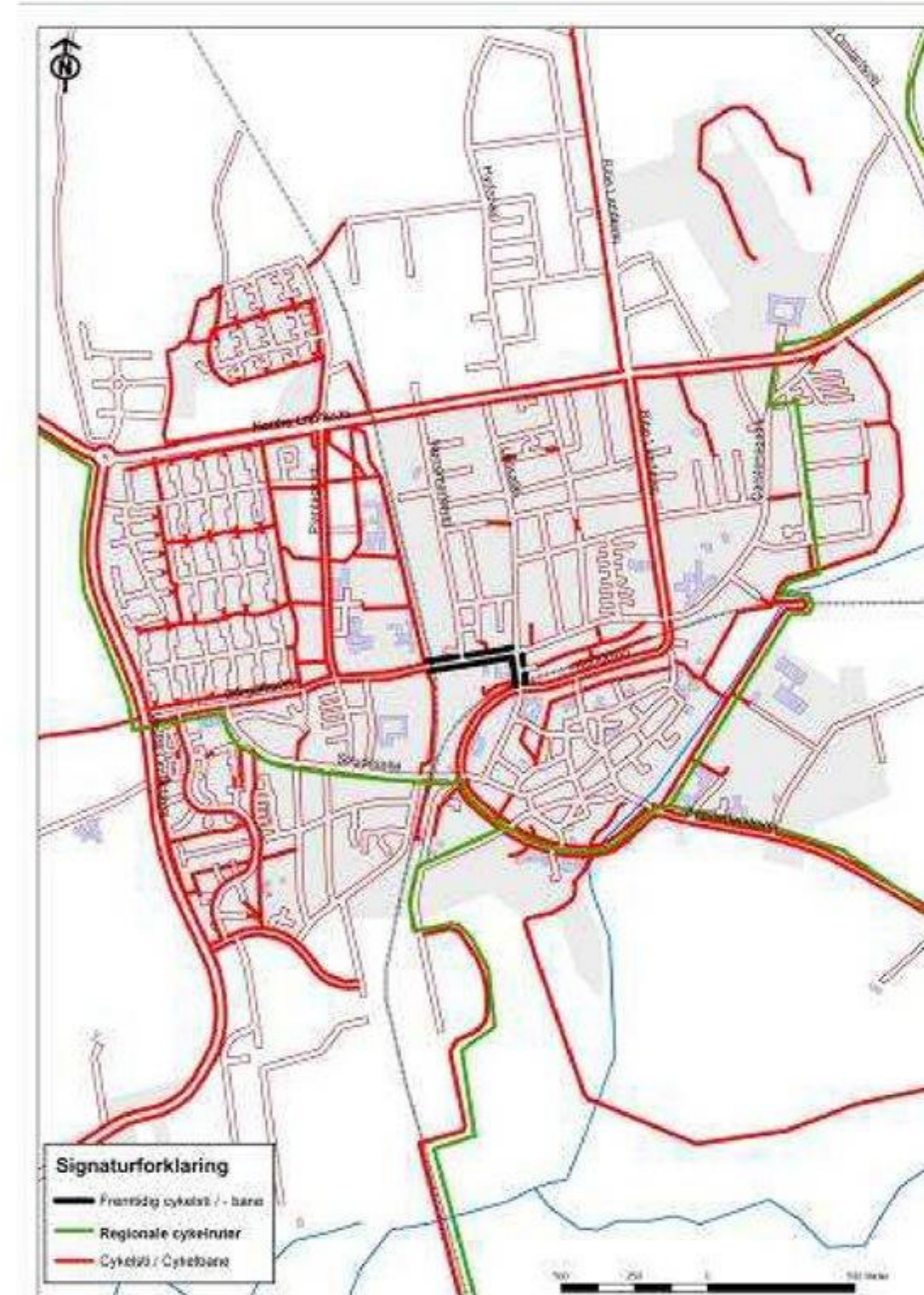
### 6.1.1 Aktiviteter

For at skabe et attraktivt og sammenhængende net af cykelstier og -baner i Tønder by er der enkelte strækninger, hvor der mangler cykelstier. Derfor vil Tønder Kommune arbejde for at:

- ∞ der etableres enkeltrettet cykelstier / -baner langs Leos Allé mellem Kongevej og Bargumsvej
- ∞ der etableres enkeltrettet cykelstier / -baner på Bargumsvej mellem Leos Allé og jernbanen umiddelbart vest for Nørremarksvej.

Vælges en løsning med cykelsti på Bargumsvej, bør denne videreføres frem til Skolevej.

Der er et ønske om at de nuværende cykelbaner på Ribe Landevej ombygges til enkeltrettet cykelstier på strækningen fra Nordre Landevej og til Kongevej. Såfremt trafikmængden stiger væsentligt, vil dette blive overvejet.



Figur 12 Fremtidige net af cykelstier og cykelbaner i Tønder by (se bilag 7).



# Trafikplan for Tønder by

---

## 7 PARKERING

Tønder Kommune har i 2007 gennemført en analyse af parkeringsforholdene i Tønder midtby. Midtbyen rummer ca. 935 parkeringspladser til biler, hvoraf 65 parkeringspladser ikke er afmærkede. Der er tidsbegrænsning på 1/3 af pladserne i perioder på 1 time, 2 timer og 3 timer, mens de resterende 2/3 ikke er omfattet af tidsbegrænsninger.

Analysen viser, at 70 - 80 % af parkeringspladserne i midtbyen benyttes på hverdagene i tidsrummet 10.00-13.00. Det svarer til, at der er 175-275 ledige parkeringspladser i dette tidsrum. Om eftermiddagen er belægningsgraden mindre, hvor der i de sene eftermiddagstimer fra kl. 16.00-18.00 er mellem 40-60 % belagte pladser. Det svarer til, at der er 375 - 550 ledige pladser. På baggrund af analysen er det konkluderet, at der foreløbig ikke er behov for etablering af flere parkeringspladser i midtbyen, for at kunne dække det daglige parkeringsbehov.

I forbindelse Tønder Festivalen, julemarkedet samt ved store arrangementer i Tønder Hallerne er der ønske om aflastningsparkeringspladser ved Sønder Landevej. Desuden er der ønsker fra turister om en attraktiv plads for autocampere i Tønder. Denne type turisme er i vækst, og Tønder by vil kunne blive et oplagt besøgsmaal for disse turister, hvis der etableres de rigtige faciliteter.

Uden for midtbyen er der ikke konstateret parkeringsproblemer, og her regulerer den enkelte lokalplan for hvor mange parkeringspladser der skal etableres.

### 7.1.1 Aktiviteter

Parkeringshenviisningen på Kongevej forstærkes, således at trafikanterne får lettere ved at finde ledige p-båse

Viser der sig på længere sigt et problem med at finde ledige parkeringspladser i midtbyen, kan der etableres 2- eller 3-timers parkeringsrestriktioner. Herved sikres, at parkeringspladserne primært benyttes af de handlende og ikke af de ansatte i midtbyens forretninger.

Parkeringsforholdene i og omkring Frigrunden vil blive gennemgået i samarbejde med politi og beredskab mhp. en mere veldefineret parkering samt parkeringsforbud.

På Ved Slotsbanken etableres standsningsforbud på strækningen fra parkeringspladsen og frem til krydset ved Kongevej.

For at imødekomme parkeringsbehovet ved store arrangementer i Tønder by, vil Tønder Kommune etablere en aflastningsparkeringsplads syd for Sønder Landevej overfor Idrætsanlægget som supplement til arealet ved Ved Slotsbanken.

Desuden vil Tønder Kommune arbejde for at der bliver etableret en central plads til autocampere tæt på bymidten f.eks. syd for Sønder Landevej overfor Idrætsanlægget. En sådan plads skal indeholde toiletfaciliteter, affaldshåndtering, vand og el.

I løbet af de kommende år gennemføres en fornyet analyse af parkeringsforholdene i Tønder by. Dette sker som følge af de mange ændringer i bl.a. dagligvarebutikstrukturen, Skibbroprojektet samt de førnævnte nye aflastningsparkeringspladser ved Sønder Landevej. Parkeringsanalysen vil også inkludere turistsæsonen.

## 8 VARE- OG GODSTRANSPORT

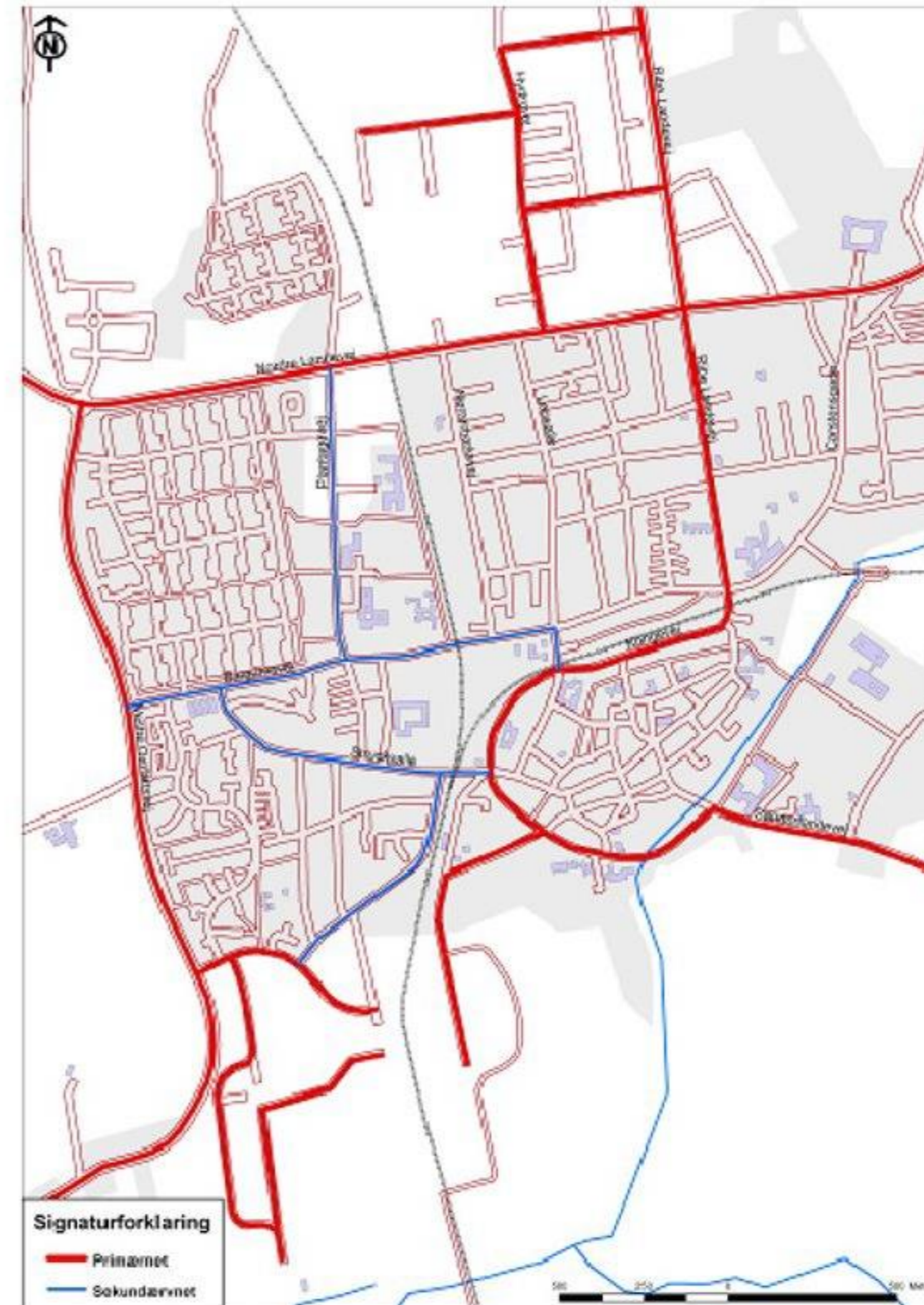
En række af borgerhenvendelserne omhandler utryghed som følge af mange lastbiler på vejnettet, særligt lokalvejsnettet. For at reducere denne utryghed er der udpeget et net af veje, et såkaldt varetransportnet, hvor det er tiltænkt at den tunge trafik primært skal færdes. Vejene i dette varetransportnet vil fremover, og så vidt det er muligt, fastholde en udformning der tilgodeser de tunge køretøjer, mens der på det øvrige vejnet kan etableres tiltag til begrænsning af lastbilerne, såfremt der er behov herfor.

Varetransportnettet omfatter et primært og et sekundært net. Det primære varetransportnet består af vejene i industriområderne i syd og i nord samt gennemfarts- og fordelingsvejene i Tønder by. Dette net sikrer en god forbindelse mellem industriområderne og det overordnede vejnet.

Det sekundære varetransportnet omfatter de veje som skal benyttes fra det primære varetransportnet og til f.eks. forretninger i byen.

### 8.1.1 Aktiviteter

Tønder Kommune vil arbejde med implementeringen af vare- og godstransportnettet via skiltning, vejvisning og information til vognmænd. Som tidligere angivet (kapitlet om trafikafvikling) vil Tønder Kommune arbejde for, at Vejdirektoratet opstiller en vejvisning i krydset Østre Omfartsvej/ Flensborg Landevej, så de tunge køretøjer ledes ad Nordre Landevej og ikke gennem byen.



Figur 13 Vejnet til gods- og varetransport.

# Trafikplan for Tønder by

## 9 KOLLEKTIV TRAFIK

Tønder by betjenes af 9 regionale buslinier. En gennemgang af busplanerne viser, at en række buslinier ikke kører ad samme rute til og fra Tønder, ligesom deres frekvens over dagen varierer. Det betyder f.eks., at tager man bussen fra et boligområde og ind til midtbyen, er det ikke sikkert, at det er samme busrute man skal med for at komme tilbage igen. Det medfører en uklarhed i busbetjeningen, hvilket kan virke som en barriere for nogle borgere.

En anden barriere for at tage bussen er afstanden til nærmeste stoppested. I midtbyen ligger stoppestederne forholdsvis tæt, og der er ingen steder, hvor der er mere end 400 meter til nærmeste stoppested. Uden for midtbyen er der flere boligområder, hvor afstanden til nærmeste stoppested er mere en 400 meter, som anses for acceptabelt at gå for at komme med bussen.

### 9.1.1 Aktiviteter

I forbindelse med den fremtidige kollektive trafikplanlægning vil Tønder Kommune indgå i en dialog med Sydtrafik om en busrutestruktur, der bliver mere overskuelig og med en forbedret stoppestedstruktur samt mulighed for trafikforbindelser over grænsen. I de tilfælde hvor en bus kører i depot, vil muligheden for at passagererne vil kunne køre med fra busstationen og til jernbanestationen blive drøftet med Sydtrafik.

Desuden vil Tønder Kommune arbejde for, at der bliver etableret en lokal bybusrute, der betjener Tønder, Møgel-tønder og Abild.



Figur 14 Busstoppestedernes placering og afstand til stoppestederne.

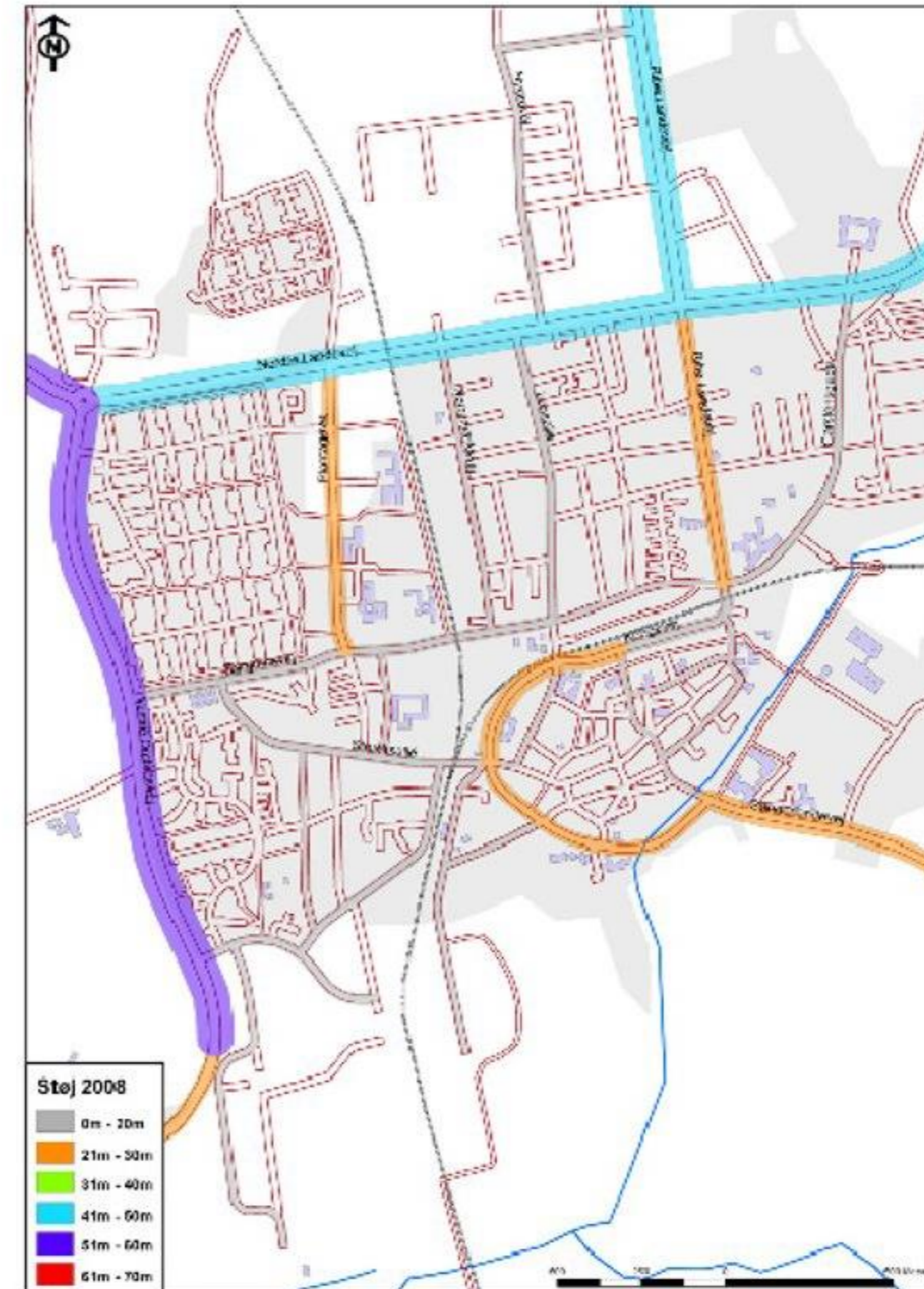
## 10 TRAFIKSTØJ

Trafikstøj kan ofte virke generende for de folk, der bor langs stærkt trafikerede veje. Forskningsresultater har vist, at trafikstøj kan have en negativ indvirkning på folks helbred og velvære. I Danmark skønnes det, at trafikstøj årligt er årsag til 200 – 500 for tidlige dødsfald og ca. 2.000 hospitalsindlæggelser pga. for højt blodtryk og hjertesygdomme.

Miljøministeriet har opsat vejledende grænseværdier for, hvor meget trafikstøj der kan accepteres i boliger, skoler, virksomheder mm. For boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler etc. ligger den vejledende grænseværdi for trafikstøj på 58 dB.

I forbindelse med udarbejdelsen af trafikplanen for Tønder by er der gennemført en overslagsmæssig beregning af, hvor meget trafikstøj der genereres fra vejene i byen. Beregningerne viser, i hvor stor en afstand fra vejmidten den vejledende grænseværdi for trafikstøj er overskredet. I forbindelse med beregningerne skal det dog nævnes, at der i beregningerne ikke er taget højde for lokale forhold som f.eks. niveauforskelle og beplantning, som kan have en støjreducerende effekt. Beregningsresultaterne skal derfor vurderes i forhold til de faktiske forhold.

Resultaterne af støjberegningerne viser, at Vestre Omfartsvej, Nordre Landevej og Ribe Landevejs nordlige del er de veje, hvorfra der genereres mest trafikstøj. Beregningerne for disse veje viser, at med dagens trafik er grænseværdien for trafikstøj overskredet i en afstand fra vejmidten på 40 til 60 meter. I 2020 vil støjgrænsen for Vestre Omfartsvej være 61 – 70 meter.



Figur 15 Korridorer hvor grænseværdien for trafikstøj er overskredet med dagens trafik. (Korridoren er beregnet uden hensyntagen til lokale beplantningsbælter, bygningsmasse, niveauforskelle mm.)

# Trafikplan for Tønder by

På de øvrige veje i byen er støjbelastningen forholdsvis begrænset.

I forbindelse med støjberegningerne på Vestre Omfartsvej skal det nævnes, at der ikke er taget højde for beplantningsbæltet langs østsiden af vejen. Beplantningsbæltet vil være med til at begrænse støjens udbredelse mod boligerne langs østsiden af vejen i en sådan grad, at boligerne ikke betragtes som støjplaget.

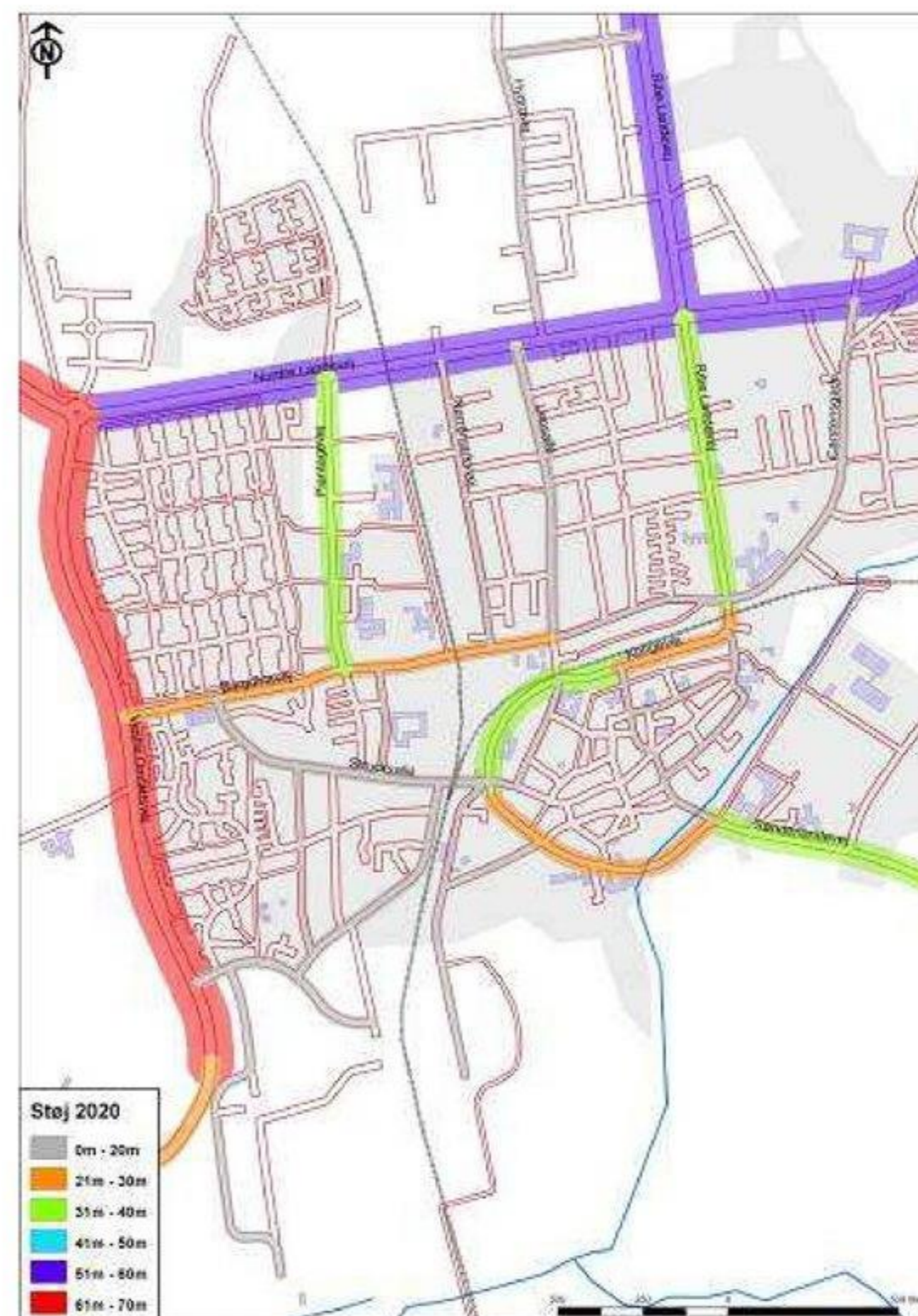
Langs Nordre Landevej er der enkelte boliger, som ligger inden for støjkorridoren, og disse boliger kan være støjplaget. Mange af boligerne langs vejen ligger dog bag et beplantningsbælte og er således "beskyttet" mod støjen.

Langs Ribe Landevejs nordlige del ligger der alene erhvervejendomme, og støjen fra vejen anses derfor ikke som et problem.

## 10.1.1 Aktiviteter

Til bekæmpelse af trafikstøjen i byen vil Kommunen i forbindelse med den løbende vedligeholdelse af vejene arbejde for, at der bliver anvendt støjsvage belægninger i renoveringsarbejdet på de mest støjbelastede strækninger.

Det skal dog understreges, at kommunen som vejmyndighed ikke er forpligtiget til at lave tiltag nu eller ved fremtidige vejprojekter, der reducerer vejtrafikstøjen.



Figur 16 Korridorer hvor grænseværdien for trafikstøj er overskredet med trafik fremskrevet til 2020. (Korridoren er beregnet uden hensyntagen til lokale beplantningsbælter, bygningsmasse, niveauforskelle mm.)

## 11 HANDLINGSPLAN

I det følgende er en opstilling af de forskellige anlægsmæssige projekter, som er foreslået i trafikplanen for Tønder by. For hvert projekt og aktivitet er der givet en subjektiv vurdering af tiltagets effekt på trafiksikkerhed, tryghed, trafikafvikling, vej- og stistruktur, parkeringsforhold, CO<sub>2</sub> udledning og trafikstøj. For anlægsprojekterne er der endvidere givet et overordnet anlægsskøn.

I forbindelse med anlægsskønnene skal det bemærkes, at der ikke er medtaget omkostninger til projektering, opmåling, tilsyn og arealerhvervelse.

Realiseringen af den samlede trafikplan for Tønder by forventes at kunne gennemføres inden for et anlægsbudget på 11 - 15 mio. kr.

I figur 17 er alle anlægsprojekterne og aktiviteterne fra trafikplanen vist på et oversigtskort, mens anlægsskønnene og de trafikale effekter ved de enkelte aktiviteter er vist i tabel 1.

Anlægsprojekterne og aktiviteterne i tabel 1 er gengivet i tilfældig rækkefølge, og Tønder Kommune vil i forbindelse med den årlige budgetlægning og den daglige drift foretage en løbende prioritering af projekterne. Prioriteringen og omfanget at projekter, der realiseres de kommende år, vil i høj grad afhænge af de midler, der stilles til rådighed for planens gennemførelse.



Figur 17 Oversigt over anlægsprojekter og aktiviteter (se også bilag 8).

# Trafikplan for Tønder by

NR	Tiltag	Trafiksikkerhed	Tryghed	Trafikafvikling	Vej- / stisstruktur	Parkering	CO <sub>2</sub> og støj	Anlægsskøn
1	Krydset Nordre Landevej / Nørremarksvej - Krydset signalreguleres.	••	•••	•••	••		•	1.100.000
2	Krydset Leos Allé / Grev Schacks Vej / Bargumsvej - Krydset ombygges med knækket prioritet og Grev Schacks Vej lukkes eventuelt.	••	•••	•••	•••		••	150.000
3	Dobbeltkrydset Vestergade / Jernbanegade og Vestergade / Kongevej - Signalregulering udvides til begge kryds, og den østlige del af Vestergade ændres til gågade.	•	••	•••	••		••	800.000
4	Krydset Kongevej / Ved Slotsbanken / Skibbroen - Krydset signalreguleres.	••	••	••	••		•	1.700.000
5	Storegade og Østergade - De 2 gågader forbindes ved lukning af Søndergade.	•	•		•••		•	25.000
6	Krydset Nordre Landevej / Plantagevej - Signalgivningen i krydset ændres.	••••	••		•			90.000
7	Plantagevej syd - Krydset ved Bargumsvej revurderes.	••	••••		••		••	75.000
8	Vidågade - Vejlukning umiddelbart sydvest for Delasvej.	•	••••	•	••		••	100.000
9	Sydøstlig afslutning af det separate stisystem ved Hjejlen - Etablering af krydsningshelle.	••	•••	•	••			80.000
10	A. J. Andersensvej - Den eksisterende vejlukning flyttes eventuel ligesom en eventuel åbning for dobbeltrettet trafik på Skolevejs nordlige del overvejes.	•	•••	••				60.000
11	Krydset Kongevej / Østergade - Krydset ombygges som en del af ombygningen af Kongevej mellem Carstensgade og Richtsensgade.	••	•••	•	••			4.000.000
12	Strucksallé mellem Bargumsvej og Kongevej - Strækningen hastighedsdæmpes, og parkeringsforholdene strammes op.	•••	•••	•	•••	•	••	200.000
13	Krydset Ribe Landevej / Carstensgade / Grev Schacks Vej / Kongevej - Afmærkningen i kryds strammes op, og Kongevej ombygges.	••	••	•	•			Indeholdt i lokalitet 11
14	Krydset Leos Allé / Dragonvej / Margrethevej - Vigepligten i krydset ændres.	•	••	•				15.000
15	Nordre Landevej - Hastighedsgrænsen ændres til 60 km/t på hele strækningen understøttet af øget hastighedskontrol på strækningen.	••	•	•			••	-

# Trafikplan for Tønder by

NR	Tiltag	Trafiksikkerhed	Tryghed	Trafikafvikling	Vej- / stistruktur	Parkering	CO <sub>2</sub> og støj	Anlægsskøn
16	Plantagevej - Der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger.	••	•••		•••		••	80.000
17	Leos Allé mellem Kongevej og Bargumsvej - Der etableres cykelsti eller – baner.	••	•••	•	•••		•	300.000
18	Bargumsvej mellem Leos Allé og jernbanen eller Skolevej - Der etableres cykelsti eller – baner.	••	•••	•	•••		•	700.000 *1.200.000
19	Etablering af aflastningsparkeringspladser syd for Sønder Landevej ved Idrætsanlæg (etableret i grus).	•	•	•	•	•••	•	1.100.000
20	Etablering af central plads til autocampere.					•••		600.000
21	Opsætning af skilte og tavler med vare- / godstransportnet.	•	••	•	•••		•••	110.000
22	Fodgængerfelt på Bargumsvej incl. belysning.	•	•••				•••	25.000
23	Ændrede parkeringsforhold ved Frigrunden.			••		•••		5.000
24	Enkeltrettet cykelstier på Ribe Landevej på strækningen fra Nordre Landevej og til Kongevej.	•••	•••		•••		•••	2.400.000
I alt								11.330.000 **14.930.000

Tabel 1 Samlet oversigt over projekter og aktiviteter foreslået i trafikplanen for Tønder by. For hvert projekt er angivet en subjektiv vurdering af projektets effekt på trafiksikkerhed, tryghed, trafikafvikling, vej- og stistruktur, parkering, CO<sub>2</sub> og trafikstøj samt et anlægsskøn. \* Anlægsskøn for etablering af cykelsti frem til Skolevej, \*\* Anlægsskøn indregnet cykelsti på Bargumsvej frem til Skolevej samt cykelstier på Ribe Landevej.



# Trafikplan for Tønder by

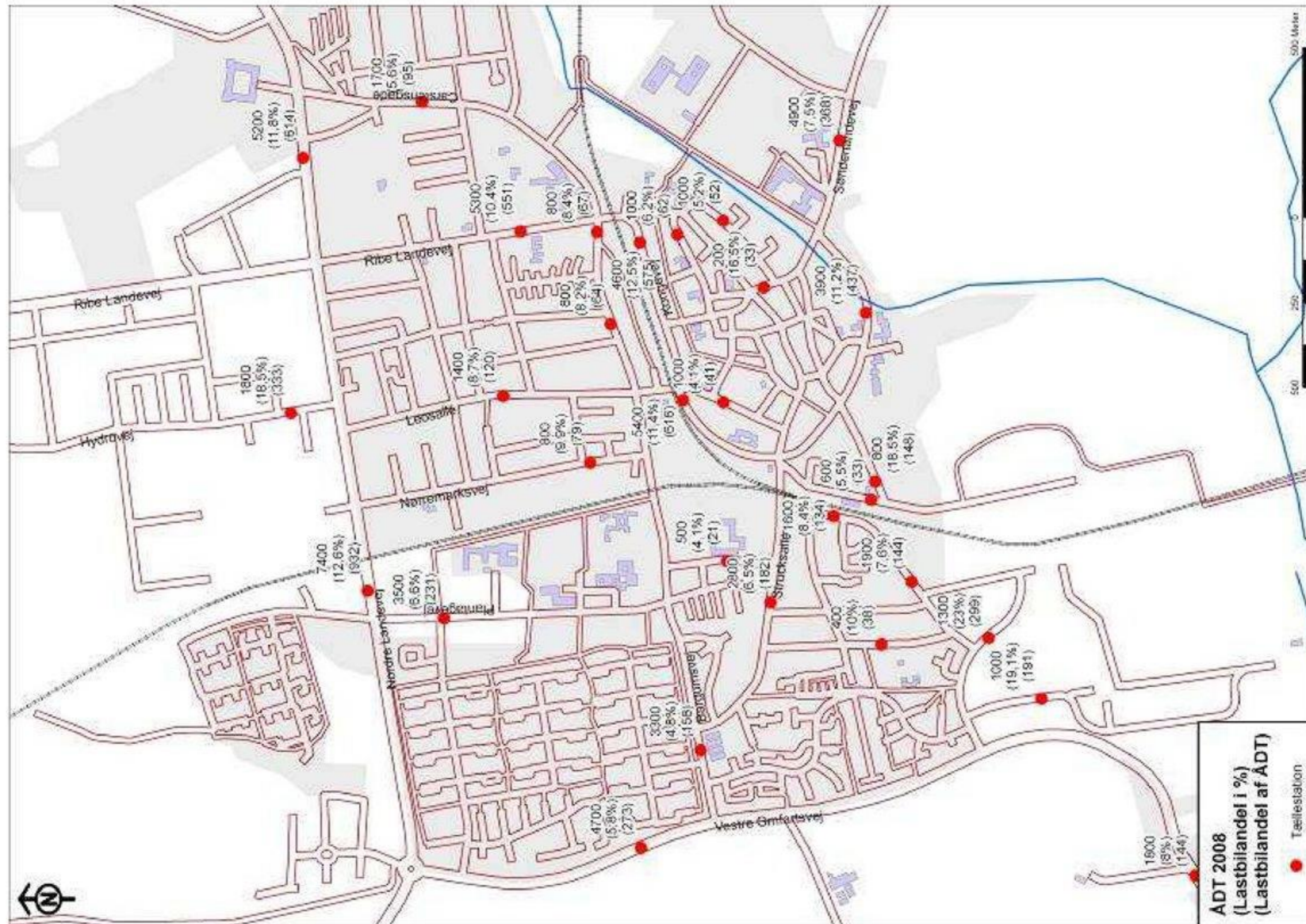
---

## Bilag 1



# Trafikplan for Tønder by

## Bilag 2



## Bilag 3

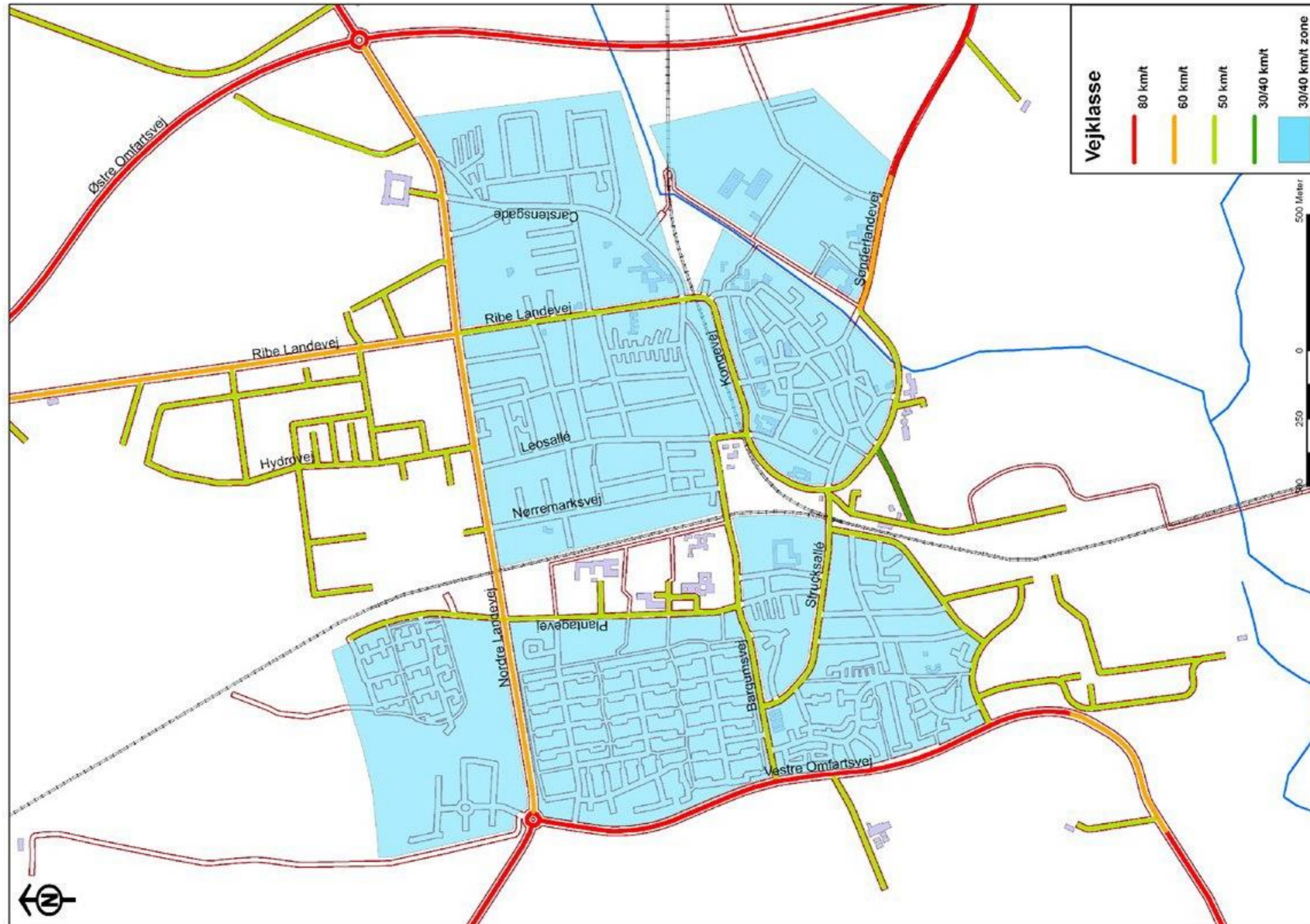


# Trafikplan for Tønder by

## Bilag 4

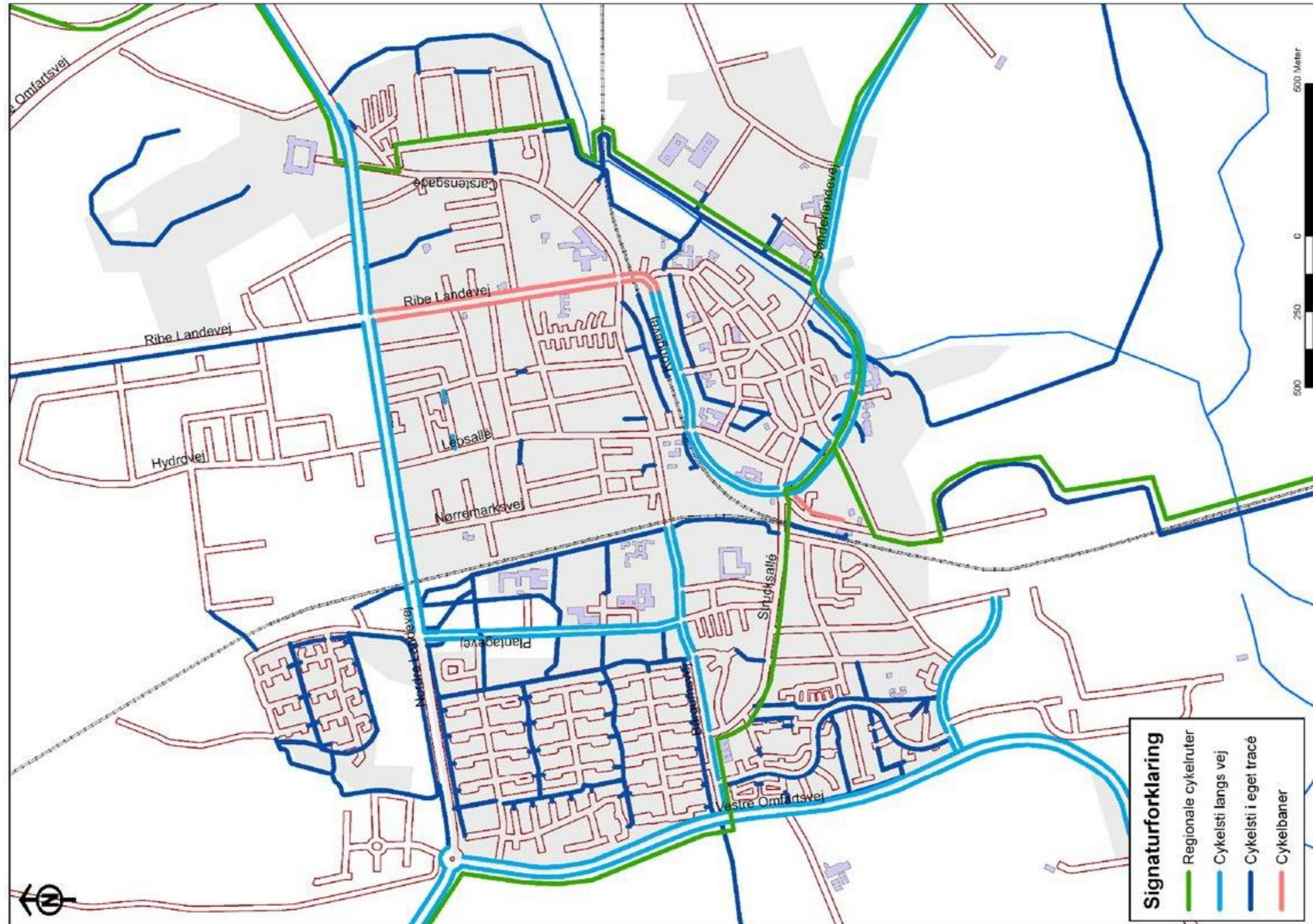


## Bilag 5

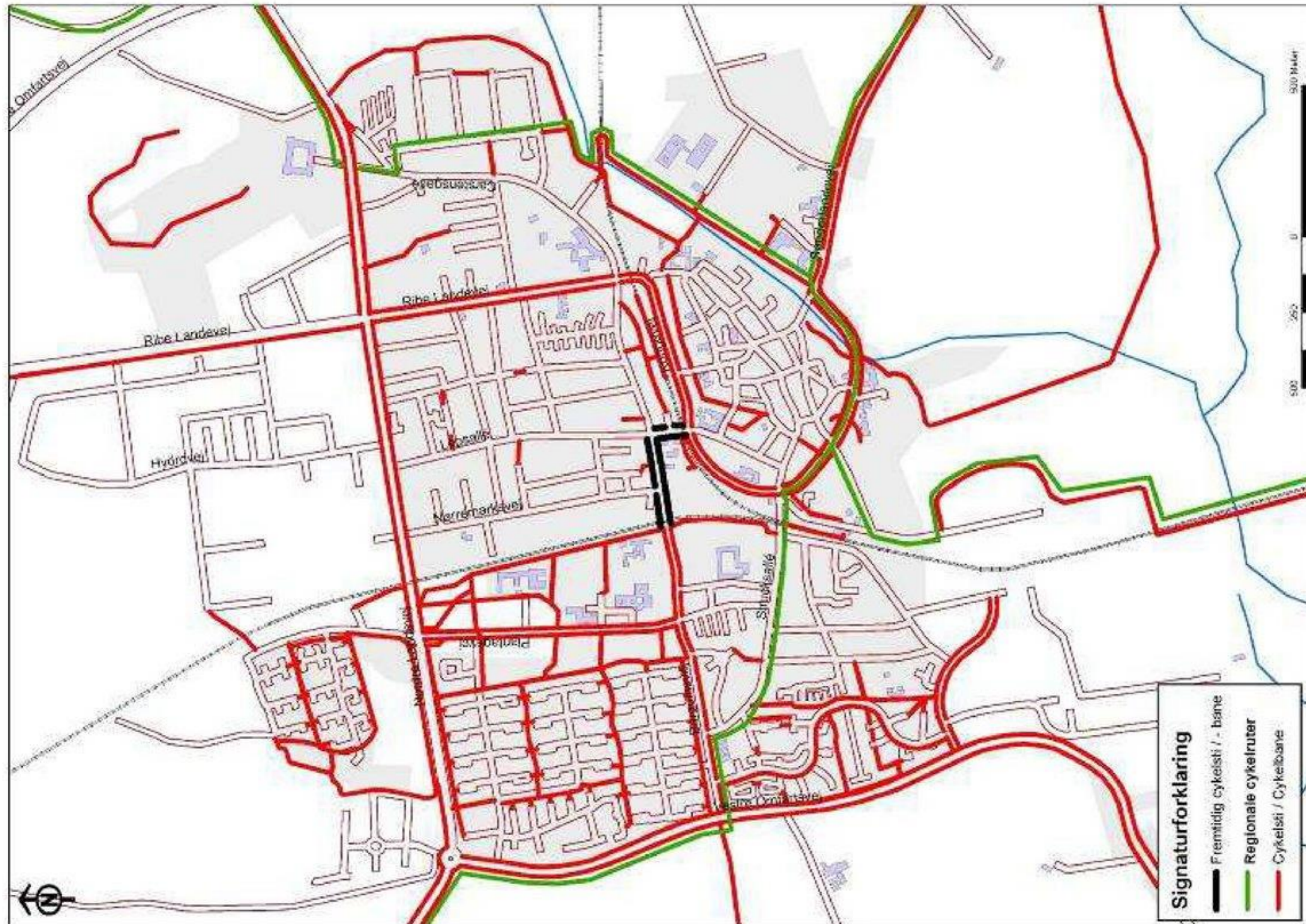


# Trafikplan for Tønder by

## Bilag 6



## Bilag 7





# Trafikplan for Tønder by

## Bilag 8

