

SVENDBORG KOMMUNE

CYKELRUTEPLAN

2014



Svendborg
Kommune

SVENDBORG KOMMUNE

CYKELRUTEPLAN

Svendborg Kommune

Cykelruteplan

Februar 2014

Udarbejdet af Svendborg Kommune



Svendborg
Kommune



INDHOLDSFORTEGNELSE



1. FORORD	4
2. FORMÅL	5
3. BAGGRUND	6
4. RETNINGSLINJER FOR CYKELRUTENETTET	8
5. FREMTIDIGE RUTER OG FORBINDELSER	10
6. FREMTIDIGE RUTER OG FORBINDELSER – SVENDBORG BY	11
6.1 STRÆKNINGER	14
6.2 KRYDSNINGER	22
6.3 MISSING LINKS	26
6.4 CYKLISTSIGNALER	32
6.5 RUNDKØRSLER	34
6.6 CYKELBANE VS. PARKERING	36
6.7 KOMFORT	37
6.8 STIBOMME	41
6.9 SMUTVEJE	42
6.10 HØJRESVING FOR RØDT	44
7. FREMTIDIGE RUTER OG FORBINDELSER – LAND OG BY	46
7.1 OLLERUP – VESTER SKERNINGE – ULBØLLE	52
7.2 STENSTRUP - KIRKEBY – EGEBJERG	54
7.3 GUDBJERG – GUDME – HESSELAGER	56
7.4 OURE – VEJSTRUP – SKÅRUP	58

1. FORORD

At styrke cykeltrafikken og at få flere op på cyklen er en målsætning, som Svendborg Kommune har arbejdet med i flere år. I 2010 vedtog Svendborg Kommune en cykelpolitik med en overordnet målsætning om at gøre Svendborg by og land attraktiv for cyklister, og at alle borgere vil benytte cyklen dagligt i et større eller mindre omfang. Siden cykelpolitikken 2010 er der således lavet en målrettet indsats for at fremme cyklismen.

Cyklens andel afhænger af den indsats, der er blevet gjort for at fremme cyklisme. Og cyklen er i dag en transportform, som vælges af mange i Svendborg Kommune. Cyklen bruges både til daglig transport mellem hjem og arbejde eller skole, men også til rekreative ture blandt lokale og turister. Cykelregnskabet 2012 for Svendborg Kommune viser, at 19,7% af alle ture sker med cyklen som transportmiddel. Cyklen er særlig vigtig, når det gælder transport til arbejde eller uddannelse. Her står cyklen for hele 43% af turene i Svendborg Kommune.

Sammenlignet med resten af landet er det tydeligt, at satsningen på cyklismen i Svendborg Kommune betaler sig. Andelen af cyklister i Svendborg Kommune er nemlig høj sammenlignet med landsgennemsnittet. I forhold til fordelingen af alle ture, anvendte 15% af danskerne cyklen i 2012. Til at komme på arbejde eller uddannelse anvendte 21% af danskerne cyklen.¹

Med tanke på de gevinster indenfor blandt andet sundhed, miljø og trængsel, de seneste års fremgang i cyklisme i Svendborg Kommune har medført, er det vigtigt at kommunen også fremover vedholder en målrettet og konsekvent cykelpolitik.

En forbedring af det fremtidige cykelrutenet skal således være med til at sikre, at den flotte andel af cyklisme i Svendborg Kommune fortsat understøttes af en sammenhængende og imødekommende cykelinfrastruktur – og at endnu flere borgere fremover vælger det sunde og miljøvenlige transportmiddel og stiger op på cyklen.



1 Transportvaneundersøgelse 2012, DTU Transport

2. FORMÅL

Formålet med cykelruteplanen er at få fokuseret de forbedringer af cykelrutenettet, der skal udføres i de kommende år som et led i de cykelfremmende aktiviteter i Svendborg Kommune.

Målet med at forbedre cykelrutenettet er at sikre hurtige, direkte og sikre cykelforbindelser. Netop disse faktorer har stor betydning for, hvor attraktivt det er at cykle. Cykelruteplanen fokuserer derfor først og fremmest på cykelforbindelser, der tilsammen skaber et sammenhængende cykelrutenet i og imellem byerne i Svendborg Kommune.

Planen giver et bud på, hvor der i cykelrutenettet er "missing links", der forhindrer fremkommeligheden for cyklister eller udfordrer trygheden og sikkerheden. Missing links består både af punktvis nedslag på ruterne og længere strækninger, hvor der mangler en forbindelse. Med fokus på et sammenhængende cykelrutenet imødekommes cyklisternes behov for hurtige, direkte og sikre ruter.



3. BAGGRUND

Med målsætningen om at skabe et cykelrutenet, der imødekommer cyklisternes daglige behov for hurtige, sikre og direkte ruter, er det først og fremmest vigtigt at undersøge og afprøve den eksisterende cykelinfrastruktur, og hvordan denne opfattes af cyklisterne. Dernæst sammenholdes disse kvalitative informationer med andre kortlægninger så som uheldsdata, skolevejsundersøgelse og trafiktællinger, for til sidst at kunne angive, hvor der skal etableres nye forbindelser i forhold til de allerede eksisterende cykelforbindelser. Fokus i cykelruteplanen er i første omgang lagt på at skabe et rutenet i og imellem byerne, der tager højde for den daglige færden på cykel, dvs. sikre og fremkommelige ruteforbindelser mellem bolig og arbejde, skolevej, centrum og trafikterminaler.

3.1 Svendborg set fra cykelsadlen

Planlægningen af cykelrutenettet i Svendborg Kommune har først og fremmest taget udgangspunkt i cyklisternes egne oplevelser af cykelforholdene.

Viden om cyklisternes egne oplevelser er blevet indhentet gennem ca. 50 interviews med cyklister samt borgerhenvendelser vedrørende cykelforhold.

Interviewene har taget udgangspunkt i den adspurgtes daglige cykelrute og hvordan forholdene opleves på denne. Herudfra danner sig et mønster for, hvilke ruter cyklisterne typisk bruger i Svendborg og hvor på ruterne de oplever forhold, der udfordrer fremkommeligheden, sikkerheden og sammenhængen i cykelrutenettet. Kortlægningen af cyklisters daglige cykelruter har givet input til, hvor der er missing links i cykelinfrastrukturen.

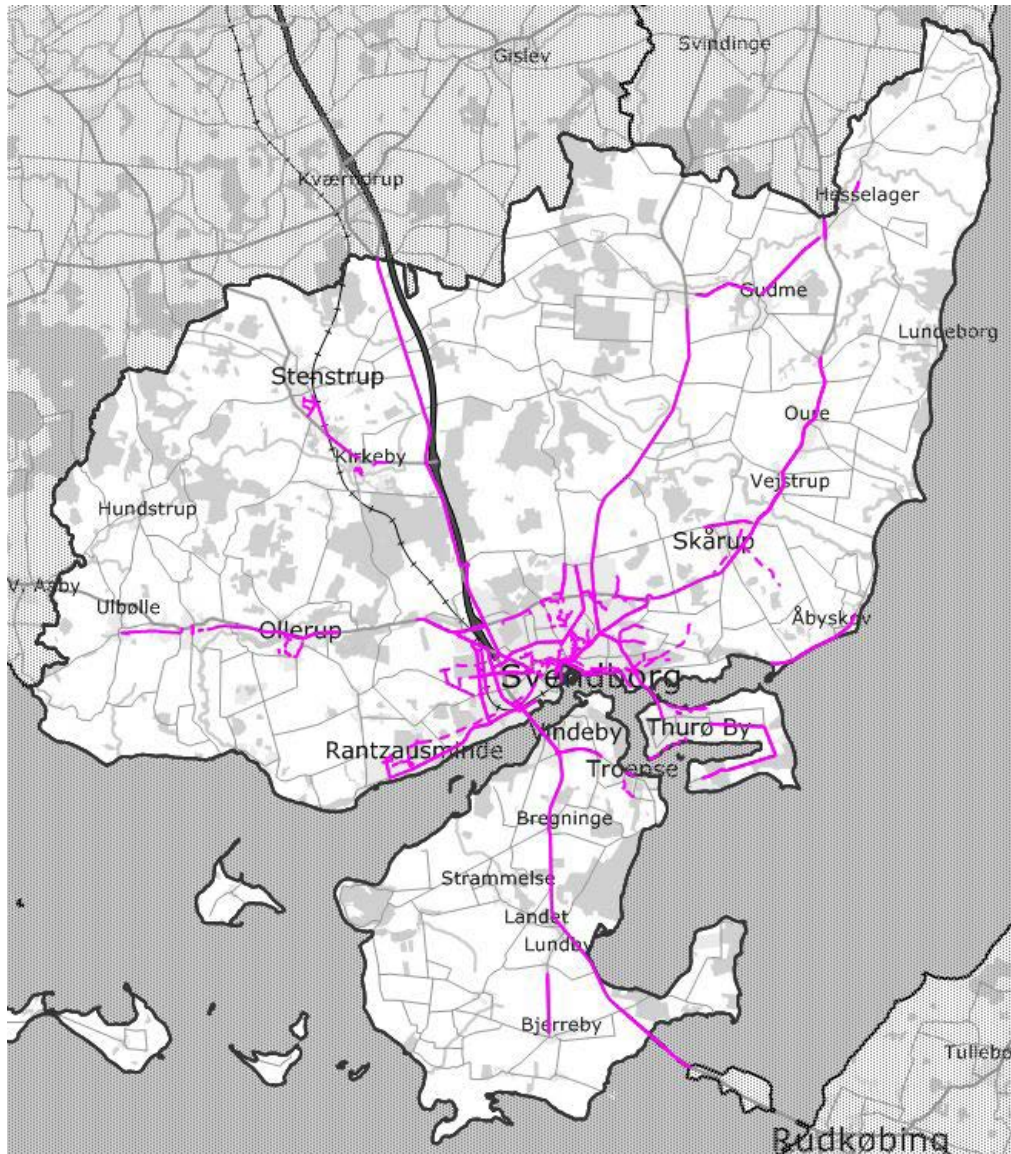
Cyklisterne var meget glade for at blive inddraget i spørgsmålet om, hvordan cykelforholdene og ruterne er i Svendborg. Der var et udbredt ønske om, at cyklister bliver inddraget på lignende måde i fremtidig cykelprojektplanlægning.

Erfaringerne fra borgerne er yderligere suppleret med besigtigelse af udvalgte ruter og missing links. På besigtigelsen er strækningerne gennemgået på cykel med henblik på at udpege steder, hvor der er potentiale for at forbedre cykelruten. Planlægningen af forbedringerne af cykelruterne er således som udgangspunkt set fra en cykelsadel.



Billede: Godteposer til cyklister med invitation til interview

3. BAGGRUND



Billede: Kort over eksisterende cykelstier/cykelbaner i Svendborg Kommune

3.2 Kortlægning af eksisterende stier

Som grundlag for cykelruteplanen er der foretaget en kortlægning af eksisterende stier i kommunen, herunder også planlagte strækninger, hvor cykelforholdene forbedres. Kortet er ikke udarbejdet så detaljeret, at det omfatter alle lokale stiforbindelser i boligområder, men tager udgangspunkt i det primære hovedrute stisystem.

3.3 Supplerende baggrundsinfo

Cykelruteplanen har også forholdt sig til kortlægningen af politi- og skadestuerregistrerede uheld, således at steder, hvor der særligt kan være trafiksikkerhedsproblemer også er blevet inddraget planen.

Endvidere er der som baggrund for planlægningen også anvendt information om børns skolevej fra Skolevejsanalysen 2012.

Cyklisttællinger samt kendskab til cyklisteres daglige rute fra interviewene har vist, hvor de store strømme af cyklister er, hvilket også er blevet brugt i vurderingen af, hvor cykelrutenettet kræver forbedringer.

4. RETNINGSLINJER FOR CYKELRUTENETTET

TRYGHED – SIKKERHED – FREMKOMMELIGHED – KOMFORT

Hvis flere i Svendborg Kommune skal op på cyklen og hvis den flotte andel af cykeltrafik skal bibeholdes, skal cykelinfrastrukturen og de fysiske rammer være i orden.

Tryghed, Sikkerhed, Fremkommelighed og Komfort er alle vigtige faktorer, der er grundlæggende i forhold til at opnå en velfungerende cykelinfrastruktur. Derfor danner begreberne også grundlag for målsætningen bag de forbedringer, og udbygning af cykelrutenettet i Svendborg Kommune, der fremgår af denne cykelruteplan.

4.1 Tryghed og Sikkerhed

Tryghed og sikkerhed er ikke det samme. Tryghed er cyklisternes egen opfattelse af faren ved at cykle i trafikken, mens sikkerhed er en objektiv registrering af ulykker. Tryghedsopfattelsen skal derfor registreres ved forskellige interviewformer, hvor cyklisternes oplevelse af cykelforholdene kortlægges. Graden af sikkerhed måles derimod ved hjælp af uhedsregistreringer fra politi- og skadestuedata.

Det er altså i højere grad følelsen af tryghed, der er udslagsgivende for, om man cykler eller ej, end den faktiske sikkerhed. Hvis cykelforholdene opleves trygge af cyklisterne, kan man få flere til at cykle. Svendborg Kommune skal selvfølgelig samtidig sørge for at sikkerheden for cyklister er dertil svarende.

Interviewene med cyklisterne viste også, at der er flere eksempler på, at cyklisterne føler sig meget utrygge i kryds, rundkørsler og på veje, hvor der ikke er registreret uheld. Selvom disse steder regnes for sikkerhedsmæssigt forsvarlige skal man ikke underkende

den utryghed, som cyklisterne oplever, da det netop er den følelse, der sammen med de andre faktorer er udslagsgivende for, om man cykler eller ej.

Cykelruteplanen tager derfor både højde for cyklisternes oplevelse af tryghed og den registrerede uheldshyppighed.

4.2 Fremkommelighed og Komfort

Følelsen af, hvor hurtigt og nemt man kan nå fra A til B, har ligeledes betydning for cyklens konkurrenceevne i forhold til andre transportmidler. Og fremkommelighed er derfor også en faktor, der har indflydelse på, om man vælger cyklen eller ej. Rejsehastigheden kan øges ved at give cyklister fordele så som at tillade cykling mod ensretning og tillade højresving for rødt. Til gengæld kan unødvendige stop, stigninger, ujævnheder og forhindringer forstyrre cyklens flow og dermed mindske rejsehastigheden og følelsen af fremkommelighed. Det påvirker cyklens konkurrenceevne negativt og kan medvirke at færre cykler. Komforten er også et forhold, der påvirker cykeloplevelsen. Det handler blandt andet om hvordan cyklens underlag opleves. En jævn, ensartet og vedligeholdt belægning betyder, at cyklisten ikke skal bekymre sig om at holde øje med huller og andre udfordringer undervejs, men kan nyde cykelturen i stedet.

Cykelstier er ofte den mest ønskelige løsning til forbedring af cykelforhold ifølge cyklister selv. Her er man afskåret fra vejen og den motoriserede trafik med en niveauforskel, hvilket giver en mærkbar følelse af tryghed. Men cykelstier er også omkostningsfulde løsninger, og ofte kan følelsen af tryghed og fremkommelighed opnås ved andre mindre omkostningsfulde alternativer.

4. RETNINGSLINJER FOR CYKELRUTENETTET

Når komforten, fremkommeligheden og trygheden fungerer, lægger man som cyklist ikke nødvendigvis mærke til, om det er en cykelsti eller cykelbane, man cykler på, eller om der er cyklistsignal, højresving tilladt eller opkørselsramper til cykelstier, der gør fremkommeligheden nemmere. Hvis cykelinfrastrukturen derimod ikke fungerer, og man føler sig udsat som cyklist, så registreres manglerne med det samme, og man bliver irriteret på de fysiske rammer.

Løsningerne skal derfor ikke entydigt bestå af cykelstier og – baner, men kan være velfungerende kombinationer af forskellige løsninger. Når bare strækningen hænger sammen og indretningen imødekommer cyklistens behov for direkte, hurtige og sikre forbindelser.

I cykelruteplanen består ruterne derfor af en kombination af stier i eget tracé, cykelstier, cykelbaner, cykelgader og strækninger, der er indrettet til fordel for cyklister, som eksempelvis 2-1 veje. Afhængig af strækningernes individuelle forhold, skal det vurderes hvilken løsning, der skal tages i brug ved udbygning eller forbedring af rutenettet.

4.3 Drift og vedligehold

Vejarealernes drift og vedligeholdelse har betydning for, hvor meget der cycles. Dårlig belægning eller manglende vedligeholdelse og renholdelse kan medføre punkteringer, påkørsel af genstande, at man vælter med cyklen – og dermed mister lusten til at cykle. Gode og renholdte belægninger er derimod med til at sikre cyklisterne en høj komfort og god fremkommelighed. Det signalerer samtidig kvalitet, hvilket har betydning for cyklens image.

I interviewene med cyklisterne faldt der mange kommentarer omkring vedligeholdelse af cykelstier. Særligt vintervedligeholdelsen bliver opfattet som mangelfuld og ikke i overensstemmelse med kommunens mål om at få flere til at cykle. Når cykelforholdene ikke opleves trygge, fremkommelige og komfortable på grund af manglende snerydning, så fremstår kommunen "dobbeltmoralsk" i cyklisternes opfattelse.

Drift og vedligehold af vejarealer er derfor en vigtig faktor i forbindelse med at fremme cykeltrafikken, særligt på de udpegede cykelruter. Det anbefales derfor, at der i den fremtidige cykelhandlingsplan sikres, at der er overensstemmelse mellem de politiske målsætninger for cykelfremme og de afsatte driftsmidler til at realisere dette.



5. FREMTIDIGE RUTER OG FORBINDELSER

I det følgende angives, hvor der bl.a. kan tænkes etablerede cykelforbindelser i og omkring byerne i Svendborg Kommune. Cykelruterne er som tidligere nævnt blevet analyseret på baggrund af registreringer på cykel, interview med Svendborgs cyklister, skolevejsanalysen, uheldsdata og trafiktællinger. Herudfra er "missing links" og andre problemstillinger blevet identificeret og forslag til løsninger opstillet. Der er ikke udarbejdet endelige prioriteringslister, planlægningsmodeller, anlægsskøn samt vurdering af årlige driftsudgifter i forbindelse med udbygningen af cykelruterne.

Cykelruteplanen indeholder planer for det overordnede hovedrute stinet i Svendborg by og de omkringliggende mindre byer og i landområdet. Der er udarbejdet stikort for hver enkelt af byerne, som viser hvilke anlæg der mangler, for at skabe et sikkert og sammenhængende hovedrute stinet i kommunen. Planen omfatter også stier langs statens veje, da de er med til at binde nettet sammen.

Gennemgangen af cykelruterne er delt op i to dele:

- Første del gennemgår strækninger og missing links i Svendborg by.
- Anden del gennemgår på samme vis de omkringliggende byer og landområder.

Forbedringsforslagene til cykelrutenettet varierer i detaljeringsgrad. Det skyldes, at der er stor forskel på hvor problematisk den enkelte strækning eller missing links er i forhold til oplevelsen af cykelforholdene.



6. FREMTIDIGE RUTER OG FORBINDELSER

SVENDBORG BY

Cykelrutenettet er generelt godt udbygget i Svendborg by. Det kan i grove træk opdeles i to slags ruter – de primære og de sekundære cykelruter.

De primære ruter består både af radial- og ringruter. Radialruterne, mellem land- og byområder, følger indfaldsvejene fra de omkringliggende byer og mødes i Svendborg centrum.

Radialruterne møder centrum fra:

- **Tåsinge**
- **Rantzausminde**
- **Tankefuld**
- **Faaborgvej**
- **Odensevej**
- **Tvedvej**
- **Ørbækvej**
- **Nyborgvej**
- **Thurø**

Ringruterne forbinder byen på tværs i forskellig radius fra centrum:

- **Ringrute 1:** En ringforbindelse tæt rundt om centrum langs Dronningemaen, Viebæltet, Vestergade, Valdemarsgade, Jernbanegade, Klosterplads og Toldbodvej.
- **Ringrute 2:** En ringforbindelse i længere afstand fra centrum langs Mølmarksvej, Femte Maj Plads, Ole Rømers Vej, A.P. Møllers Vej, Sankt Jørgens Vej, Lundevej, Valdemarsgade, Jernbanegade, Klosterplads, Toldbodvej, Nyborgvej, Overgade/ Møllergade.

De sekundære ruter skaber forbindelser mellem eller langs med de primære ruter. Og både de primære og sekundære ruter er vigtige i forhold til det samlede cykelrutenet.

Disse grundlæggende linjer forbinder således både boligområder, skoler/uddannelsesinstitutioner, Trafikterminalen og Svendborg centrum.

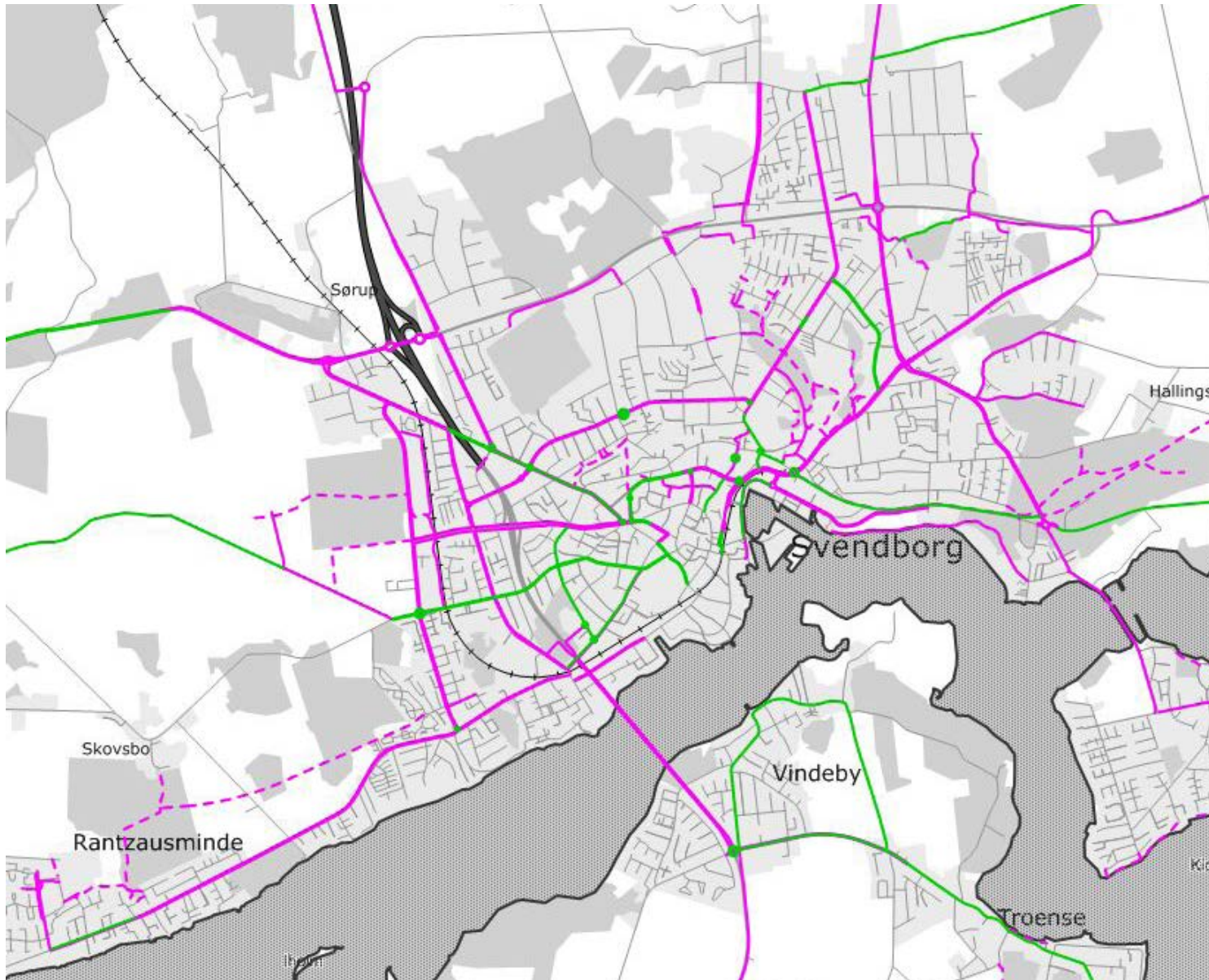
6. SVENDBORG BY



Kort over eksisterende cykelstier og cykelbaner.

Svendborg by

6. SVENDBORG BY



Kort over eksisterende cykelstier og cykelbaner (lilla) samt forslag til forbedringer af cykelrutenettet (grøn)

Svendborg by

6.1 STRÆKNINGER I SVENDBORG BY

STRÆKNINGER

Denne kategori omhandler strækninger af en lidt længere art, hvor der mangler en cykelforbindelse.

Dronningemaen / Viebæltet

Strækningen

En del af de primære ringforbindelser: Ringrute 1.

Dronningemaen er med sin tværgående placering rundt om bymidten en vigtig færdselsåre for cyklister, og mange benytter sig af denne strækning hver dag. Men det er selvfølgelig ikke kun cyklister, der anvender vejen. Det er en færdselsåre for mange trafikanter, hvor bilerne suser af sted på strækningen, og der er meget trafik.



Figur & billede: Strækningen Dronningemaen / Viebæltet

Problematik

Cykelfaciliteterne varierer meget på strækningen. De varierer fra ingenting, til cykelsti, til tydelig/utydelig cykelbane. Det er forvirrende og føles usikkert i den hurtigkørende trafik. Vejens karakter gør, at man som cyklist helst vil være adskilt fra kørebanelen og den store mængde biler. Særligt på strækningen uden cykelbane eller cykelsti føles det utrygt at være cyklist.

Løsning

Gennemgående og ensartet cykelsti på hele strækningen. Som minimum bør der etableres cykelsti på den del af strækningen fra Naturama til og med Viebæltet, der ikke har nogen cykelsti eller -bane. Fortovet kan eventuelt tages i brug og udvides til fællessti, da strækningen ikke bliver anvendt særligt meget af gående.

6.1 STRÆKNINGER I SVENDBORG BY

Skovsbovej / Høje Bøge Vej / Egensevej

Strækningen

En del af de primære radialruter: Tankefuld.

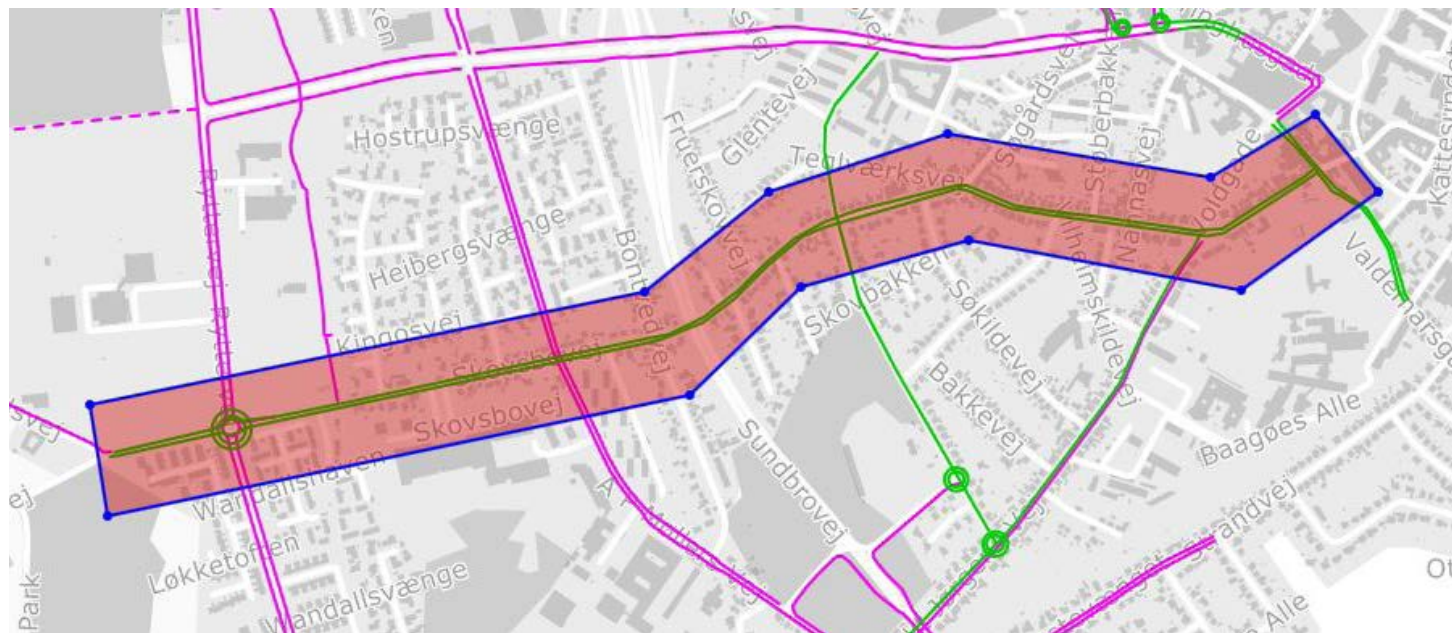
Skovsbovej, Høje Bøge Vej og Egensevej udgør tilsammen en af indfaldsvejene til Svendborg by og er samtidig forbindelsesled fra bymidten og ud til flere uddannelsesinstitutioner, boligområder og togstationen Svendborg Vest. Samtidig er der boliger langs hele strækningen.

Problematik

Der er ingen cykelsti eller -bane og grundet strækningens karakter som forbindelsesled er det en meget trafikeret vej. Beboerne langs vejen har derfor igennem lang tid ønsket bedre forhold for de bløde trafikanter. Men også cyklister fra andre områder af byen, der benytter sig af strækningen dagligt efterlyser bedre forhold. Som cyklist cykler man ind og ud mellem parkerede biler langs vejen, og ved vejkrydsene skal man være ekstra opmærksom på bilerne omkring en. Desuden berettes der om huller i vejen, hurtigkørende trafik og der er registreret en del uheld. Strækningen er derfor problematisk i forhold til både sikkerhed og fremkommelighed.

Løsning

Langs hele strækningen, som starter ved boligområdet Tankefuld, går via Skovsbovej, Høje Bøge Vej, Egensevej og ender i bymidten på Lundevej, bør der etableres en sammenhængende, højklasse cykelruteforbindelse med god plads og faciliteter til de mange cyklister samtidig med en mindskning af biltrafikken på strækningen.



Figur: Strækningen Skovsbovej / Høje Bøge Vej / Egensevej

6.1 STRÆKNINGER I SVENDBORG BY



Sankt Jørgens Vej

Strækningen

En del af de primære radialruter og ringforbindelser: Rantzausminde og Ringrute 2.

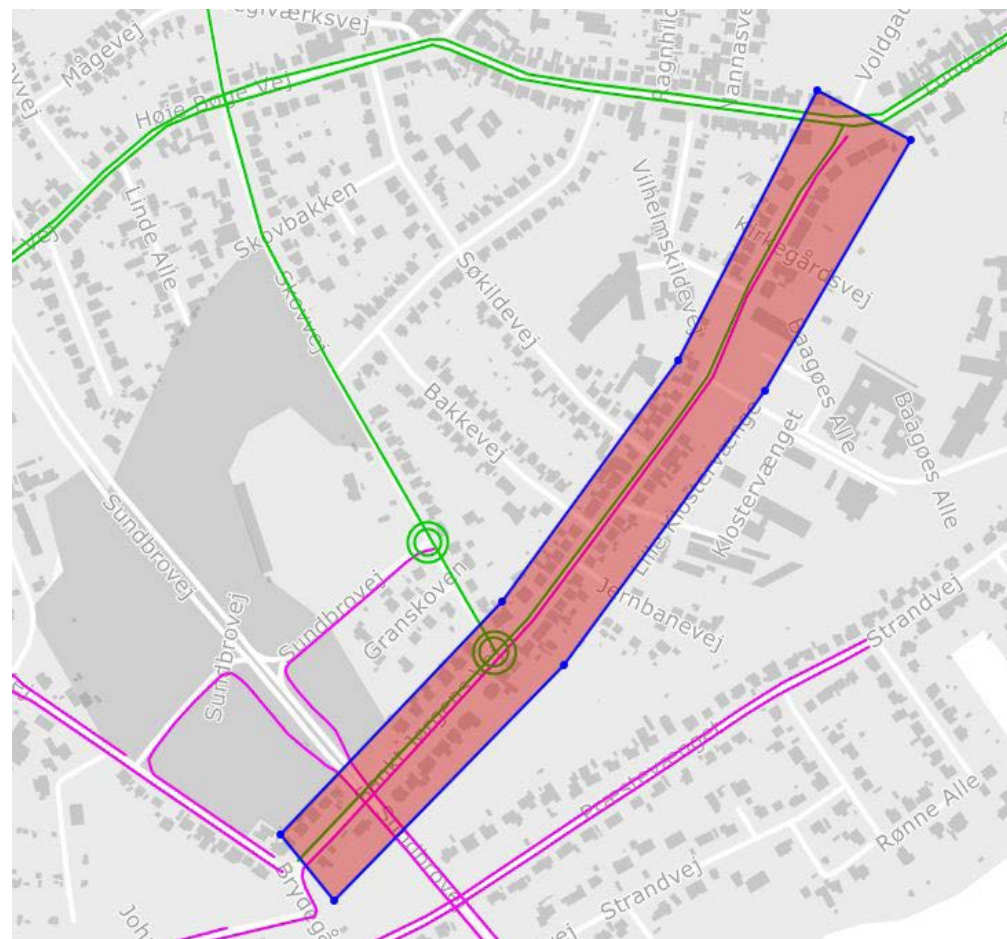
Sankt Jørgens vej er blandt andet den primære vejforbindelse for trafik fra Sundbrovejen og ind til byen og eksempelvis sygehuset, som er arbejdsplads for mange. Trafikken kanaliseres fra broen via Skovvej og ned på Sankt Jørgens Vej. Vejen er derfor særligt i morgen og eftermiddagstimerne relativt stærkt trafikbelastet. Den er smallere end indfaldsvejene, og der er derfor kun cykelbane i den indadgående retning, mens der i den anden side af vejen er parkerede biler.

Problematik

Vejen beskrives af cyklister som kaotisk om morgenen – særligt i krydset Skovvej/Sankt Jørgens Vej, hvorfra trafikken bliver ledt ud. Langs vejen er der også en del trafik, der kommer ud fra sidevejen, særligt omkring sygehuset.

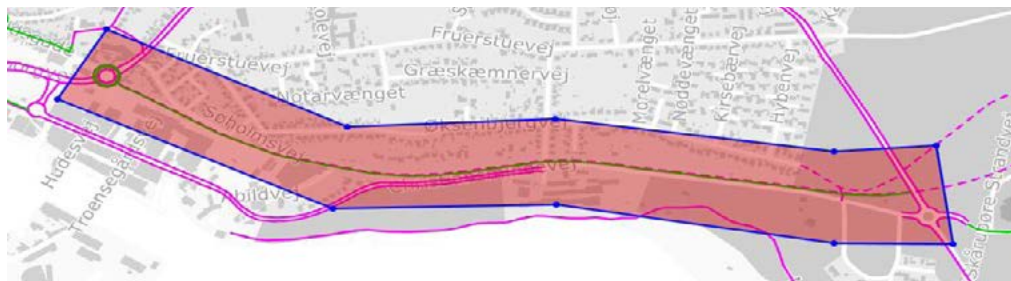
Løsning

Cyklister og bilister skal i højere grad adskilles på Sankt Jørgens Vej. Det ved cykelsti eller cykelbane i begge retninger, samt øget fokus på krydsningsforhold ved Skovvej/Sankt Jørgens Vej.



Figur & billede: Strækningen Sankt Jørgens Vej

6.1 STRÆKNINGER I SVENDBORG BY



Figur & billeder: Strækningen Søholmsvej-stien

Søholmsvej-stien

Strækningen

En del af de sekundære ruter.

Søholmsvej-stien er en grusbelagt jernbanesti, der løber parallelt med Christiansmindevej bagom området ved Abildvej langs baghaver og grønne områder. Stien anvendes af folk fra området omkring Fruerstuevej, men også som et alternativ til Christiansmindestien, der kan være udfordrende i dårligt vejr. Desuden er der opstået et yderligere behov for at forbinde området omkring Gammel Hestehave med bymidten, da Rantzausminde Efterskole er flyttet til den gamle SID kursusejendom, hvilket giver anledning til mere gående og cyklende trafik til og fra efterskolen.

Problematik

Søholmsvej-stien er en grussti i ok stand, men af den grund bliver stien ikke sneryddet og er ikke helårs. Der er en smule belysning forbi området ved Abildvej, hvor man passerer en tom fabriksbygning med gittervinduer. Længere henne ad stien kører man igennem en mørk tunnel, der går under Bellevuevej.

Stien er indrammet af grøn buskads, og hele vejen har man fornemmelsen af, at man bevæger sig i et forladt område. Den føles meget afsides og afskåret fra omverdenen, selv ved dagslys.

Løsning

Stien har potentiale for at blive en primær cykelforbindelse og bør gøres mere attraktiv, så cyklister vælger den frem for den befærdede Christiansmindevej. Hvis den skal være et seriøst alternativ skal den gøres mere indbydende med asfaltbelægning, belysning og med mere kontakt til omverdenen – dog uden samtidig at eliminere dens karakter af en grøn oase.



6.1 STRÆKNINGER I SVENDBORG BY

Vestergade/Valdemarsgade

Strækningen

En del af de primære ringforbindelser: Ringrute 1 og Ringrute 2.

Strækningen ad Vestergade og Valdemarsgade fra krydset ved Voldgade til krydset ved Jernbanegade er meget smal. På en del af strækningen er vejen delt op i to med en brostensmidterstribe, så vejbanerne indsnævres markant. Overgangen fra Lundevej til Gerritsgade er en meget anvendt fodgængerovergang for folk, der skal til og fra gågadeområdet.

Problematik

Mange cyklister opfatter denne strækning som utryk på grund af, at den store mængde trafik på den smalle vej får cyklister til at føle sig klemt og presset af bagvedliggende eller overhalende bilister. Der er registreret nogle få uheld med cyklister i konflikt med en bil på strækningen, hvilket bekræfter, at der er en reel risiko for at blive påkørt som cyklist.

Løsning

Gaden er for smal til at etablere cykelsti eller cykelbane. Så for at etablere en mere tryk cykelforbindelse kan andre løsninger tages i brug. Fordi den indskrænkede strækning på Valdemarsgade forløber langs et gågadeareal, hvor overgangen ved Lundevej/Gerritsgade genererer meget fodgængertrafik, vil en oplagt løsning derfor være at lave strækningen til en form for Shared Space område.

Hvis vejen indrettes til at imødekomme alle trafikanter på lige fod, således at alle vejens elementer så som belægning, skiltning og belysning henvender sig til alle, så vil cyklisterne føle, at der er mere plads og bilisterne vil blive mere opmærksomme på de bløde trafikanter, de nu skal dele vejen med.

Shared Space har dog i nogle tilfælde vist sig ikke at være den optimale løsning for cyklisters følelse af tryghed. Erfaringer viser, at man som cyklist i et Shared Space område ofte føler, at man skal forhandle mere med bilerne om retten til at køre på vejen, end når trafikanter er adskilt på traditionel vis. Så hvis der vælges en Shared Space løsning, skal der forudgående laves en grundig analyse af om trafikforholdene på strækningen passer dertil.

En anden mulighed er, at dedikere vejen til cykeltrafik, hvor gaden bliver indrettet på cyklisters præmisser og strækningen laves til en *cykelgade*. Alle trafikanter må færdes på vejen – men på cyklisternes præmisser. Det er en god løsning på tætte bygader uden muligheder for pladsudvidelse, ligesom denne strækning langs Vestergade og Valdemarsgade.



Figur: Strækningen Vestergade/Valdemarsgade

6.1 STRÆKNINGER I SVENDBORG BY

Klosterplads

Strækningen

En del af de primære ringforbindelser: Ringrute 1 og Ringrute 2

Klosterplads er det primære forbindelsesled til Stationen og Trafikterminalen. Derfor er her også meget trafik. Men det er også en del af mange cyklisters daglige rute. I vejsiden ind mod Stationen holder biler og taxaer tæt parkeret i begge sider. Der er ingen cykelbane eller -sti, og som cyklist henvises man til at køre udenom de parkerede biler på samme vilkår som de forbipasserende biler.

Problematik

Strækningen forbi stationen føles utryk og farlig. Uden cykelsti eller -bane og med biler og taxaer parkeret i begge vejsider, frygter man som cyklist både, at en dør åbnes fra de parkerede biler, og at en taxa pludselig drejer ud fra parkeringspladsen. Frygten for at cykle ind i en bildør, der bliver åbnet, er fuldt berettiget, da der også er registreret sådan et uheld. Som cyklist føler man sig på denne strækning udsat og uden tilhørsforhold.

Vejen er desuden i dårlig stand med huller og ujævnheder, hvilket med cyklisters egne ord "er irriterende og gør, at man cykler slalom for at undgå forhindringer".

Løsning

Cykelstien fra Toldbodvej bør forlænges til også at inkludere Klosterplads og strækningen forbi stationen.



Figur & billede: Strækningen Klosterplads

6.1 STRÆKNINGER I SVENDBORG BY

Eskærvej

Strækningen

En del af de sekundære forbindelser.

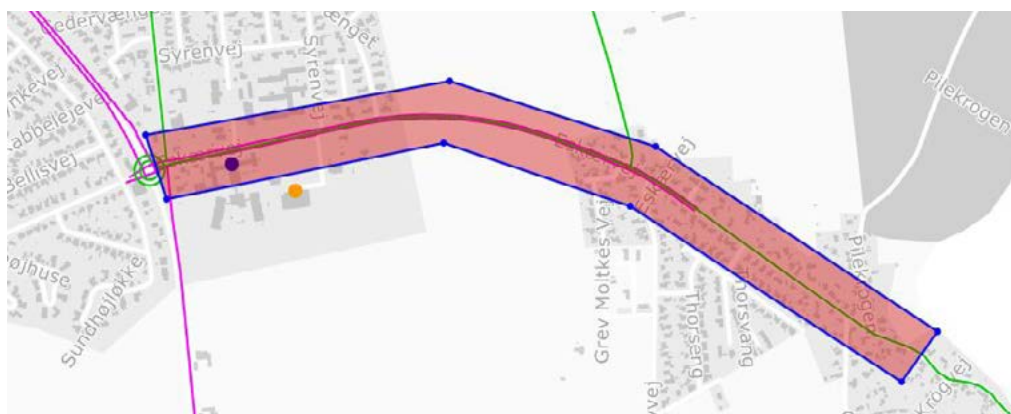
Eskærvej forbinder Troense og Vindeby og er en meget anvendt skolevej.

Problematik

Det er også en trafikeret vej, så mange forældre føler sig utrygge ved at lade deres børn cykle på vejen, selvom der er cykelbaner.

Løsning

Cykelforbindelsen på Eskærvej kan gøres mere tryk og sikker ved at opgradere cykelbanerne til cykelsti.



Figur: Strækningen Eskærvej

Troensevej

Strækningen

En del af de sekundære forbindelser.

Troensevej er en naturskøn men smal landevejsallé, der forbinder Eskærvej til Vindeby.

Problematik

Den lange lige strækning gør, at biler kan køre med høj fart, hvilket virker utrygt for cyklister på den smalle vej.

Løsning

Sænk farten på vejen og gør strækningen mere rekreativ og cykelvenlig, eventuelt ved at lave den til 2-1 vej.



Figur: Strækningen Troensevej

6.2 KRYDSNINGER I SVENDBORG BY

KRYDSNINGER

Krydsninger er ofte steder på cykelruten, hvor der opstår utryghed hos cyklisten, grundet frygten for at blive overset og selv at overse en svingende bil. Desuden kan det også påvirke cyklistens tålmodighed og følelsen af fremkommelighed, hvis krydset er uoverskueligt og derfor tager tid at komme over. Derfor er det vigtigt, at der skabes gode krydsningsforhold på cykelruterne og at cyklister er meget synlige og selv bliver opmærksomme på de andre trafikanter.



Billedeksempel: Krydsning Femte maj Plads

Dronningemaen / Skolegade

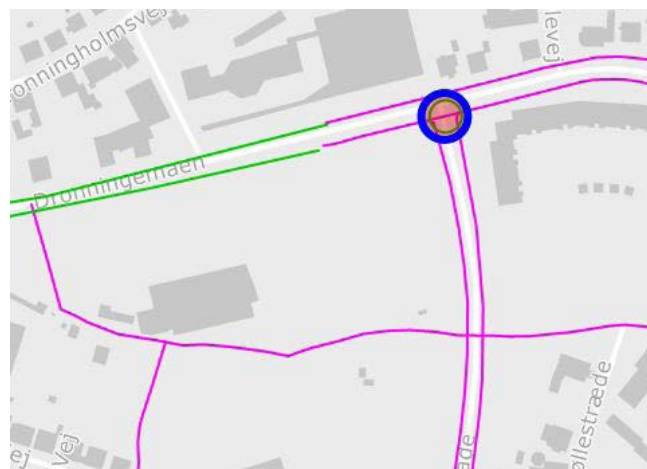
Stedet

En del af de primære ringforbindelser: Ringrute 1.

Krydset er et forbindelsesled fra Dronningemaen og ind til centrum. Samtidig bruges det af mange skolebørn fra Ørkildskolen.

Problematik

Krydset Dronningemaen/Skolegade opleves af mange cyklister som et utrygt og farligt kryds – både for cyklister ad Dronningemaen forbi Skolegade, og for de cyklister, der skal krydse vejen når de kommer fra Skolegade. Krydset er en del af mange børns skolevej. Selvom der er fodgængerfelt på Dronningemaen i nærheden af Skolegade, føles det utrygt at benytte, da bilerne ikke umiddelbart holder tilbage.



Figur: Krydsningen Dronningemaen / Skolegade

Løsning

Krydsningen skal derfor markeres noget bedre, så cyklister føler sig mere synlige.

6.2 KRYDSNINGER I SVENDBORG BY

Viebæltet / Vestergade

Stedet

En del af de primære ringforbindelser: Ringrute 1.

Problematik

I krydset, hvor Viebæltet møder Vestergade/Tinghusvej, kan der opstå en farlig situation mellem højresvingende bilister og cyklister, som fortsætter ligeud. Bilerne har grøn højresvingspil, og når den stopper, er der normal vigepligt overfor ligeud kørende cyklister. Men cyklister oplever, at denne vigepligt nogle gange bliver overset, og bilerne bliver ved med at svinge til højre ind foran cyklisterne.

Løsning

Et forslag til løsning af problemet er, at der etableres en cykelbanehelt på venstre side af de højresvingende biler op til og gennem krydset, så cyklisterne undgår at befinde sig i højre side af de højresvingende biler.



Figur: Krydsningen Viebæltet / Vestergade

Mølmarksvej/Vestergade

Stedet

En del af de primære ringforbindelser og radialruter, Ringrute 2 og Faaborgvej/Odensevej.

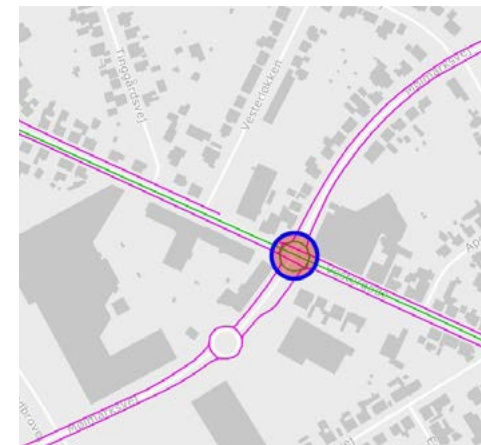
Krydset mellem Mølmarksvej og Vestergade er et af de kryds i byen, hvorigennem en stor del af trafikken flyder.

Problematik

Frygten for højresvingsulykker i dette kryds er stor blandt bløde trafikanter som cyklister. Erfaringer fra uheldsdata bekræfter også, at der er en reel chance for konflikt mellem biler og cyklister i dette kryds.

Løsning

I krydset bør der sættes ekstra fokus på højresvingsulykker. Det kan være i form af kampagne, spejle, lyssignaler eller forsøg med etablering af cykelkryds. I et cykelkryds får alle cyklister grønt i alle retninger på samme tid. Krydset er samtidig tømt for al anden trafik. De farlige situationer mellem svingende biler undgås herved. Den store belastning af cykeltrafik i krydset kan dog være en udfordring i forhold til en sådan løsning, og erfaringer fra andre steder og undersøgelse af krydsets egnethed bør derfor undersøges grundigt først.



Figur: Krydsningen Mølmarksvej/Vestergade

6.2 KRYDSNINGER I SVENDBORG BY

Møllergade

Stedet

En del af de primære radialruter: Tvedvej.

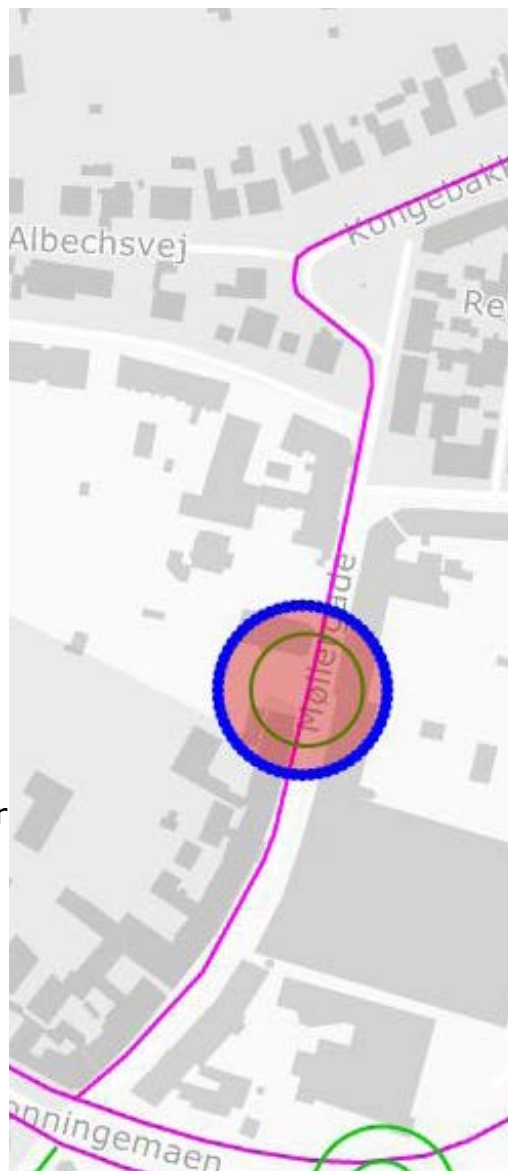
Kongebakken og Møllergade nord for Dronningemaen udgør forbindelsen fra Tvedvej og ned til byen. Her suser cyklister ned af den ensrettede vej og forbi ud-/indkørslen til Føtex parkeringsplads.

Problematik

Dette punkt opleves af cyklister som farligt med risiko for sammenstød med biler, der kører ud fra parkeringspladsen. Den høje fart, som cyklister kommer ned af bakken med, øger utrygheden.

Løsning

Usikkerheden kan imødekommes med opmærksomhedsskærpene foranstaltninger ved udkørslen så som hævet flade, rumlestriber for både biler og cyklister eller skiltning.



Figur: Krydsningen Møllergade

Sundbrovej/Bjernemarksvej/Eskærsvej

Stedet

En del af de primære radialruter: Tåsinge.

Krydset er en del af mange børns skolevej og er samtidig et kryds hvor igennem der kører meget tung trafik.

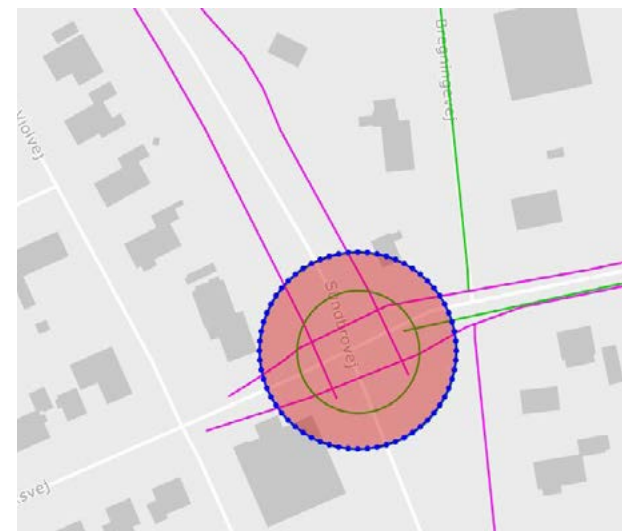
Problematik

Krydset opleves som utrygt, og forældre tør ikke lade deres børn cykle alene over krydset, selvom børnene ellers er vant i trafikken.

Det der gør krydset utrygt er først og fremmest den tunge trafik langs Sundbrovej. Men også lyssignalet, som kun kortvarigt er grønt, udfordrer børnenes korte ben, og de kan ikke nå over på den afsatte tid.

Løsning

De bløde trafikanter har brug for mere krydsningstid og en løsning kunne være at lave knapper, der kan aktivere længere krydsningstid til de bløde trafikanter.



Figur: Krydsningen Sundbrovej/Bjernemarksvej/Eskærsvej

6.2 KRYDSNINGER I SVENDBORG BY

Wandalsvej/Kogtvedvej

Stedet

En del af de primære radialruter: Rantzausminde.

Problematik

Krydset er en udfordring for alle trafikanter med det skarpe sving og dårlige oversigtsforhold. Når man kommer fra Wandalsvej og skal krydse til Kogtvedvej ind mod byen, er det forvirrende og uklart, hvor man som cyklist skal placere sig. Ligesådan når man kommer fra Kogtvedvej og skal krydse vejen og videre ud af Kogtvedvej opstår der forvirring.

Løsning

Forbedring af krydsningsmulighed og oversigtsforhold.



Figur & billede: Krydsningen Wandalsvej/Kogtvedvej

6.3 MISSING LINKS I SVENDBORG BY

MISSING LINKS

“En strækning er ikke stærkere end dets svageste led”

Som tidligere nævnt har følelsen af fremkommelighed betydning for om man vælger cyklen som transportmiddel eller ej. For mange forstyrrelser i flowet og utrygge punkter undervejs kan medvirke til at færre cykler. Derfor er det vigtigt punkt i cykelruteplanen at danne sig et overblik over de detaljer undervejs, som forstyrrer cyklistens fremkommelighed. For selvom der eksempelvis er cykelbane så godt som hele vejen på en strækningen, så er det lige præcis det sted, hvor cykelbanen ophører og forholdene bliver utrygge eller uforståelige, at cyklisten hæfter sig ved. En strækning er så at sige *ikke stærkere end dens svageste led*, og de følgende nedslagspunkter handler netop om missing links på cykelruterne i Svendborg By.



Figur & billede: Missing Link Tvedvej



Tvedvej

Stedet

En del af de primære radialruter: Tvedvej.

Langs Tvedvej er der cykelbane. Men ud for Rema 1000 ved Avernakøvej ophører cykelbanen kortvarigt i begge vejsider ved helleanlægget.

Problematik

Når cykelbanen ophører ved helleanlægget, indskrænkes både cyklister og bilisters råderum og de skal dele kørebane forbi den smalle passage. Der opstår en utryg, ubehagelig og trafikfarlig situation, hvor bilerne, der kommer med højere fart end cyklisterne, overhaler med meget lille afstand til cyklisterne, ca. en halv meter. Alle de interviewede cyklister fra Tvedvej refererer til dette missing link med hovedrysten og uforståenhed.

Løsning

Det anbefales at etablere en anden form for krydsningsstøttepunkt, hvor der bliver taget pladsmæssigt hensyn til cyklister, da helleanlægget skaber mange utrygge situationer for passerende biler og cyklister. En hævet flade kunne være en løsning.

6.3 MISSING LINKS I SVENDBORG BY

Mølmarksvej

Strækningen

En del af de primære ringforbindelser: Ringrute 2.

Langs Mølmarksvej er der cykelbane i begge sider og vejen er indrettet til lavere hastighed ved, at der er etableret hævede flader ved udvalgte krydsninger. Dog stopper cykelbanen kortvarigt ud for slagteren og Spar købmanden, der ligger ved krydset ved Rødeledsvej.

Problematik

Som cyklist virker det mærkeligt, at cykelbanen stopper lige der, hvor der faktisk kan være trafikal forvirring udenfor de to butikker. Cykelbanens ophør skyldes givetvis, at slagteren og købmanden vil have mulighed for, at deres kunder kan parkere i bil langs vejen lige ud for butikken. Modsat genererer disse butikker også mere trafik, som netop gør behovet for en cykelbane desto større.

Løsning

Cykelbanen bør derfor fortsætte uafbrudt, og der bør udtænkes en anden løsning på parkeringsbehovet.



Figur & billeder: Missing Link Mølmarksvej

6.3 MISSING LINKS I SVENDBORG BY

Viebæltet

Stedet

En del af de primære ringforbindelser: Ringrute 1.

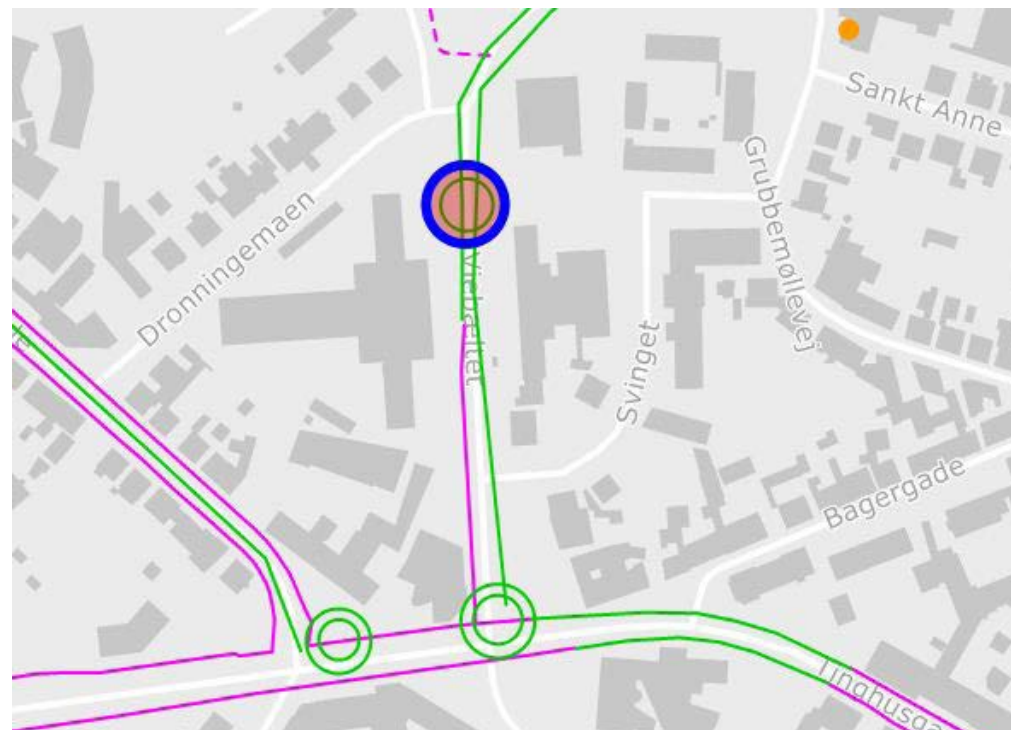
Helleanlægget ud for den lille gangsti fra Svinget til Viebæltet.

Problematik

Indsnævringen umuliggør plads til at både bil og cykel kan passere samtidig. Derfor føler cyklister sig her presset og klemt af bagfrakommende biler, der kommer med meget højere fart end cyklister. Denne situation udfordrer både cyklisterens tryghedsfølelse og komfort.

Løsning

Det anbefales at vejen forbi helleanlægget udvides, så der pladsmæssigt etableres en cykelvenlig forbindelse. Løsningen bør sammentænkes med etableringen af en cykelforbindelse på strækningen Dronningemaen/Viebæltet.



Figur & billede: Missing Link Viebæltet

6.3 MISSING LINKS I SVENDBORG BY

Rantzausmindevej

Strækningen

En del af de primære radialruter: Rantzausminde.

Rantzausmindevej er en skolevej og en primær forbindelsesvej fra Rantzausminde og ind mod centrum.

Problematik

På det sidste stykke vej fra Efterskolevej til Dyrekredsen på cykelruten langs Rantzausmindevej mangler et stykke cykelsti. Det virker afbrudt og uforståeligt, hvorfor cykelstien pludselig stopper der. Den manglende cykelsti er yderligere problematisk, fordi dette stykke langs Rantzausmindevej også fungerer som skolevej til den nærliggende skole.

Løsning

Cykelruten skal derfor forlænges, så det sidste stykke kommer med.



Figur & billede: Missing Link Rantzausmindevej



6.3 MISSING LINKS I SVENDBORG BY

Faaborgvej

Strækningen

En del af de primære radialruter: Faaborgvej.

Ophør af cykelsti.

Problematik

Langs cykelruten fra Faaborgvej og ind mod byen er der fællessti for cyklister og fodgængere, hvilket fungerer fint. Men på strækningen mellem Ole Rømers Vej og rundkørslen ved Vestergade/Odensevej ophører fællesstien på en uheldig måde. På den andens side af Ole Rømers Vej bliver fællesstien til gangsti, hvilket betyder at cyklisterne skal svinge til venstre og ud på kørebanen. Dette virker ulogisk – både for bilister og cyklister – og denne handling kan komme bag på biler, der, uforberedte på cyklister på kørebanen, ikke har trukket sig mere mod venstre på kørebanen.

Løsning

Dette missing link i cykelruten skal laves så cykelruten forløber uden forvirrende afbrud. Den optimale løsning er, at etablere en cykelsti eller -bane mellem Ole Rømers Vej og rundkørslen ved Odensevej/Vestergade. Vejen er meget bred, og der er plads til, at der uden problemer kan etableres en cykelsti eller -bane.



Figur & billeder: Missing Link Faaborgvej

6.3 MISSING LINKS I SVENDBORG BY

Tinghusgade

Stedet

En del af de sekundære forbindelser.

Manglende cykelsti.

Problematik

På Tinghusgade mangler det første stykke cykelbane i begge vejsider fra krydset ved Vestergade og Tinghusgade og ned til bycentret, hvor cykelbanen fortsætter.

Løsning

Etablér cykelbane på strækningen.



Figur: Missing Link Tinghusgade

Ring Nord

Stedet

En del af de sekundære forbindelser.

Langs Ring Nord fra øst mod vest er der en cykelforbindelse, der varierer mellem cykelsti og kørsel ad rolige villaveje.

Problematik

Omkring Byhavevej stopper stiforbindelsen og der mangler et stykke sti, så cyklister må køre en mindre omvej for at koble på stien igen.

Løsning:

Etablér en cykelforbindelse via Byhavevej.



Figur: Missing Link Ring Nord

6.4 CYKLISTSIGNALER I SVENDBORG BY

CYKLISTSIGNAL

I kryds må cyklister ikke forsinkes unødvendigt og de bør som minimum behandles ligeværdigt med motorkørende trafik og i nogle tilfælde endda prioriteres højere. Det kan eksempelvis ske ved grønt lys til cyklister før biler, grøn bølge eller blot samme tidsinterval grønt lys ved cyklistsignaler som for bilerne. Cyklistsignaler fungerer kun imødekommende for cyklister, hvis trafikafviklingen ikke virker diskriminerende og ikke lader cyklisten vente for længe. Fokus på cyklisterne i udformningen af det enkelte kryds, kan betyde meget for cyklisternes fremkommelighed.



Billede: Cyklistsignal Tvedvej / Mølmarksvej

Toldbodvej/Dronningemaen/Nyborgvej

Stedet

En del af begge primære ringforbindelser og radialruten Nyborgvej.

Lyskrydset er et knudepunkt i byens infrastruktur og er en del af mange cyklisters daglige rute.

Problematik

I lyskrydset er der lavet venstresvingsbaner for cyklister, der enten skal fra Nyborgvej ad Toldbodvej eller fra Toldbodvej ad Dronningemaen. Her skal de vente på grøn cykelpil for at krydse vejen, hvilket i sig selv er en imødekommende indretning for cyklister.

Men lyskrydset udfordrer cyklisteres fremkommelighed. Det får kritik af mange cyklister, der føler sig diskrimineret og overset i forhold til bilister. Det skyldes, at man som cyklist oplever at skulle vente flere omgange, før man får grønt lys til at krydse vejen. Hvorimod bilerne får grønt i hver omgang.

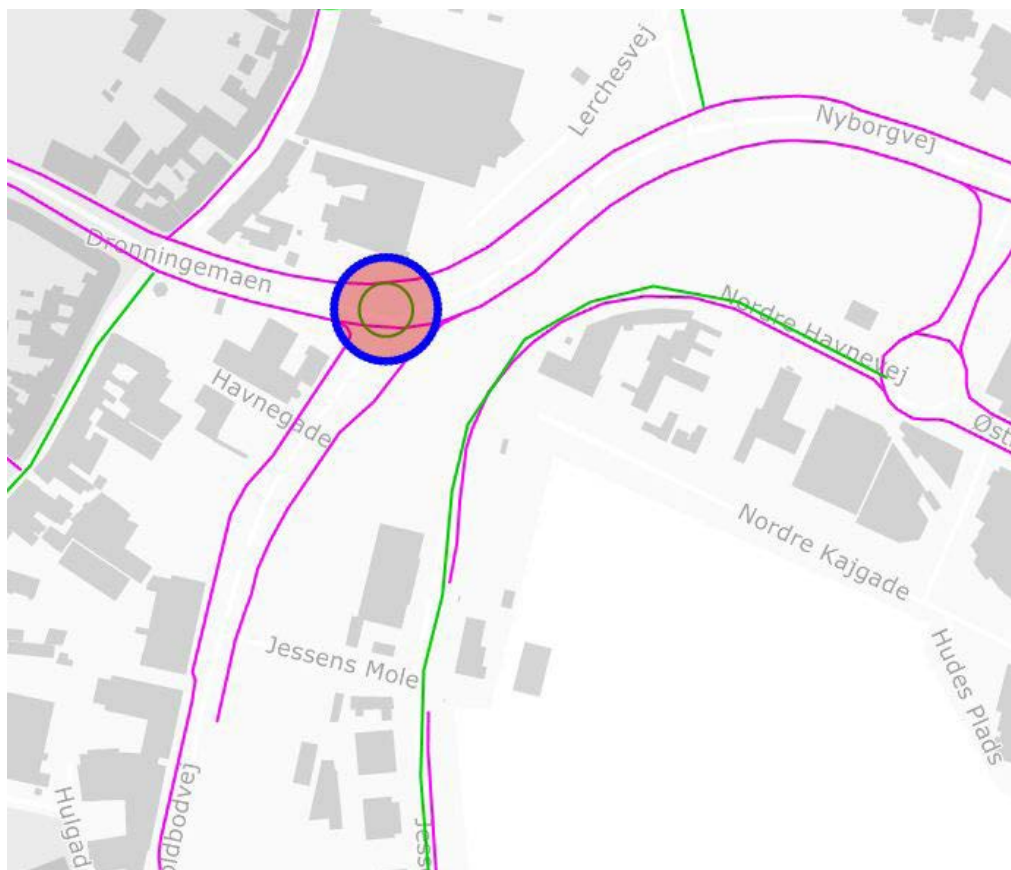
Selvom indretningen er et bevidst valg fra planlæggeres side for at optimere trafikafviklingen og bilernes flow igennem krydset, så kan den utålmodighed, som cyklisterne oplever, medføre farlige situationer. Det er nemlig ikke unormalt, at nogle af de utålmodige cyklister krydser vejen trods rødt lys.

Det er beklageligt at en ellers cykelvenlig intention om venstresvingsbane og cyklistsignal opfattes diskriminerende af cyklisterne selv.

6.4 CYKLISTSIGNALER I SVENDBORG BY

Løsning

Løsningen kan være at imødekomme cyklisterne ønske og lave grønt lys til cyklister på lige fod med bilister. Men hvis det ikke er en mulighed grundet trafikafviklingen, kan en digital nedtælling til grøn pil imødekomme og afhjælpe den uvished, der irriterer cyklisterne og fremkalder de negative følelser.



Figur: Cyklistsignal Toldbodvej/Dronningemaen/Nyborgvej

Tvedvej / Mølmarksvej

Stedet

En del af de primære radialruter: Tvedvej.

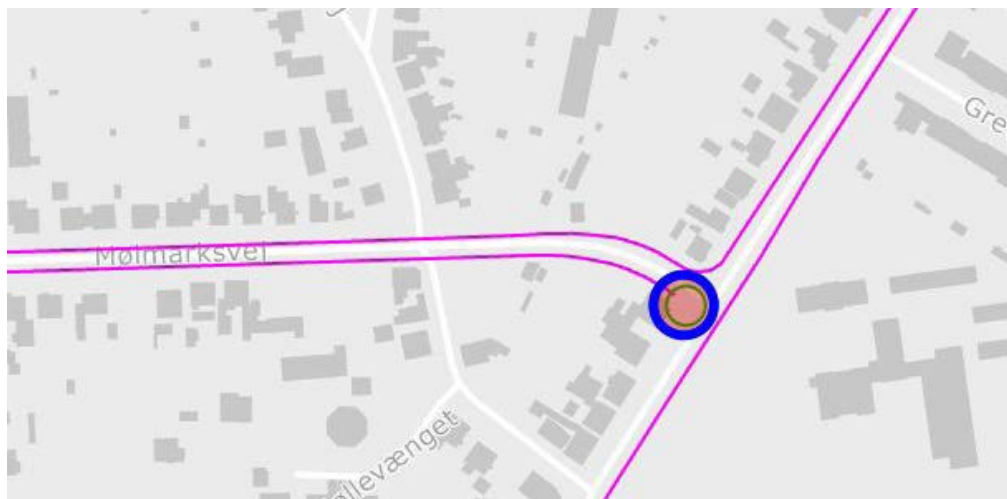
På Tvedvej i krydset ved Mølmarksvej.

Problematik

Her oplever cyklister ligeledes en irritation over cyklistsignalet. Det grønne cyklistsignal skifter for hurtigt og springer nogle gange cyklisterne over således, at cyklisterne ikke får grønt lys når bilisterne gør.

Løsning

Forbedr tidsintervallet for cyklister eller installér nedtællingslyssignal.



Figur: Cyklistsignal Tvedvej / Mølmarksvej (se billede på foregående side)

6.5 RUNDKØRSLER I SVENDBORG BY

RUNDKØRSLER

Rundkørsler anvendes ofte til at forbedre trafikikkerheden både på landet og i byer. Men rundkørsler reducerer ikke altid antallet af uheld. Særligt i byer sker der ofte cykelulykker, der involverer indkørende biler. Denne usikkerhed viser sig også blandt mange af Svendborgs cyklister, der føler stor utryghed i særligt tre rundkørsler.



Figur & billede: Rundkørsel Skovsbovej /Ryttervej

Skovsbovej /Ryttervej

Stedet

En del af de primære radialruter: Tankefuld

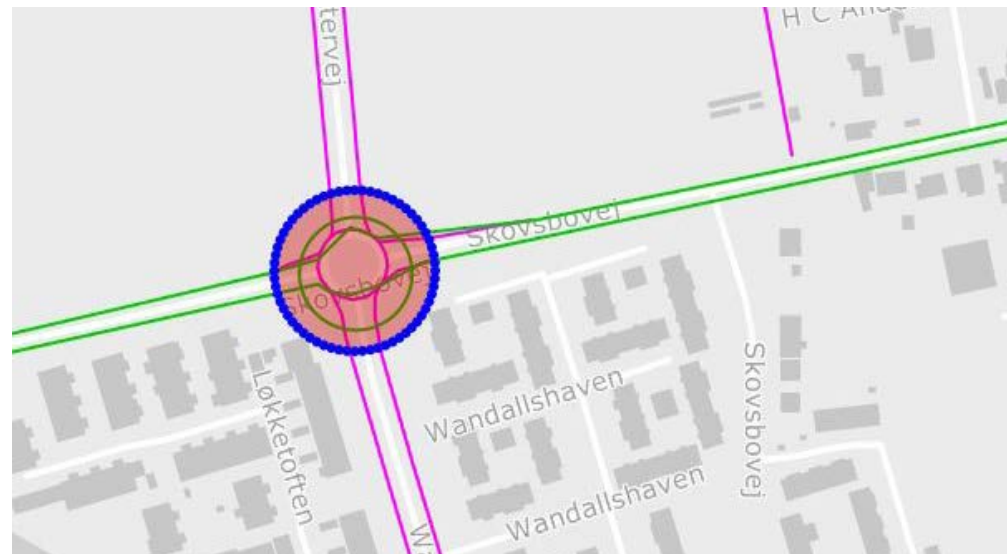
Der er meget cykel- og biltrafik i rundkørslen.

Problematik

Forholdsvist mange cyklister er blevet påkørt af bilister, der har overset dem i rundkørslen.

Løsning

I forbindelse med etablering af cykelstien langs Skovsbovej/Høje Bøge Vej/Egensevej skal rundkørslen ved Skovsbovej/Wandallsvej/Ryttervej have en opgradering i forhold til cyklisters sikkerhed.



6.5 RUNDKØRSLER I SVENDBORG BY

Odensevej/Vestergade

Stedet

En del af de primære radialruter: Odensevej og Faaborgvej

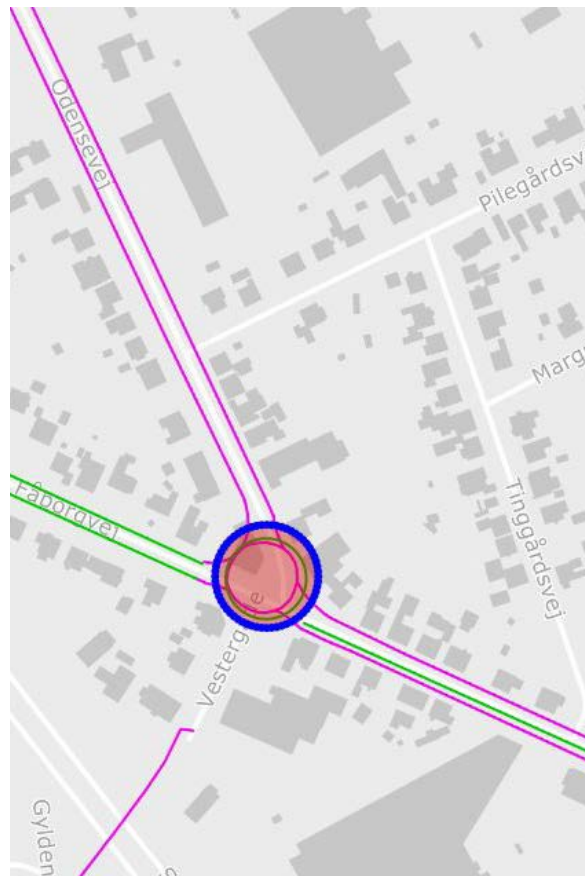
Der er meget cykel- og biltrafik i rundkørslen.

Problematik

Rundkørslen ved Odensevej/Vestergade/Faaborgvej føles ligeledes utryk for cyklister. Det opleves særligt farligt at komme fra Odensevej og køre rundt i rundkørslen mod Vestergade. Det skyldes at biler, der kommer fra Faaborgvej og skal ligeud af Vestergade, kommer med forholdsvis høj fart, og som cyklist frygter man at blive overset og påkørt.

Løsning

Etablér fartsænkende foranstaltning for bilister ad Faaborgvej mod Vestergade.



Figur: Rundkørsel Odensevej/Vestergade

Nyborgvej/Ørkildsgade

Stedet

En del af de primære radialruter: Nyborgvej.

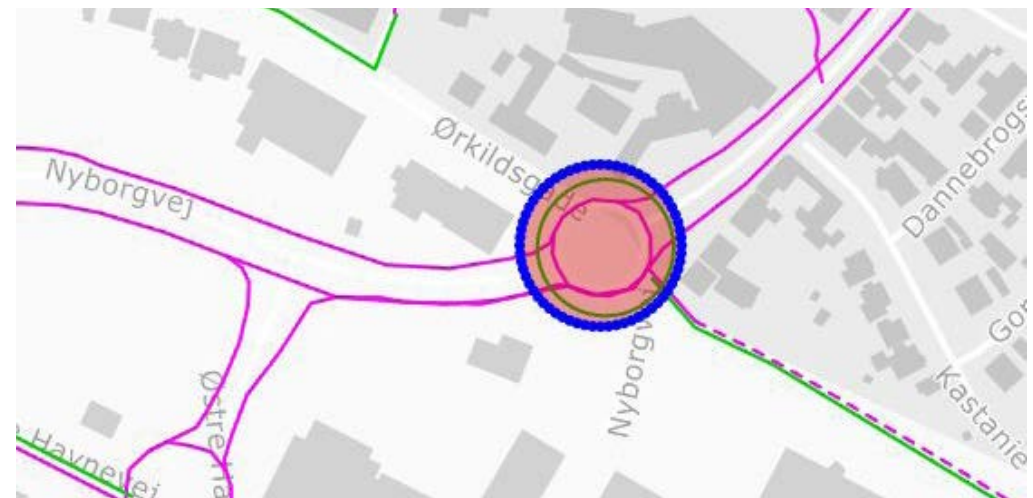
Der er meget cykel- og biltrafik i rundkørslen.

Problematik

Der er ikke registreret uheld med cyklister i konflikt med biler, men rundkørslen nævnes af mange som et utryk punkt i byen.

Løsning

Utrygheden kan imødekommes med opmærksomhedsskærpene foranstaltninger i rundkørslen så som hævet flade, rumlestriber for både biler og cyklister eller skiltning, der sættes ekstra fokus på cyklister.



Figur: Rundkørsel Nyborgvej/Ørkildsgade

6.6 CYKELBANE VS. PARKERING I SVENDBORG BY

CYKELBANE VS. PARKERING

Parkerede biler opleves ofte som et problem af cyklister. Særligt parkering på eller ind over cykelbaner opleves som en irritation og forhindring af cyklisterens fremkommelighed. Det er ikke kun fremkommeligheden der udfordres her, men også trygheden. Parkeringsmanøvre og åbne bildøre kan kvæste forbigående cyklister.

Problemet med parkering langs cykelbaner opleves mange steder i byen, men særligt **Vestergade** og **Tvedvej** i Svendborg blev fremhævet i interviewene.

Cykelbaner vs. Parkering

Strækningerne

En del af de primære radialruter: Odensevej, Faaborgvej og Tvedvej.

Langs både Vestergade og Tvedvej er der cykelbane, og der er også parkerede biler langs cykelbanen næsten hele strækningen.

Problematik

De parkerede biler holder ofte ind over cykelbanerne til stor frustration for cyklisterne. Det kan skyldes, at netop de to veje er smalle, og bilerne parkerer ind over cykelbanen for at undgå skrammer fra andre biler. Men forholdet påvirker også cyklister følelse af fremkommelighed og tryghed.

Løsning

Gentænk muligheden for parkering andetsteds og udvid cykelbanebredden. Problemet genkendes som sagt flere steder i Svendborg og for at komme problemet grundlæggende til livs kan der laves en kampagne om parkering langs cykelbaner, der henvender sig til bilisterne.



Billeder: Cykelbane vs. Parkering eksempler fra Mølmarksvej og Dronningemaen

6.7 KOMFORT I SVENDBORG BY

KOMFORT

Følgende afsnit handler om steder og strækninger i cykelrutenettet, hvor cyklistens oplevelse af komfort udfordres.

Kobberbæksvej

Strækningen

En del af de sekundære forbindelser.

Kobberbæksvej er et meget anvendt forbindelsesled mellem Tvedvej og Nyborgvej. Cykelbanens bredde varierer meget og er for det meste mindre end en halv meter.

Problematik

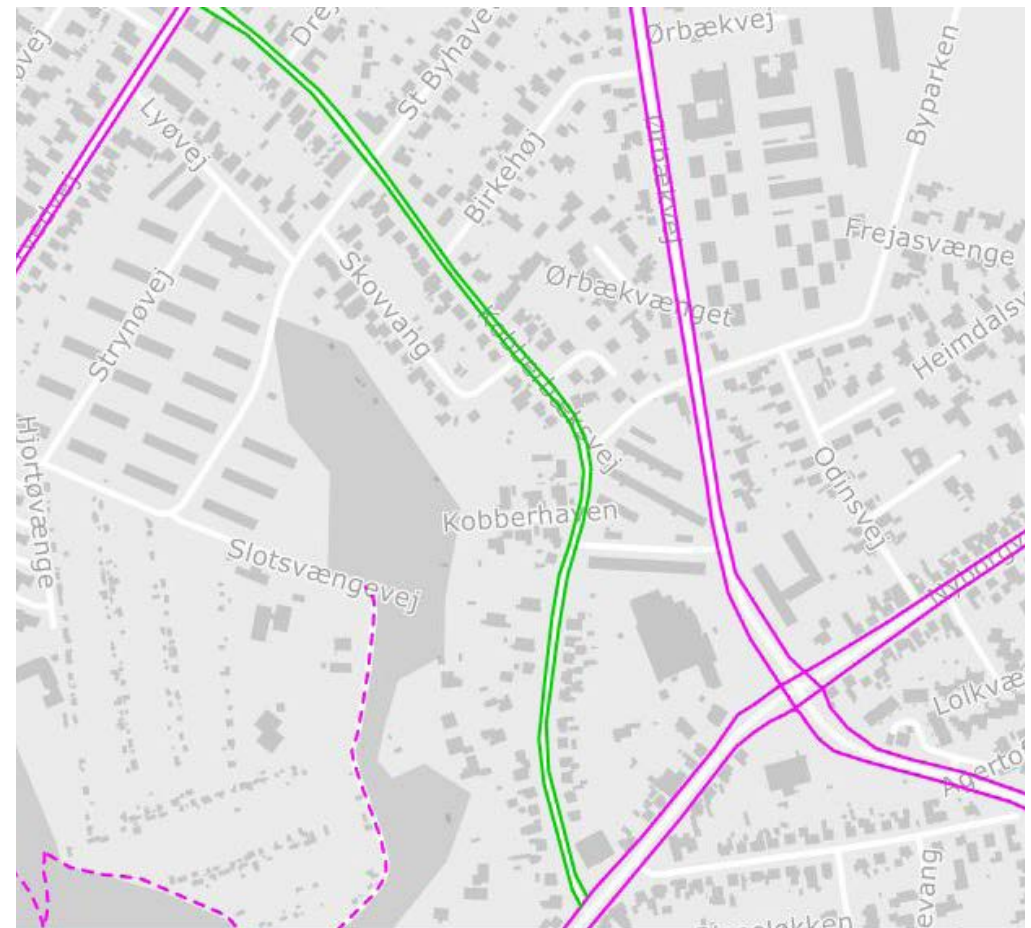
Mange steder er cykelbanen for smal at cykle på og selvom bilerne holder lovligt parkeret langs cykelbanen, må cyklisterne cykle udenom. Mange cyklister kritiserer dette forhold og tolker det som et useriøst signal overfor cyklisterne.



Figur & billede: Komfort Kobberbæksvej

Løsning

Anbefalingen er, at der anlægges en cykelbane med en bredde, som svarer til cyklisternes behov.



6.7 KOMFORT I SVENDBORG BY

Vestergade/

Johs. Jørgensens Vej

Stedet

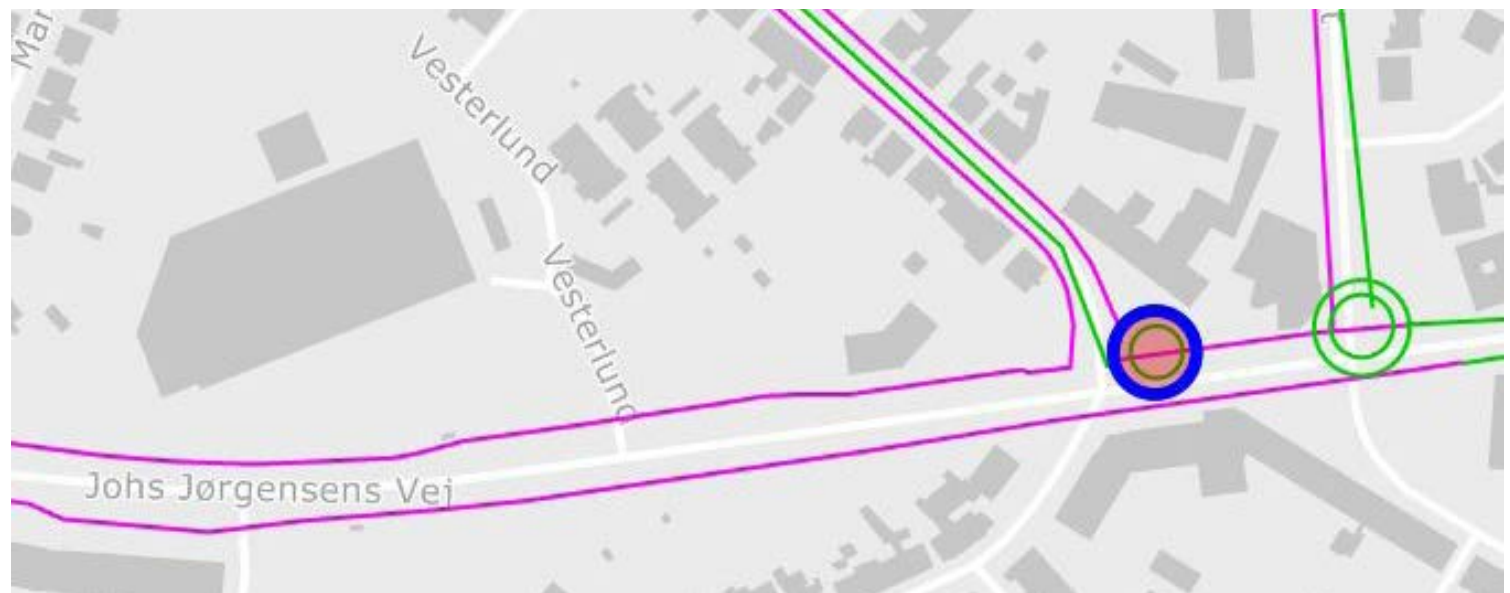
En del af de primære radialruter:
Faaborgvej og Odensevej.

Problematik

Krydset opleves som utrygt for mange cyklister, fordi der opstår tvivl om, hvor man som cyklist skal placere sig. Det skyldes, at opstribningen af cykelbanen fra Tinghusgade mod Johs. Jørgensens Vej er slidt væk, og dette kan være forvirrende for både bilister og cyklister.

Løsning

Ny opstribning.



Figur & billede: Komfort Vestergade/Johs. Jørgensens Vej

6.7 KOMFORT I SVENDBORG BY

Nordre Havnevej

Strækningen

En del af de sekundære forbindelser.

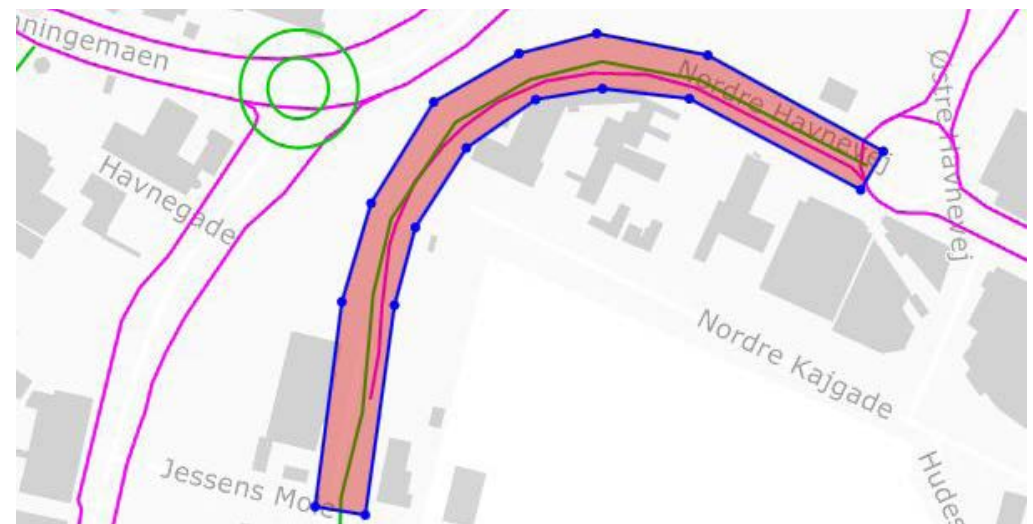
Nordre Havnevej er en smutvej for cyklister langs havneområdet. Vejen er lukket i den ene ende og biler kommer der kun for at parkere.

Problematik

Som cyklist er det svært at afkode, hvor man skal placere sig på Nordre Havnevej. Strækningen byder både på en cykelsti, der munder ud i et grusbelagt gangareal, samt en dobbeltrettet cykelbane med smalle spor. Forholdene er ufærdige og forvirrende. Dog er der grundet lukningen af vejen ikke meget trafik, og man kan cykle forholdsvis uforstyrret, hvor man vil. Men selve cykelfaciliteterne er stadig i meget dårlig kvalitet. Der er huller i asfalten og de blotlagte togs Skinner er glatte og svære at passere.

Løsning

Der skal laves en gennemgående løsning langs Nordre Havnevej – eventuelt i forbindelse med ombygningen af det omkringliggende område ved havnen. Strækningen er en smutvej for cyklister. Ved at lave logiske og imødekomende afmærkninger imødekommer cyklisterne flow og fremkommelighed, og forvirringen om, hvor man skal placere sig, undgås.



Figur & billede: Komfort Nordre Havnevej

6.7 KOMFORT I SVENDBORG BY

A.P. Møllers Vej/Sundbrovej

Strækningen

En del af de primære radialruter: Tåsinge.

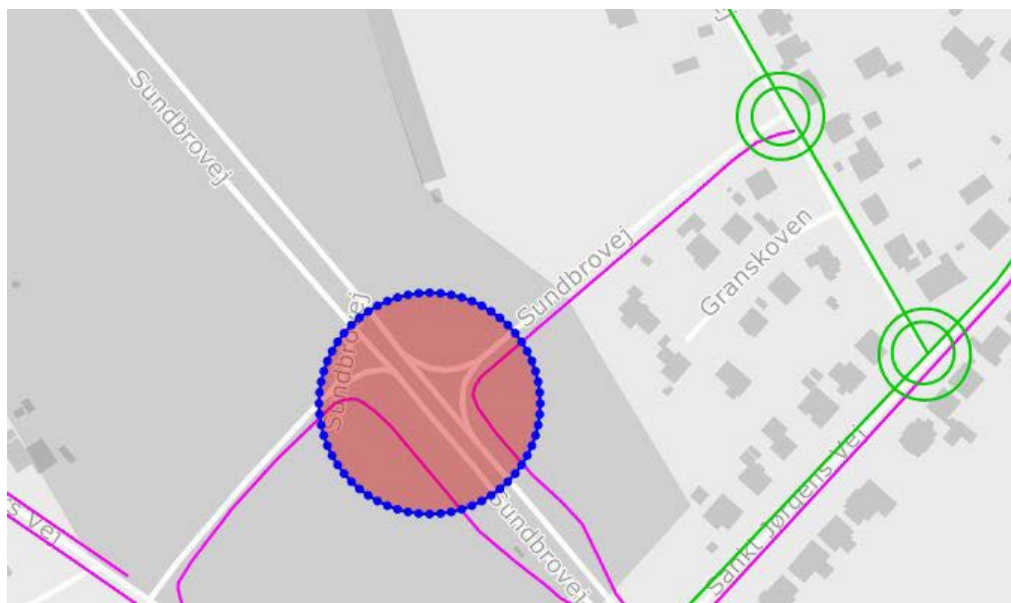
Tilkørslen fra A.P. Møllers Vej til Sundbrovej.

Problematik

Tilkørslen er i dårlig stand, hullet, revnet og ikke særlig cykelvenlig og i svinget, når man møder Sundbrovej, ligger der altid meget vand, når det har regnet.

Løsning

Ny belægning.



Figur: Komfort A.P. Møllers Vej/Sundbrovej

Jessens Mole

Strækningen

En del af de sekundære forbindelser.

Langs Jessens Mole er der en asfaltbelagt togbane, som mange cyklister bruger som cykelsti.

Problematik

De tilbageværende togs Skinner indrammer asfaltstien, men skinnerne er meget glatte for cyklister. Derfor føler cyklisterne sig i fare for at glide med cyklen. Der er ligeledes registreret uheld med dette til grund.

Løsning

En løsning er, at lægge asfalt ovenpå togs Skinnerne.



Figur: Komfort Jessens Mole

6.8 STIBOMME I SVENDBORG BY

STIBOMME

Stibomme er en stor udfordring for cyklisteres komfort og fremkommelighed. De bruges både til at gøre opmærksom på cyklisteres vigepligt ved krydsning mellem sti og vej, og de bruges til at holde motoriserede køretøjer ude fra stiforløb. Men selvom stibommene grundlæggende bliver placeret for cyklisterens skyld, så opfattes de som irriterende forhindringer i flowet og fremkommeligheden. Særligt for ladcykler og cykler med anhængere kan stibomme være udfordrende. Som et godt alternativ til stibomme kan der i stedet etableres bump, rumlespor, steler eller markeret vigepligt, som cyklisten kan passere uden fuldt stop og i mange tilfælde afstigning og delvis løft af cykel, for at vride cyklen gennem bomanlægget. Det giver cyklisterne bedre komfort og mindre gener.

Bomme bør derfor undgås. I stedet bør de mere cykelvenlige løsninger overvejes i forhold til hvert enkelt tilfælde.



Figur & billede: Stibomme Christiansmindestien

Christiansmindestien

Strækningen

En del af de primære radialruter: Thurø.

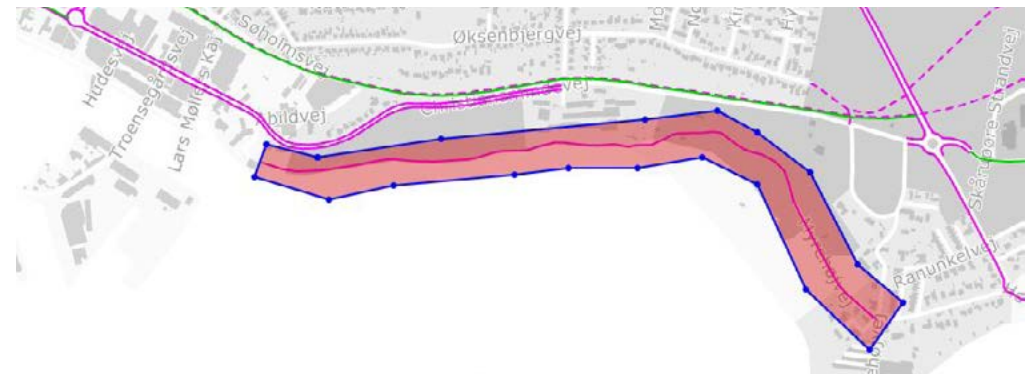
Christiansmindestien er en sti i eget tracé og anvendes af mange cyklister hver dag - særligt pendlere fra Thurø, men også rekreative cyklister.

Problematik

Det er en sti, der på mange måde imødekommer alle cyklisterens behov for tryghed, fremkommelighed og komfort. Men stiforløbet er også et godt eksempel på et forløb, hvor der er placeret u hensigtsmæssige stibomme. Der findes mange flere lokale stier med u hensigtsmæssige mange stibomme, som denne cykelruteplan ikke beskæftiger sig med, men som bør registreres og vurderes på et senere tidspunkt.

Løsning

Erstat med steler eller andre cykelvenlige alternativer.



6.9 SMUTVEJE I SVENDBORG BY

SMUTVEJE

At give cyklister en smutvej gennem byen, kan være med til at forbedre rejsetiden og dermed konkurrenceevne i forhold til andre transportformer.

Overgade/Caroline Amalie Vej

Strækningen

En del af både de primære radialruter og ringforbindelser: Tvedvej og Ringrute 1 og 2.

Overgade er det primære forbindelsesled fra bymidten til Tvedvej.

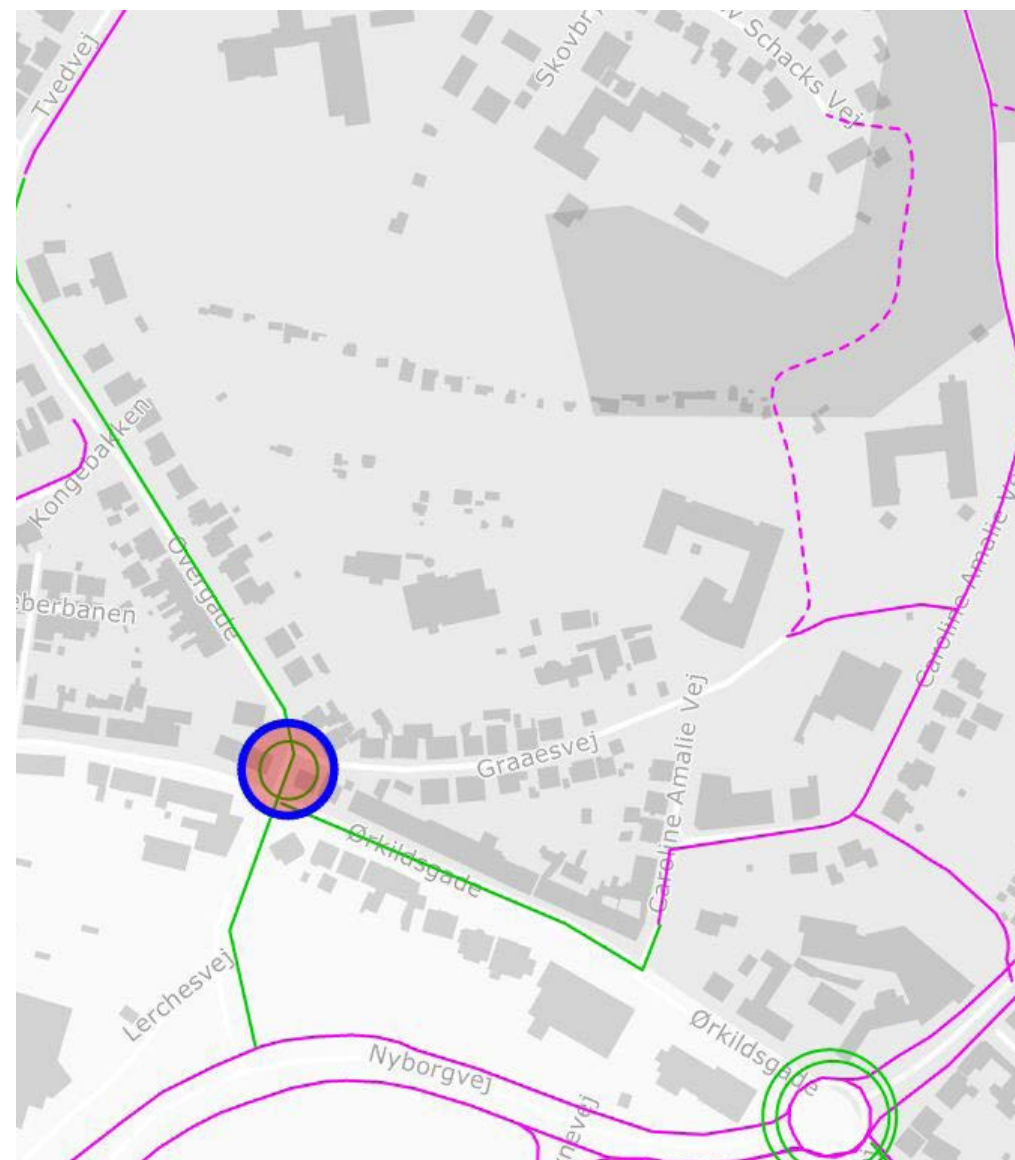
Problematik

Mange cyklister finder vejen utryk på grund af den smalle og stejle karakter samt den manglende plads til cykelsti.

Løsning

Som et alternativ til Overgade, kan cyklister med fordel dreje fra Lerchesvej til Ørkildsgade og køre ad Caroline Amalies Vej. Denne vej er mindre stejl og er ikke trafikbelastet efter vejen er blevet lukket for biler. Afstandsmæssigt er denne vej kun 300m længere, til gengæld er den mere rolig og cykelvenlig.

Hvis vejen skal bruges som et alternativ for cyklister, skal dens eksistens formidles. Der skal sættes skilte op der henvender sig til cyklister. Skiltet kan udseendemæssigt indikere en smutvej eller en stille, grøn vej. På hjørnet af Lerchesvej og Ørkildsgade viser skiltet mod Tvedvej og igen fra Ørkildsgade til Caroline Amalies Vej.



Figur: Smutvej Overgade/Caroline Amalie Vej

6.9 SMUTVEJE I SVENDBORG BY

Møllergade (Fra Dronningemaen til Bagergade)

Strækningen

En del af de primære forbindelser: Tvedvej og Ringrute 1 og 2.

Møllergade er en smal ensrettet gade, der forbinder Dronningemaen med bymidten, og der er mange cyklister der bruger Møllergade som en del af den daglige rute ind til centrum.

Møllergade bruges både som smutvej forbi Terningen via Havnegade til Toldbodgade for at undgå lyskrydset ved Nyborgvej.

Møllergade bruges også som skolevej og generel smutvej ind til byen.

Problematik

Gadens ensretning kan godt være udfordrende for cyklister og det bør overvejes hvorvidt gaden skal gøres tilladt for cykelfærdsel i begge retninger. Det ville give cyklisterne en smutvej i begge retninger ind til bymidten.

Løsning

Løsningen kunne enten være tilladt cykling i begge retninger. Eller Møllergade kunne laves om til en cykelgade, med cykling tilladt i begge retninger og på hele gadens areal. Bilkørsel og parkering i den ene side vil stadig være tilladt, men færdslen sker på cyklisternes præmisser.



Figur: Smutvej Møllergade (Fra Dronningemaen til Bagergade)

6.10 HØJRESVING FOR RØDT I SVENDBORG BY

HØJRESVING FOR RØDT

Højresving for rødt for cyklister er endnu et forhold, der kan øge fremkommeligheden for cyklister. Samtidig viser erfaringer, at en mere smidig trafikregulering kan få cyklisterne til at følge reglerne bedre end ellers, og man undgår eksempelvis at cyklister krydser ind over fortovet. Højresving for rødt er en håndsrækning til cyklister, der symboliserer, at man som kommune gerne vil imødekomme cyklisters behov.

Følgende kryds i Svendborg bør overvejes i forhold til højresving tilladt for rødt:

- Tvedvej/Mølmarksvej
- Nyborgvej/Østre Havnegade
- Johs. Jørgensens Vej/Vestergade
- Odensevej/Ring Nord
- Eskærvej/Sundbrovej





7. FREMTIDIGE RUTER OG FORBINDELSER

By & Land

Følgende kapitel omhandler cykelforbindelserne i landområder og mindre byer i Svendborg Kommune.

Cykelforbindelser i landområder handler på den ene side om oplevelsesruter i forbindelse med cykleturisme og rekreative ruter.

På den anden side handler det også om lokal cyklisme og om at sikre de trygge og fremkommelige forbindelser internt i de mindre byer og om mulighederne for pendler- og transportcyklisme imellem byerne.

Lokale og rekreative ruter er to sider af samme sag, som ikke lader sig adskille så firkantet. Rekreative ruter forbinder sig ofte til de lokale ruter og omvendt.



OPLEVELSESRUTER I SVENDBORG KOMMUNE

I Svendborg Kommune findes der allerede forskellige rekreative oplevelsesruter for cyklister. Disse ruter er planlagt ud fra oplevelser og destinationer og forløber gerne ad bivej uden cykelfaciliteter, men dermed også uden den store trafikbelastning.

Den nationale rute

Der findes 11 danske Nationale Cykelruter. Cykelruterne er sammensat af varierende delstrækninger, og ved ruternes linjeføring er der taget mest muligt hensyn til oplevelsesværdi, trafiksikkerhed og vejens eller stiens cykelegnethed. Ruterne er skiltede sammen med den almindelige vejvisning. Ud af de 11 nationale ruter, går Rute 8, Sydhavsrueten, gennem Svendborg Kommune. Sydhavsrueten henvender sig til cyklister på ferie og udflygt, som gerne vil opleve vandkant og den smukke sydfynske natur.



Figur: Kort over Nationalrute 8

7. FREMTIDIGE RUTER OG FORBINDELSER

By & Land

De regionale ruter

De Regionale Cykelruter er også beregnet for cyklister på ferie og udflugt og består af varierende delstrækninger. De er skiltede i forbindelse med den almindelige vejvisning og forløber gennem flere kommuner. Der findes tre regionale cykelruter, der går gennem Svendborg Kommune:

- Rute 50
- Rute 55
- Rute 79

Som følge af amternes nedlæggelse ved udgangen af 2006, blev det pålagt kommunerne at overtage det arbejde, som amterne stod for i forbindelse med de nationale og regionale cykelruter. Det vil sige, at kommunerne som vejbestyrer er ansvarlige for anlæg og drift af ruterne langs det kommunale vejnet, mens Vejdirektoratet har ansvaret for de dele af ruterne, der forløber langs statsveje.



Figur: Kort over Regionalrute 50



Figur: Kort over Regionalrute 55



Figur: Kort over Regionalrute 79

7. FREMTIDIGE RUTER OG FORBINDELSER

By & Land

Lokale Turistruter

I 2010 udgav Visit Sydfyn "Sydfynske cykelruter for alle", som består af en guidebog med praktisk info og 10 tematiserede cykelruter. Cykelruterne er tematiserede ud fra 10 forskellige oplevelsestemaer i forhold til de seværdigheder man møder undervejs. Ruterne er ikke skilte, men kan findes digitalt og i kortform.

De bagvedliggende overvejelser i forhold til oplevelsesværdi og naturskønne ruter gør disse eksisterende oplevelsesruter til et godt udgangspunkt for udbygning af det rekreative rutenet i Svendborg Kommune. Fremtidens planlægning af rekreative ruter bør derfor medregne disse allerede eksisterende overvejelser.

Billeder: cykelsydfyn.dk



Lav din egen cykelrute
Hvad vil du se i dag?



Cykelsydfyn.dk

I 2010 satsede Sydfyns Turistbureau på at forbedre temaet cykelturisme. I forbindelse med at det lokale cykelkort skulle fornyes udgav turistbureauet "Sydfynske Cykelruter for alle", som består af 2 dele. En guidebog med praktisk info, som 10 tematiserede cykelruter, som er blevet oprettet. Ligeledes er der vandfast cykelkort over området, med cykelruterne indtegnet. Cykelguiden kan købes hos Visitsvendborg for DKK 50

> www.cykelsydfyn.dk, som bl.a. indeholder alle praktiske oplysninger, ideer og tips til en cykelferie samt oplevelseskortet, hvor man selv kan indtegne ruter og dele med andre. Ydermere kan man læse om hvordan man undervejs på turen kan få fortalt små historier i lyd og tekst på sin smartphone med den tilhørende mobilapp.

10 cykelruter på Sydfyn

Få inspiration til cykeloplevelser i Danmark



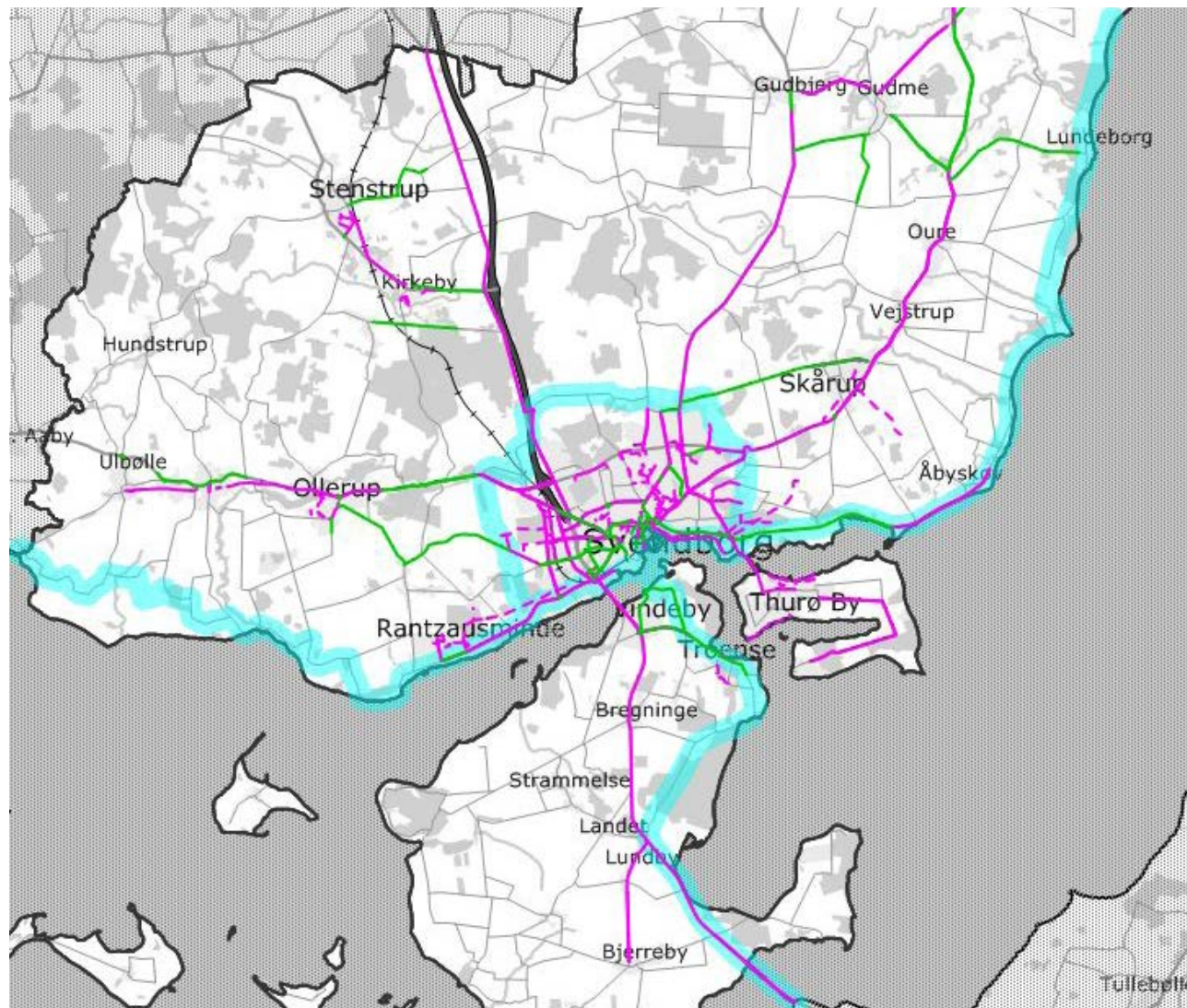
7. FREMTIDIGE RUTER OG FORBINDELSER

By & Land

Udbygning af rekreative ruteforløb

Følgende forslag til rekreative ruter skal betragtes som eksempler på, hvordan udbygning af rekreative ruteforløb kan tage udgangspunkt i eksisterende oplevelsesruter:

- Forslag 1: En cykelrute, der følger kystforløbet og knytter sig henholdsvis til den vestgående Sydhavsroute og den nordøst gående regionale cykelrute 50.
- Forslag 2: En bynær ringforbindelse i grønne omgivelser omkring Svendborg by. Ringforbindelser krydser alle radialruterne, og der er således både mulighed for at cykle ud af byen, tage en etape af den grønne rute og cykle tilbage via en anden vej. Der er også mulighed for at cykle hele ruten rundt i de grønne områder, der omkranser Svendborg. Denne rute knytter sig til den regionale cykelrute 55 vest for Svendborg.



Kort over Svendborg Kommune med eksisterende cykelstier og cykelbaner (lilla), forslag til forbedringer (grøn) samt forslag til rekreative ruter med udgangspunkt i eksisterende oplevelsesruter (blå).

7. FREMTIDIGE RUTER OG FORBINDELSER

BY & LAND

LOKALE RUTER I LANDOMRÅDER OG MINDRE BYER

Hvor oplevelsesruterne skal tage højde for naturen og oplevelsesværdi, så skal de lokale ruter i landområder sikre trykke og fremkommelige forbindelser internt i de mindre byer og mulighederne for pendler- og transportcyklisme imellem byerne.

De omkringliggende byer i Svendborg Kommune hænger gerne sammen i klynger af tre til fire byer. De interne forbindelser byerne imellem er vigtige i forhold til at sikre skolevejene, og meget af den viden om manglende forbindelser i de mindre byer og landområderne anvendt i denne Cykelruteplan kommer derfor også fra Skolevejsanalysen 2012. Mange forbedringer af skoleveje er blevet udført på baggrund af denne, og byerne er allerede generelt godt udstyret internt med cykelforbindelser.

Anderledes forholder sig med forbindelserne fra de mindre byer og ind til Svendborg, som er vigtige i forhold til at sikre gode pendler- og transportruter for cyklister. Disse forbindelser afhænger af radialruterne, der kobler Svendborg by sammen med de omkringliggende byer, og muligheden for sikker og fremkommelig tilkobling hertil.

Radialruterne skaber følgende forbindelser:

- Faaborgvej skaber forbindelse til Ollerup, Vester Skerninge og Ulbølle
- Odensevej skaber forbindelse til Stenstrup, Kirkeby og Egebjerg
- Ørbærkvej skaber forbindelse til Gudbjerg og Gudme
- Nyborgvej skaber forbindelse til Skårup, Vejstrup og Oure samt Gudme, Hesselager og Lundeborg.
- Sundbrovej skaber forbindelse til byerne på Tåsinge

Forbindelserne fra de mindre byer til radialruterne har derfor været et vigtigt udgangspunkt for undersøgelsen af cykelforbindelserne i landområder og mindre byer.





7.1 OLLERUP – VESTER SKERNINGE – ULBØLLE

De tre byer ligger i forbindelse med den primære radialrute, der følger Faaborgvej fra Svendborg Kommunes grænse og ind til centrum af Svendborg by.

Faaborgvej og ruten forbi Hvidkilde

Strækningen

Ruten forbi Hvidkilde er den primære forbindelse mellem Ollerup og Svendborg. Den afvikler både pendlertrafik og den byder på smukke omgivelser forbi Hvidkilde, der tiltrækker mange turister.

Problematik

På strækningen er der et uundgåelig missing link i cykelrutenettet. Der er ingen cykelsti eller kantbane et godt stykke før, forbi og efter Hvidkilde og bilerne overhaler tæt forbi cyklisterne. Cyklister føler sig med god grund meget utrygge på denne strækning.

Løsning

Der skal derfor laves en cykelvenlig forbindelse på hele strækningen, der kobler cykelstien i Ollerup sammen med cykelstien, der starter et stykke efter Hvidkilde.

Fra Ollerup til Svendborg via Egense

Strækningen

Fra Ollerup kan man tage en alternativ rute til Svendborg via Egense. Ruten går fra Ollerup via Egensevej, Ærtevej og Hellegårdsvej, hvor den møder boligområdet Tankefuld i udkanten af Svendborg og kobles til den fremtidige cykelforbindelsen via Skovsbovej/Høje Bøge Vej/Egensevej.

Problematik

For at etablere en cykelforbindelse langs denne strækning skal den gøres mere attraktiv for cyklister. For selvom ruten kun er ca. 1km. længere end ruten forbi Hvidkilde, så føles den væsentlig længere grundet dens afsides karakter og dens lange, lige landevejsterræn.

Løsning

Landevejsstrækningerne kan eksempelvis laves til 2-1 veje. Og undervejs på ruten skal der stilles forskellige cykelfaciliteter til rådighed såsom skiltning, kort og cykelstationer.

Ruten skal skiltes som et alternativ allerede i Ollerup ved krydset Faaborgvej/Øster Skerningevej.

Sømarksvej

Strækningen

Smal byvej, der bliver til landevej efter byskiltet

Problematik

Den dobbelttreppede cykelsti fra Øster Skerningevej stopper ved Sømarksvej og der er dermed ingen cykelforbindelse forbi boligområdet Sømarken.

Løsning

Cykelstien fra Øster Skerningevej fortsættes ad Sømarksvej til boligområdet ved Sømarken, så der skabes cykelforbindelse for hele boligområdet.

7.1 OLLERUP – VESTER SKERNINGE – ULBØLLE

Faaborgvej igennem Vester Skerninge

Strækningen

Faaborgvej igennem Vester Skerninge er en gennemfartsvej med meget blandet trafik. Vejen er smal og der er ingen cykelsti eller bane, men fortov i den sydvendte side.

Problematik

Der mangler bedre forhold for cyklister. Da der hverken er cykelsti eller fortov i begge sider af vejen er den en utryk og trafikfarlig vej for bløde trafikanter. Det er problematisk, da vejen går forbi skolen og derfor er skolevej for flere børn. Selvom der er et afsides stisystem gennem boligområder syd for Faaborgvej, så er det ikke oplagt at anvende dette for cyklister, der kommer fra nordsiden af Vester Skerninge.

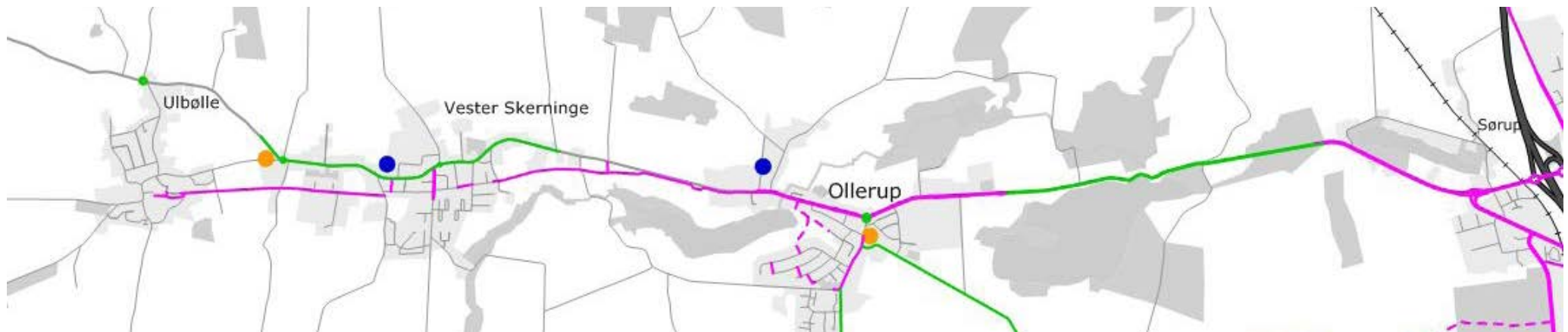
Løsning

Der etableres en fællessti for cyklister og gående langs vejen og farten sænkes gennem byen.

Vester Skerninge: Krydsninger

I følgende krydsninger skal der gøres ekstra opmærksom på bløde trafikanter grundet skoletrafik fra områderne nord for Vester Skerninge:

- Faaborgvej/Nørremarksvej
- Faaborgvej/Vestre Nørremarksvej
- Faaborgvej/Sterrebyvej



Kort over eksisterende cykelstier og cykelbaner (lilla) samt forslag til forbedringer af cykelrutenettet (grøn) - Ollerup – Vester Skerninge – Ulbølle

7.2 STENSTRUP - KIRKEBY - EGEBJERG

Stenstrup, Kirkeby og Egebjerg ligger op ad den radialrute der følger Hovedvejen og Odensevej fra kommunegrænsen og ind til centrum af Svendborg by.

Høje Vej/Bobjergvej/Stationsvej

Strækning

De tre veje danner tilsammen forbindelse til Stenstrup fra Høje og Lunde. Det er smalle landeveje, hvor der kører meget trafik. Biler bruger strækningen som alternativt forbindelsesled fra Hovedvejen via små landeveje til Faaborgvej og Vester Skerninge i stedet for at køre ind til Svendborg for at koble sig på Faaborgvej. Strækningen er ligeledes en skolevej i forbindelse med skolen i Stenstrup.

Problematik

Blandingen af gennemfartstrafik og skolevej gør de smalle veje utrygge og trafikfarlig for cyklister.

Løsning

Strækningen gøres mere cyklistvenlig eventuelt med 2-1 veje og farten sænkes.

Stenstrup: Krydsning

I Krydset ved Assensvej og Sønder Ringvej er der en problematisk tilkobling til den dobbeltrettede cykelsti langs Sønder Ringvej. Opkørselsrampen er placeret sådan at cyklister skal køre bagom holdende biler og der kan derfor opstå konflikt mellem biler og cyklister.

Opkørslen til stien skal derfor placeres mere logisk og optimalt.

Ny skolesti fra Issø-skolen på Assensvej til Gemalvej

Strækningen

Den nuværende skolesti går fra Stenstrup, gennem Kirkeby og til Issø-skolen. Den krydser Assensvej to steder. Først i Kirkeby ved Gemalvej/Assensvej/Vævervej og igen overfor skolen på Assensvej.

Problematik

De to krydsninger er problematiske grundet trafikken på Assensvej. Det virker ulogisk og som en unødvendig risiko, at man skal krydse over på den modsatte side af Assensvej, når man kommer fra den dobbeltrettede cykelsti fra Stenstrup, for så at skulle krydse over Assensvej igen overfor skolen.

Løsning

Anlæg en ny skolesti på nordsiden af Assensvej fra skolen til Gemalvej, så skolestien bliver direkte og fri for biltrafik.

7.2 STENSTRUP - KIRKEBY – EGEBJERG

Assensvej

Strækningen

Assensvej en lige landevejsstrækning med meget trafik og biler har høj hastighed. Fra Odensevej til Issø-skolen på Assensvej er der hverken kantbane eller cykelsti.

Problematik

For cyklister er strækningen ubehagelig grundet manglende cykelsti og -bane og den hurtigkørende trafik. På Odensevej er der cykelbane hele vejen og der mangler derfor et sikkert forbindelsesled for cyklister fra Odensevej og ind til Kirkeby og Stenstrup. Samtidig er det næsten udelukket, at skolebørn cykler på denne vej, selvom strækningen går lige hen til skolen.

Løsning

Etabler en cykelforbindelse fra Odensevej til skolen på Assensvej.



Kort over eksisterende cykelstier og cykelbaner (lilla) samt forslag til forbedringer af cykelrutenettet (grøn) - Stenstrup - Kirkeby - Egebjerg

Vængevej/Egebjergvej

Strækningen

Strækningen fra Kirkeby Sand til Egebjerg er en lige, bakket landevej med en baneoverskæring. Den er skolevej for børn i Egebjerg Friskole og derfor er der mange bløde trafikanter, der færdes på strækningen om morgenen og om eftermiddagen.

Problematik

Der kører mange biler og lastbiler og de kører hurtigt i forhold til vejforholdene. Vejens smalle karakter og bakkede terræn gør den svær at overskue og skolebørn er i fare for at blive overset. Særligt i krydset ved Kirkevej og Vængevej er oversigtforholdene dårlige. Fartgrænsen bør derfor ikke være 80 km/t.

Løsning

Farten sættes ned og forholdene for de bløde trafikanter forbedres ved hjælp af 2-1 vej, hvis vejens karakter egner sig hertil.

7.3 GUDBJERG – GUDME – HESSELAGER

Gudbjerg, Gudme og Hesselager udgør yderpunkterne for to af de primære radialruter i Svendborg Kommune; Ørbækvej og Nyborgvej.

Ørbækvej

Strækning

Der er bred kantbane langs Ørbækvej fra Svendborg bygrænse til kort før Gudbjerg, hvor den stopper.

Problematik

Når den brede kantbane stopper bliver der mindre plads til cyklister og det virker afbrudt og ufærdigt.

Løsning

Forlæng den brede kantbane hele vejen ind til Gudbjerg.

Gryagervej

Strækning

Forbindelsesled fra radialruten Ørbækvej til Gudme.

Problematik

Bilerne kører hurtigt og der kører mange biler.

Løsning

Etabler cykelforbindelse enten i form af bred kantbane eller 2-1 vej.

Sognevej

Strækning

Smal vej med hastighedsbegrænsning på 80 km/t. Her færdes en forholdsvis stor andel skoletrafik.

Problematik

Vejen er en smal vej, bilerne kører hurtigt og der kører mange biler.

Løsning

Etabler cykelforbindelse enten i form af bred kantbane eller 2-1 vej.

Broholmsvej

Strækning

Broholmsvej forbinder Gudme med radialruten Nyborgvej. Der er cykelforbindelse ind til Svendborg by fra hvor Broholmsvej møder Nyborgvej.

Problematik

Broholmsvej er smal, har ingen kantbane og hastighedsbegrænsning på 80 km/t.

Løsning

Der skabes en sikker cykelforbindelse, eventuelt i form af bred kantbane eller 2-1 vej, så Gudbjerg, Gudme, Hesselager området kobles til den eksisterende cykelforbindelse langs Nyborgvej.

7.3 GUDBJERG – GUDME – HESSELAGER

Nyborgvej/Landevejen mellem Broholm og Hesselager

Strækning

Nyborgvej er den primære forbindelse mellem Svendborg og Nyborg og der kører derfor meget og tung trafik på denne strækning.

Problematik

Der er cykelforbindelse fra Svendborg by og langs Nyborgvej, men fra det punkt, hvor Nyborgvej møder Broholmsvej, stopper cykelbanen. Der mangler derfor cykelforbindelse mellem Broholm og Hesselager. Uden cykelfacilitet er den trafikerede hovedlandevej er ikke behagelig eller sikker for cyklister.

Løsning

Forlæng cykelforbindelse fra Broholm til Hesselager.

Stenmurervej

Strækning

Strækningen fra Nyborgvej til Lundeberg er en smal vej uden kantbane.

Problematik

Der mangler cykelforbindelse fra Lundeberg til Nyborgvej

Løsning

Etabler cykelforbindelse enten i form af bred kantbane eller 2-1 vej.

Østergade, Hesselager

Strækning

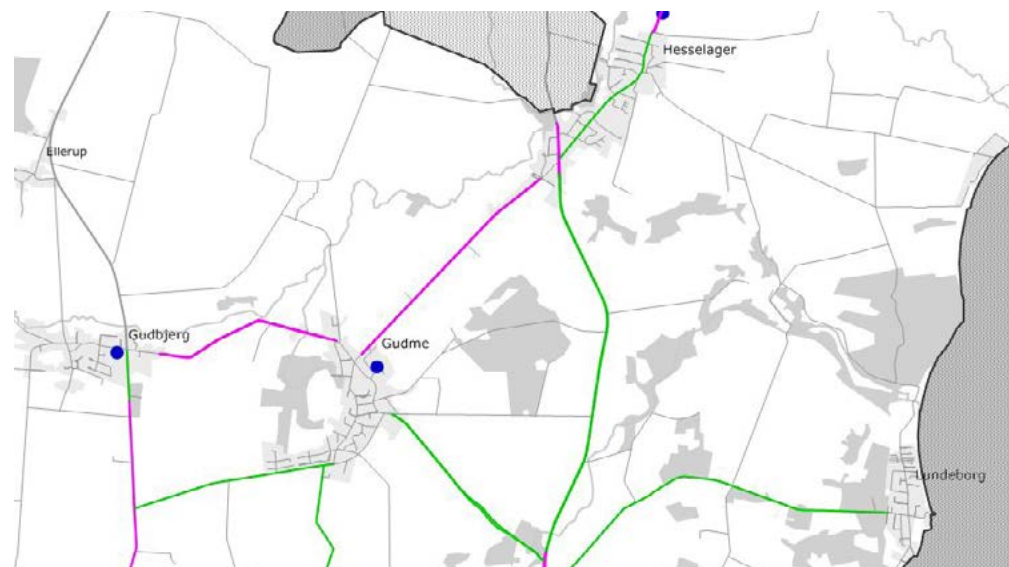
Østergade er et forbindelsesled gennem byen til skolen i Hesselager.

Problematik

Strækningen udpeges som utryk af forældre og børn på grund af, at der kører mange biler og de kører hurtigt. Samtidig er det svært at overskue trafikken.

Løsning

Sænk farten på strækningen og etabler en sikker cykelforbindelse.



Kort over eksisterende cykelstier og cykelbaner (lilla) samt forslag til forbedringer af cykelrutenettet (grøn) - Gudbjerg - Gudme - Hesselager

7.4 OURE – VEJSTRUP – SKÅRUP

Den primære radialrute, der følger Nyborgvej, går gennem Oure, Vejstrup og Hesselager.

Åbyvejen/Nørremarken

Strækning

Strækningen går forbi Skårup skole.

Problematik

Åbyvejen/Nørremarken er allerede en 2-1 vej, men opstribningen er slidt væk mange steder, og den har derfor ikke den ønskede effekt af at være en 2-1 vej.

Løsning

Forbedr opstribningen.

Holmdrupvej

Strækning

Strækningen forbinder Skårup med Ørbækvej og er et grønt og rekreativt forbindelsesled.

Problematik

Holmdrupvej er en smal vej uden kantbaner

Løsning

Etabler cykelforbindelse enten i form af bred kantbane eller 2-1 vej.



7.4 OURE – VEJSTRUP – SKÅRUP

Skårupøre Strandvej

Strækning

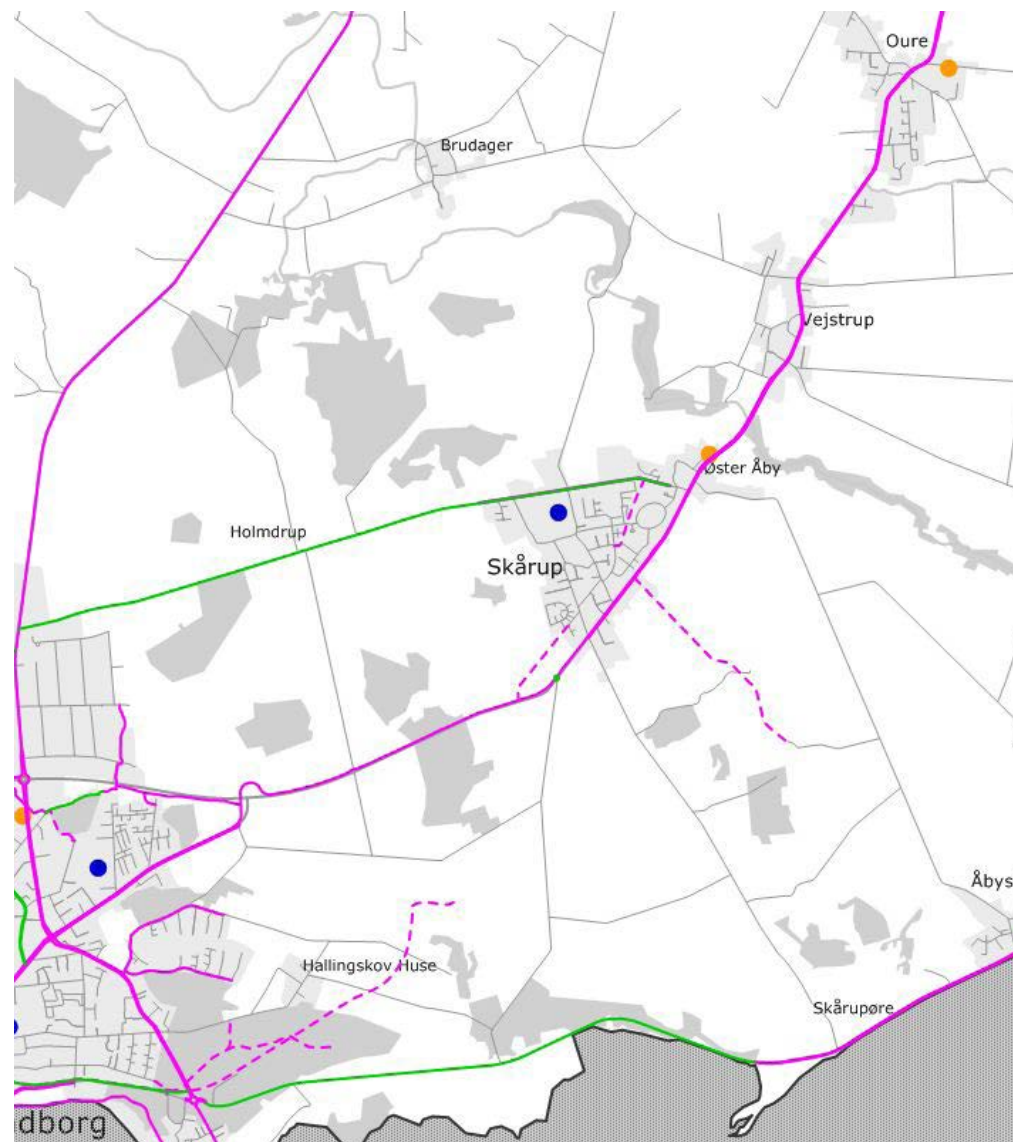
Der er etableret 2-1 vej på den del af Skårupøre Strandvej, der går forbi Skårupøre Camping og Åbyskov Strand Camping. Imellem Svendborg og Skårupøre er der en almindelig smal vej uden kantbaner eller fartbegrænsning.

Problematik

Der mangler en sikker cykelforbindelse på denne del af strækningen.

Løsning

Etabler en sikker og behagelig cykelforbindelse fra Svendborg til Skårupøre så man kan nyde den flotte tur langs vandet.



Kort over eksisterende cykelstier og cykelbaner (lilla) samt forslag til forbedringer af cykelrutenettet (grøn) - Oure - Vejstrup - Skårup

