

Mobilitets- og infrastrukturstrategi

2025-2037



Fanø
Kommune

December 2025

Indhold

Forord	5
Vision	7
Baggrund og tendenser	9
Transporthieraki	11
TEMA 1 Det er nemt, trygt og sikkert for alle at komme rundt på Fanø og til/fra Esbjerg	13
TEMA 2 Der er mere plads og bedre forhold for cyklister, fodgængere og byliv	19
TEMA 3 Biler fylder mindre i byrummene og på vejene	25



Mobilitets- og infrastrukturstrategi

Fanø Kommune
December 2025

Tekst, layout og illustration

Teknisk forvaltning

Ikoner

The Noun Project (thenounproject.com). Brugt iht. Creative Commons Licens (CC) fra Leonardo Schneider, Alexander Skowalsky, Bernd Lakenbrink, Fitrathul Hafizd, Yosua Bungaran.

Kilder

Infrastrukturanalyser for Fanø, 2025, TrafikPlan
Parkeringsanalyse for Nordby, 2024, TrafikPlan
Undersøgelse af cykelturisme på Fanø, 2024, Foreningen Dansk Cykelturisme
'Shopping by bike', 2012, European Cyclist Federation.



FORORD

En fælles retning for bæredygtig mobilitet

Fanø er noget særligt. Vores ø er kendt for sin natur, kultur og stærke fællesskaber – og det skal vi værne om. Men vi står også over for en stor opgave: At sikre, at Fanø udvikler sig bæredygtigt, så kommende generationer kan nyde den samme livskvalitet, som vi gør i dag.

Med denne mobilitets- og infrastrukturstrategi tager vi et vigtigt skridt mod målet om klimaneutralitet i 2050. Transporten er en af de største kilder til CO₂-udledning på Fanø, og derfor skal vi ændre vaner og prioritere anderledes. Vi skal skabe en ø, hvor det er nemt, trygt og attraktivt at vælge cykel, gåben eller kollektiv transport – og hvor biler fylder mindre.

Strategien er ikke kun en plan for infrastruktur. Det er en vision for, hvordan vi kan styrke bylivet, gøre hverdagen lettere og samtidig tage ansvar for klimaet. Det kræver samarbejde mellem borgere, erhvervsliv og besøgende – og vi inviterer alle til at være med.

Lad os sammen gøre Fanø til et forbillede for grøn mobilitet. Det er en rejse, der begynder nu, og som vi skal tage sammen frem mod 2037 og videre mod klimaneutralitet i 2050.

Frank Jensen
Borgmester

Mille René Larsen
Formand, Erhvervs-, natur- og teknikudvalget

VISION

Vi styrker klimavenlig mobilitet og vælger derfor de bæredygtige løsninger

Mobilitet handler om måden, vi bevæger os rundt på. Voksne og børn på vej til arbejde, i skole, til fritidsaktiviteter, på indkøb og til bal og musik. Varer, der bliver transporteret fra A til B. Turister, der besøger øen. Det sker på cykel, til fods, med bus og færge, i bil, autocamper og lastbil.

Fanø er en levende ø - både sommer og vinter - og skal blive ved med at være det. Både bosætning og turisme skal udvikle sig, samtidig med at vi skal reducere CO2-udledning fra transport.

Visionen er at skabe en sammenhængende ø, hvor alle borgere, erhvervsdrivende og besøgende på Fanø i 2037 har adgang til god mobilitet samtidig med at CO2-udledningen er reduceret, det betyder at:

1. Det er nemt, trygt og sikkert for alle at komme rundt på Fanø og til/fra Esbjerg

2. Der er mere plads og bedre forhold for cyklister, fodgængere og byliv

3. Biler fylder mindre i byrummene og på vejene

Visionen for mobilitetsstrategien tager afsæt i de mål byrådet har udstukket i Kommuneplanstrategi 2024, Klimaplan 2023 og Udviklingsplan for Rindby Strand og ankomsten til Fanø - se mere på modsatte side.

Dertil har trafikrådgiverne 'Trafikplan' udført en parkeringsanalyse for Nordby i sommeren 2024 og en række infrastrukturanalyser i 2024/2025, som danner baggrund for strategien.

Nedenfor er de tre temaer i visionen udfoldet med en række indsatser, der skal arbejdes på i de kommende 12 år. Mobilitetsstrategien gælder også som Fanø Kommunes cykelstrategi og løber i 12 år, men revideres efter behov.

Kommuneplanstrategi 2024

- En bæredygtig udvikling

Med Kommuneplanstrategien har Byrådet besluttet at understøtte grøn mobilitet og bæredygtig trafikstruktur på Fanø gennem at:

- Understøtte en velfungerende elladeinfrastruktur og undersøge muligheden for delebil- og samkørselsordninger
- Nedbringe trængsel ved færgelejet og bymidterne i sommersæsonen.
- Styrke den kollektive transport mellem byer på Fanø og til Esbjerg.
- Skabe bedre forhold for fodgængere og cyklister:
 - Prioritere fodgængere, cyklister og kollektiv trafik for at fredeliggøre øens bymidter ift. biler.
 - Fastholde den gode udvikling i antallet af cyklister, ved at optimere stinet, skilting og belysning for cyklister.

Udviklingsplanen for Rindby Strand og ankomsten til Fanø (2023)

Udviklingsplanen identificerer et potentiale for at forbedre ankomsten til Fanø – fra Esbjerg til Rindby Strand og Fanø Bad, ved:

- Løft af ankomst- og afgangsområder, i både Esbjerg og Nordby. Bl.a. mere grønt, opgradering af ventehus, sammenhængende belægninger for fodgængere
- Forbedring af cykelinfrastrukturen på ruten mellem Nordby og hhv. Fanø Bad og Rindby Strand
- Et løft af Kirkevejen i centrum af i Rindby Strand (promenaden).

Klimaplan 2023

Fanø Byråd har med Klimaplan 2023 forpligtet sig til at blive klimaneutral i 2050. Transportsektoren er den tredje største udleder på Fanø og udgør 14% af den samlede CO₂e-udledning, fordelt på:

- Lufttransport 1%
- Søtransport 24%
- Vejtransport 75%

Det er derfor afgørende at få nedbragt vejtransporten på Fanø, for at blive klimaneutral i 2050.

Bæredygtige mobilitetsvaner er godt for klimaet, trivslen og bylivet

Tendenser peger på, at vores mobilitetsbehov øges. Som udgangspunkt må vi forvente at det betyder, der bliver flere biler og flere og længere ture med alle transportmidler. På Fanø betyder det at trængslen – særligt i højsæsonen - kan blive værre hvis vi ikke gør noget.

Fanø Kommune har med Klimaplan 2023 forpligtet sig til at være klimaneutral i 2050. Der er overordnet fart på omstilling af bilflåden til el – og det er positivt. Det ændrer dog ikke på mængden af biler, der fylder på vores veje og i byrummene. Tværtimod viser tendenserne at vi kommer til at køre mere og at bilerne samtidig bliver større og tungere.

Fanøs byer er grundlagt i en tid hvor der ikke fandtes biler og gade- og byrummene er derfor ikke dimensioneret til dem. Samtidig næsten tredobles antallet af mennesker på Fanø i højsæsonen, og mange funktioner skal derfor tilgodeses på sparsom plads.

Mobilitets- og infrastrukturstrategien sætter mål, der skal fremme bæredygtig mobilitet som gang, cykling og miljørigtig kollektiv trafik, for at forbedre oplevelsen af at komme på Fanø – til gavn for borgere, besøgende, butiksliv - og klima!



*Vi planlægger Fanø, så der er gode muligheder for,
at mange ture foregår med bæredygtige transportformer,
som gang, cykling og bus.*



Hierarki for transportformer, der skal være med til at skabe vanebrud hos borgere og besøgende på Fanø.

TRANSPORTHIERAKI

Et nyt hierarki for transportformer - der skal skabe bæredygtige vaner

Ved at få folk til at overveje deres transportmiddel til hver tur er der mulighed for at skabe et vanebrud. For at skabe dette vanebrud skal der en ny prioritering af transportformerne til, som giver mulighed for både at arbejde med

- Kommunikation til borgere og besøgende om at vi prioriterer fodgængere, cyklister og kollektiv over biler på Fanø.
- Prioritering af pladsen i færdselsarealer og byrum, så der bliver god plads til fodgængere, cyklister og kollektiv - og at bilerne kommer til at fylde mindre.

På den måde skaber Fanø Kommune med planlægning og udførelse af projekter gode rammer for at flere ture tages med bæredygtige transportmidler.

Det er nemt, trygt og sikkert for alle at komme rundt på Fanø og til/fra Esbjerg

På Fanø skal der være god mobilitet for alle og derfor skal det også være nemt, trygt og sikkert for alle at komme rundt på Fanø - og til/fra Esbjerg.

Høj trafiksikkerhed på Fanø

På Fanø er der meget få ulykker - landbetjenten har registreret to med personskafe i 2024 - og trafiksikkerheden er generelt meget høj. Der er derfor ikke defineret nye indsatser specifikt ift. trafiksikkerhed. De indsatser der er fortløbende, som f.eks. trafikundervisning af skolebørn på de forskellige klassetrin skal fortsat gennemføres af Fanø Skole.

Nye fartdæmpende tiltag kan øge trygheden

Der rapporteres en oplevet utryghed omkring bilers fart i by- og sommerhusområderne. Ved trafiktællinger gennemført 2024 er resultatet at der generelt er et lav hastighed - i de fleste tilfælde under 40 km/t. Landbetjenten rapporterer dertil at hastighedsovertrædelser primært sker på Postvejen/Landevejen og Kirkevejen.

Vurderingen er, at skiltning med 40 km/t i centerområder vil bidrage til at skabe en øget tryghed blandt fodgængere og cyklister, men kun have en begrænset effekt på de faktiske kørte hastigheder. Der skal derfor også etableres nye hastighedsdæmpende tiltag.

I tillæg skal der arbejdes med at forbedre de eksisterende hastighedsdæmpende tiltag, ved at ombygge den eksisterende chikane ved Vestervejen/Skolevej/Stadionvej, så den bl.a. giver øget sikkerhed for fodgængere og cyklister. Hertil skal belysningen på Vestervejen opgraderes, så de mørke zoner, der i dag, elimineres.

Sammenspil mellem bus og færge

Det kollektive net udgøres af en bus, der kører Nordby-Sønderho og færgen der sejler Fanø-Esbjerg. Fokus for den kollektive transport er at skabe et godt sammenspil mellem bus og færge.

Bussen binder primært Sønderho sammen med Nordby og færgelejet ift. transport af skolebørn og pendlere og er vigtig for bosætningen i Sønderho. Sekundært skal den fungere for at binde kultur- og fritidslivet sammen i de to byer.

Dertil spiller bussen også en rolle ift. at tiltrække turister, der vil feriere uden bil. Den langsigtede målsætning er at omstille bus til el og gøre den gratis, for at øge attraktiviteten - og forventeligt også passagerantallet.

Den fremtidige færgedrift skal der udarbejdes scenarier for, herunder skal det undersøges hvad det kræver at alle tre færger overgår til el.

Prisstruktur for færgen

Fanølinjen ejes og drives af Molslinjen og fokus for færgedriften fastlægges derfor i et samspil mellem Molslinjen og Fanø Kommune. Fokus er at priserne skal understøtte transporthierarkiet; det skal være mest attraktivt at være gående eller cyklist. Derefter skal det være let at være fastboende og erhvervsdrivende på Fanø med bil-transportbehov.

Færgepriserne må ikke udgøre en barriere for at drive virksomhed eller bosætte sig på Fanø - og samtidig søge arbejde og fritidsliv i Esbjerg. Det betyder også at færgepriserne til gengæld er højere for besøgende med bil.

Tryghed for at vælge eldrevne køretøjer

Det kræver en udbygget elladeinfrastruktur at få folk til at vælge elcyklen eller elbilen frem for benzinbilen og Fanø Kommune skal derfor have et passende udbud af elladepunkter.

Fanø Kommunes principper for planlægning af en mobilitet der er nem, tryk og sikker at anvende:

- Fremme veludformede og overskuelige trafik- og byrum, med bl.a. gode oversigtsforhold og krydsningsmuligheder, for at øge sikkerhed og tryk for alle
- God tilgængelighed for fodgængere på offentlige gade- og byrum i bymidter og centrum af sommerhusområder
- Planlægge bus og færge så de udgør en god kollektiv struktur, der forbinder hele øen og til fastlandet
- Kampaner der fremmer borgere og besøgendes bæredygtige transportvaner.

DET ER NEMT, TRYGT OG SIKKERT FOR ALLE AT KOMME RUNDT PÅ FANØ OG TIL/FRA ESBJERG

Indsatser

Er igangsat

- Etablering af 40 km/t begrænsning i Nordby, Sønderho, Fanø Bad samt dele af Kirkevejen i Rindby Strand.

1-2 år

- Undersøge muligheden for gratis kollektiv transport med bussen
- Undersøge muligheder for yderligere samkørselsforsøg og delebiler
- Forbedring af gadebelysning på Vestervejen.
- Forbedring af eksisterende hastighedsdæmpning på Vestervejen

2-5 år

- Undersøge omstilling til eldrevne busser ifm. med næste bus-udbud
- Skabe et velfungerende ankomst- og afgangsområde på havnen i Nordby med fokus på fodgængere og cyklister.

5+ år

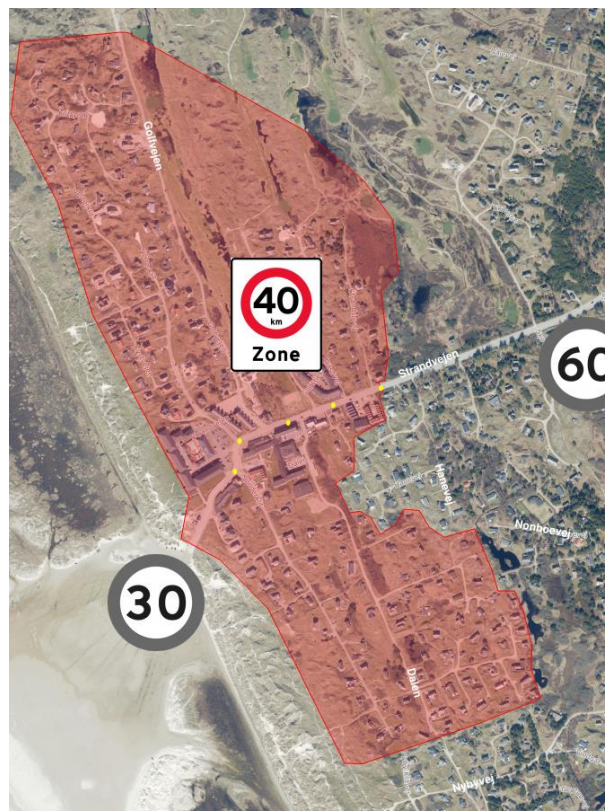
- Fortsat fokus på at undgå kødannelse til færgen ifm. spidsbelastningsperioder
- Undersøge muligheden for at alle tre færger bliver til elfærger.

SIGNATURFORKLARING

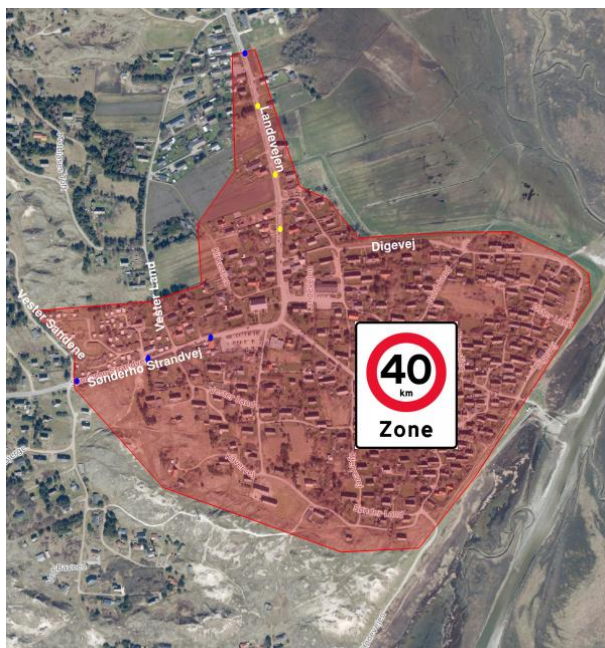
- Ny hastighedsdæmpning
- Eksisterende hastighedsdæmpning



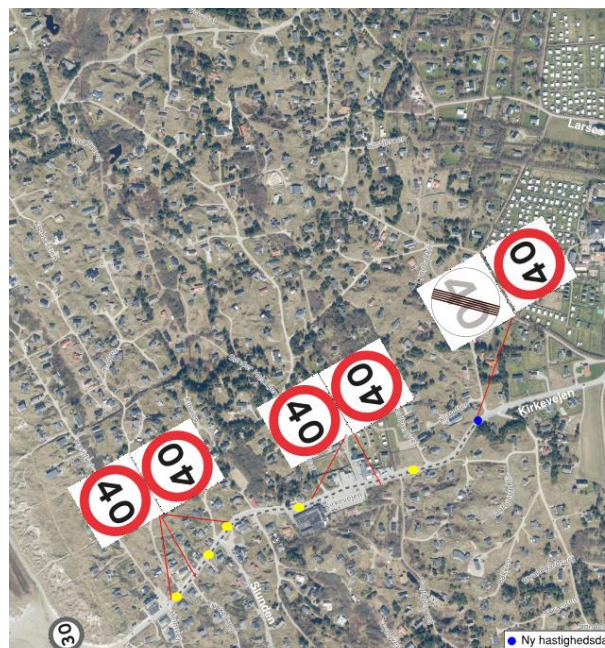
Nordby, ny 40 km/t-zone.



Fanø Bad, ny 40 km/t-zone.



Sønderho, ny 40 km/t-zone.



Rindby Strand, supplerende hastighedsdæpende foranstaltninger.

Der er mere plads og bedre forhold for cyklister, fodgængere og byliv

Det bæredygtige valg af transportmiddel understøttes af mere plads og bedre forhold for cyklister, fodgængere og byliv.

Små afstande

- potentiale for mange ture til fods og på cykel

På Fanø er afstandene i Nordby og Sønderho generelt små og der er derfor gode muligheder for at de fleste ture foretages til fods og på cykel. I Nordby er der max. 1500 meter fra bolig til centrum og i Sønderho max. 800 meter - hvilket svarer til maks. 10 minutter på cykel.

Det er desuden let at bevæge sig på cykel mellem store dele af sommerhusområderne og Nordby og Sønderho. Det samme gør sig gældende for turen fra færgelejet til stranden - det tager kun ca. 20 minutter på cykel.

Selv mange af turene til/fra Esbjerg kan i dag foretages til fods eller med cykel, da afstandene er små og inden for 20-30 minutter fra færgen, er det muligt at nå mange steder i Esbjerg.

Det kan lade sig gøre fordi Fanø har en udbygget og sammenhængende cykelinfrastruktur på de primære strækninger mellem sommerhusområder, strand og byer. De øvrige veje på Fanø er ofte mindre, trafikken er begrænset og derfor er disse veje også velegnet som cykelveje.

Fokus er løbende at identificere og udføre forbedringspotentialer på cykelnettet. Cykelpuljen har i 2024 valgt at give Fanø Kommune midler til udførsel af en række sådanne forbedringer.

Balance mellem parkering og byliv

Parkeringsanalysen peger på at Nordbys centrale parkeringspladser har en meget høj belægningsgrad i højsæsonen, hvilket medfører en øget parkeringssøgende biltrafik i de smalle gader i bymidten.

Analysen viser også, at der er rigtig mange p-pladser i Nordby (ca. 650) og selv i en spidsbelastet situation, som under Late Night, er der 160 ledige p-pladser. Samtidig er der max. 650 meter til de større parkeringspladser i periferien af Nordby, hvor restkapaciteten primært er lokaliseret. Når man spørger bilisterne, synes en stor del af dem, at det er nemt at finde en parkeringsplads i Nordby.

Det skal derfor undersøges nærmere om centrale parkeringspladser skal pålægges særlige restriktioner og på sigt nedlægges. Formålet er at fredeliggøre bymidten for parkeringssøgende trafik og skabe plads til mere byliv, gående og cykelparkering.

Bedre forhold for fodgængere og cyklister

- flytter flere fra bilen

Parkeringsanalysen viser også at knap halvdelen af de besøgende vælger gang eller cykel, når de besøger bymidten i Nordby, men at der samtidig er en gruppe bilister der kunne være tilbøjelige til at vælge cyklen frem for bilen, hvis cykelinfrastrukturen til og i Nordby opgraderes. Der er et stort potentiale for at flytte folk fra bil til gang og cykel på de korte strækninger under 5 km, da 79% af turene i dag foretages i bil.

Konkret skal der arbejdes med opgradering af en række krydsninger for cyklister og gående, forenklede cykelruter og forbedret skiltning og plads til cykelparkering i bymidterne.

Gode pladsforhold for fodgængere og cyklister i byrum, samt attraktive muligheder for ophold giver incitament til at vælge bilen fra.

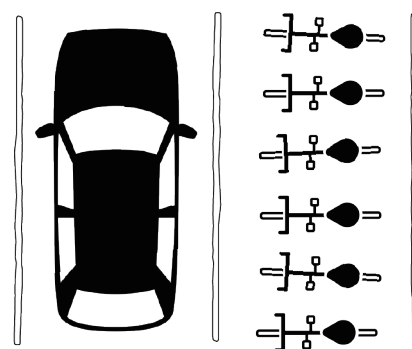
Fanø Kommunes principper for planlægning af mere plads og bedre forhold for fodgængere, cyklister og byliv:

- Pladsen i trafik- og byrum prioriteres ud fra transportformshierarkiet - ift. de lokale forhold
- Skabe smutveje og mulighed for ophold for at fremme gang, cykling og byliv
- Designe byen så det er let at kombinere gang, cykel, bus og færge.

”

Cyklister bruger overordnet flere penge end bilister grundet begrænsning i deres mobilitet såsom parkeringstidsrum. Bilister bruger flere penge pr. visit men besøger færre butikker. Cyklister bruger deres penge lokalt og er mere loyale kunder.

- European cyclist federation, 'Shopping by bike'



681 kr

2418 kr

En besøgende i bil forventer i dag i gennemsnit at bruge ca. 681 kr. i bymidten i Nordby, mens fodgængere og cyklister i gennemsnit forventer at bruge ca. 403 kr.

En parkeringsplads til biler kan transformeres til seks cykel-p-pladser og dermed er der mulighed for at 681 kr. veksles til et samlet forbrug på ca. 2418 kr.

79% af alle bilture på Fanø er mellem 0,5 og 5 km

Undersøgelse af cyklisme på Fanø, Dansk Cykelturisme (2024)

Indsatser

Er igangsat

- Forbedret krydsningspunkt for cyklister på Kallesbjergvej ved skolen (Cykelpuljeprojekt)
- Forbedret krydsningspunkt for cyklister ved Kirkevejen/Storetoft (Cykelpuljeprojekt)

1-2 år

- Forbedring af forhold på Vestervejen, herunder etablering af fortov på østlige side og forbedring af gadebelysning på Vestervejen
- Forbedrede stikrydsninger af Postvejen ved Klingebjergvej og Albuevej
- Fremme cykling blandt turister på Fanø i samarbejde med turismeaktørerne (Med udgangspunkt i Dansk Cykelturisme projekt 'Veje til mere cykling på danske feriedestinationer')
- Undersøge behovet for flere elladepunkter til cykler
- Undersøge muligheden for bedre forhold for cykelparkering i Nordby
- Eftersyn af perifere parkeringsarealer i Nordby mhp. at optimere tidsbegrænsning og indretning, herunder undersøge mulighed for parkeringsforbud i nat-tetimerne og nedlæggelse af udvalgte p-pladser i det centrale Nordby.

2-5 år

- Forbedret stikrydsning ved Strandvejen for cyklister (Cykelpuljeprojekt)
- Forenkling af panoramarutens forløb gennem Nordby (se kort modsatte side)

5+ år



Nordby, forenkling af Panoramaruten.

TEMA 3

Biler fylder mindre i byrummene og på vejene

For at give mere plads til fodgængere, cyklister og byliv må biler fyldte mindre i byrummene og på vejene, da pladsen er begrænset - særligt i sommermånederne.

Bilen skal kun benyttes hvor den giver mening

Vi ser ind i at antallet af biler stiger og biler bliver samtidig bliver større og tungere. Det betyder en øget efterspørgsel på bilparkeringspladser, mere trængsel på vejene/til færgen, øget slid på vores veje og højere risiko for skader på vores bevaringsværdige og fredede huse.

Transportformerne skal derfor prioriteres ud fra transporthierarkiet, når trafik- og byrumsarealer skal indrettes.

Bilen skal benyttes hvor det giver mening, det vil sige hovedsageligt på de lange ture (10+ km). Her skal det dog understøttes, at flere bilture erstattes med delebiler og samkørsel - som nævnt under tema 2.

Indretningen af øen skal understøtte at der vælges bæredygtige transportmidler. Kampagner skal derfor understøtte at borgere og besøgende overvejer deres transportvaner.

Autocampere og lastbiler fylder i vores byer

Sønderho og Nordby er etableret som skipperbyer i 1700-tallet, i en tid uden biler og turister. Det betyder at bymidterne har smalle og kringledede gadeforløb, der i udgangspunktet ikke egner sig til kørsel med personbiler, men særligt ikke til store, tunge og lange, køretøjer.

Det er ikke kun andelen af personbiler der stiger, men også andelen af autocampere. På en ø som Fanø, hvor turismen spiller en stor rolle, er det allere- de tydeligt - særligt i vores bymidter.

Derfor skal der arbejdes med formidling, anviste ruter og parkeringsforbud i nattetimerne.

For at det fortsat er attraktivt at drive erhverv i bymid- ten i Nordby skal det være muligt at få varer leveret, men det skal balanceres med et hensyn til dem der bor og færdes til fods og på cykel.

Derfor skal det ikke længere være muligt for lastbiler at køre igennem bymidten, men de skal i stedet ledes rundt om. Dertil skal der arbejdes med længdebe- grænsninger på køretøjer der må køre ind i byen.

Optimering af bilernes færdsel i byerne

Overordnet skal bilinfrastrukturen i byerne optime- res og det betyder at der bl.a. skal arbejdes med få ensrettet Hovedgaden i Nordby, hvilket kræver en ny forbindelse ml. Hovedgaden og Postvejen v. Kærne- vej.

I både Sønderho og Nordby skal parkeringsstrukturen have et eftersyn ift. bl.a. optimering af arealerne, tidsbegrænsning og p-vejvisning.

Fanø Kommunes principper for planlægning for at biler kommer til at fylde mindre på vejene og i byrummene

- Planlægge og indrette veje i byer og sommerhusområder, så biler kører i lavt tempo
- Prioritere god plads til fodgængere, cyklister og byliv - ift. lokale forhold
- Antal af bilparkeringspladser centralt i Nordby balanceres i forhold til byrummenes øvrige funktioner
- Parkering for gæster til byerne foregår primært på større p-pladser i periferien for at undgå søgetrafik i centrum



Indsatser

Er igangsat

- Længdebegrænsning for køretøjer i Nordby og Sønderho.
- Gennemkørselsforbud for lastbiler på udvalgte strækninger i Nordby (se udkast på kort modsatte side).
- Ny parkeringsplads udenfor bymidten og forbedret parkeringsvejvisning i Sønderho.
- Information til autocampere og øvrige bilister om smalle gader i Nordby og Sønderho via hjemmeside mm.
- Formidling om anviste ruter til autocampere i Nordby og Sønderho

1-2 år

- Understøtte udvikling af flere faciliteter for autocampere på Fanøs campingpladser (i samarbejde med Destination Vadehavskysten).
- Undersøge muligheden for ensretning af Hovedgaden i Nordby (under forudsætning af ny forbindelsesvej v. Kærnevej mellem Hovedgaden og Postvejen)
- Undersøge muligheden for at mindske biltrafik i bymidterne, som ikke er ærindekørsel.

2-5 år

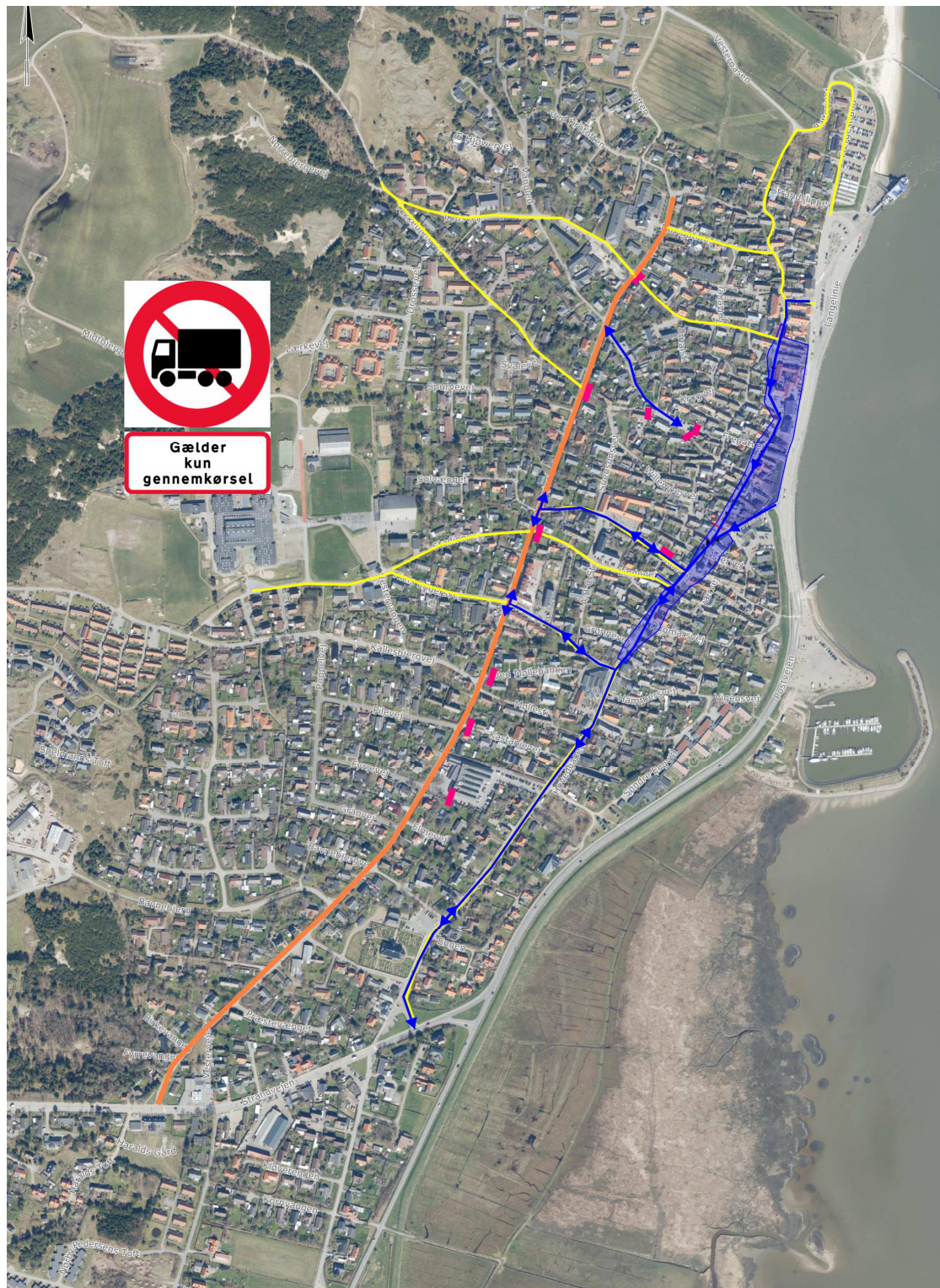
5+år

- Understøtte etablering af flere elladepunkter til biler

SIGNATURFORKLARING

■ Gennemkørselsforbud

■ Eksisterende hastighedsdæmpning



Nordby, udkast til anviste rute for lastbiler.

