

Input fra Lokalrådet Sydtåsinge vedr. forbedring af vejnettet på Sydtåsinge

Lokalrådet Sydtåsinge har indsamlet kommentarer fra beboere på Sydtåsinge til COWI's undersøgelser og rapporter; "Undersøgelse af vejnettet på det sydlige Tåsinge" samt "Appendix A; Registreringsrapport". Vi sætter pris på den dialog Svendborg Kommune har indledt med Lokalrådet Sydtåsinge, og vi har brugt en del tid på at indsamle input fra beboere på Sydtåsinge. Men vi ser os ikke ansvarlige for borgerinddragelsen i denne sag.

Overordnet set anbefaler Lokalrådet Sydtåsinge prioritering af følgende 3 punkter i forbedringen af vejnettet på Sydtåsinge. Punkterne er opstillet nedenfor for overblikkets skyld og sidenhen uddybet punkt for punkt. Uddybelserne er en sammenskrivning af alle de input, som lokalrådet har modtaget.

Til sidst fremlægges diverse kommentarer og ideer til konkrete og stedspecifikke indsatser - herunder kommentarer til COWI's Appendix A.

Sydtåsinge lokalråd vil indstille til, at de afsatte 2 mio. til forbedring af vejnettet på Sydtåsinge prioriteres på følgende vis:

1. **Bred enighed om, at en ny vej over markerne til den tunge trafik er en god løsning.** Som COWI også fremhæver i rapporten vil andre løsninger ikke fjerne problemet, men blot forskyde det. Derfor er en vej over markerne til den tunge trafik en nødvendighed. "Ved helhedsløsningen beskrevet i afsnit 6.1 tages der udgangspunkt i, at de trafikrelaterede problemer skal løses ved udbedring af det eksisterende vejnet. Ulempen herved er, at vejnettet samlet set derfor ikke aflastes for den trafik der skaber problemerne. Der kan forventes en aflastning på veje som ikke indgår som en del af den anbefalede rute for tung trafik, men en tilsvarende stigning på de veje som er en del af den anbefalede rute." (COWI rapport s. 33)
2. **Prioritering af forbedring af trafiksikkerheden på de mest belastede veje - COWI's løsningsforslag 6.1 "Helhedsløsning".** Dog med den bemærkning, at en afmærket rute kan give indtryk af at være særligt egnet, forfordelt og måske ligefrem en ekspresrute, hvilket ikke øger sikkerheden for bløde trafikanter. Det løser ligeledes ikke problemerne med den tunge trafik på de veje, der bliver udpeget som rute.
3. **Vi henstiller til, at prioritering af øvrige tiltag inden for det afsatte budget sker i dialog og samarbejde med beboerne på Sydtåsinge og Lokalrådet.** Vi mener ikke, at forholdene omkring dårligt udsyn er væsentligste forhold ift. vores udfordringer med trafiksikkerhed. Mange af de registrerede problemer i Appendix A kan løses gennem kommunikation med de pågældende grundejere. Desuden er vi bekymrede for om et forbedret udsyn blot vil øge hastighederne. Dertil er de mange levende hegn en væsentlig del af landskabs udtrykket, som bør bevares.

PKT 1 - Ny vej

De primære problemer med trafikken på Sydtåsinge er den stigende belastning af vejnettet med tunge trafikanter. Ikke manglende oversigtsforhold pga. vejbeplantning etc. De faretruende situationer er primært kommet efter den stærkt stigende brug af maskinstationer og den meget øgede tunge trafik til og fra området omkring Skiftekær og Andekærgård inkl. biogasanlæg.

Derfor mener vi, at man bør satse på en ny vej (udenfor det offentlige vejnet) til aflastning af trafikken til/fra A9 og såvel Skiftekær som Andekærgård inkl. biogasanlæg.

Der må findes en løsning, så de for øen så karakteristiske små idylliske landsbyer ikke overbelastes af tung trafik fra såvel store lastbiler med anhængere og den periodevis meget massive kørsel til og fra begge store landbrug.

Evt. med medfinansiering fra ovennævnte virksomheder. Der bør også tages højde for de muligheder for udvidelse af begge virksomheder, som er relevante.

PKT 2 - Rutenet for tung trafik

En afmærket rute for tung trafik kan give indtryk af at være særligt egnet, forfordelt og måske ligefrem en "ekspresrute", hvilket ikke øger sikkerheden for bløde trafikanter. Det løser ligeledes ikke problemerne med den tunge trafik på de veje, der bliver udpeget som "rute". Der er mange børn, som går og cykler til skole, hvorfor især Bjerrebyvej, Lundbyvej og Melbyvej er befærdet med bløde trafikanter, hvilket der bør tages højde for ved planlægning af en fast rute for store, tunge køretøjer.

Hastighedsnedsættelse på fast rute for tung trafik

Den tunge trafik skaber ikke kun usikker trafik, den skaber også rystelser, som er svære for huse at holde til. Derfor ønsker vi hastighedsbegrænsende foranstaltninger for tung trafik tæt ved beboelse. Vi foreslår, at der etableres hastighedsbegrænsende foranstaltninger for trafikken ved skel mellem byzoner og landeveje. Dertil tydeligere markering af landsbyer og cykel markering på vejene.

Tidsbegrænsning for tung trafik

Desuden foreslår vi, at man fastlægger, at der ikke må ske tung trafik gennem landsbyerne Landet, Gesinge, Bjerreby, Skovballe, Lundby og Vårø i tidsrummet 20-08 – det ville tage toppen af belastningen og kan effektueres, hvis der på Siø etableres en lade til majshøsten, som så kan transporteres til Andekærgård på lastbiler, der larmer betydeligt mindre end de store landbrugsmaskiner. Hvis der etableres faste ruter for den tunge trafik, bør borgerne tilgodeses i spidsbelastede tidsintervaller

PKT 3 - Prioritering af yderligere forbedringer af vejnettet bør prioriteres i dialog og samarbejde med beboerne i lokalområdet og Sydtåsinge Lokalråd.

Dårligt udsyn er ikke det væsentligste problem ift. trafikken på sydøen. Generelt kan mange af de løsninger, COWI har foreslået med klipning af beplantning m.m. nemt løses gennem kommunikation med de pågældende hus/grundejere.

Generelt virker det som om, man kunne løse mange af de problemer, ved at flytte højttænderne ½ meter frem.

Desuden mener vi, at man bør gøre meget for at bevare landskabsudtrykket. Med de mange levende hegn, smalle snoede veje, de gammeldags vejskilte etc. tvinges man til at køre efter forholdene. Fjernes hegn m.m. tilskynder man til højere hastighed.

Ikke alle grøfter bør opfyldes

Vi er betænkelige omkring opfyldning af eller omlægning af grøfter til trug af følgende årsager:

At fjerne mange af vores klassiske grøfter og rørlægge dem for at gøre vejen "bredere" til at trække ud på, stiller vi os kritiske overfor.

Kan rørlægningen tåle det massive pres fra meget tunge køretøjer, der trækker ud, i længden?

Der ryger en masse biodiversitet ved at fjerne så mange grøfter.

En yderligere problematik ved disse vejbane forøgende tiltag er at det løse materiale, som fyldes på rabatterne ikke kan holde til trafikken. Helt galt bliver det i forbindelse med regnvejr, da opfyldet i rabatten vaskes bort, og der opstår MEGET dybe huller umiddelbart uden for vejens asfaltbelægning. Huller, som er så dybe, at de er fare til trafikanterne, da de kan medføre, at køretøjet bringes ud af kurs. Og et andet problem i forbindelse hermed er de hyppige skader på bilerne - hjul fælde som bliver deformerede og ødelagte hjulophæng.

Der foreslås flere steder, bla. OBS 5 at opfylde grøfter, hvilket virker uhensigtsmæssigt, da de udgør væsentlige dræn. Og vi har i våde perioder meget vand i overfladen. At lægge grøfter i trug virker uforholdsmæssigt dyrt - taget i betragtning hvilken effekt de vil have.

Store hastighedsoverskridelser

Der er bred enighed i lokalrådet om, at vi oplever mange hastighedsoverskridelser på vores veje. Dertil har vi modtaget mange input fra borgere, der uafhængigt af hinanden netop fremhæver hastighedsoverskridelser. Vi er derfor uforstående overfor konklusionen på de fartmålinger, som fremgår af rapporten.

Hvis man skal lave et gennemsnit, skal det vel være i de mest belastede perioder og i de lavt belastede perioder?

Kan det tænkes, at ingen har lyst til at cykle på veje uden mærkning og med øget tung trafik? - derfor det lave tal.

Tæller cyklernes hastighed med i 85% fraktilen?

Vi stiller ønske om en fartmåling over tid (1 år) for at få et retvisende billede af hastighedsoverskridelserne.

Kommentarer/ideer til konkrete og stedspecifikke tiltag - vedr. Appendix A:

OBS 5. At opfylde grøfter virker uhensigtsmæssigt, da de udgør væsentlige dræn. Og vi har i våde perioder meget vand i overfladen. At lægge grøfter i trug virker uforholdsmæssigt dyrt - taget i betragtning hvilken effekt de vil have.

OBS. 6. Et meget farligt sted – jeg foreslår man laver vejen ensrettet, fra Vornæsvej mod Gymnastikhuset. Da problemet primært forekommer ved kørsel fra Gymnastikhuset.

OBS. 7 Kunne løses langt billigere, ved at sætte et synligt trafikskilt, således, at lastbilerne tvinges til at holde drejningsvinke, og ikke skære hjørnet.

OBS. 12 – anbefaler hastighedsbegrænsningsskilte – i dag sættes farten i forvejen ned, pga. tydelig dårlig sigtbarhed.

OBS. 13 – Omkring Skiftevær, bør der ske en egentlig vejudvidelse i samarbejde med ejer, da der sker meget traktor trafik på tværs af vejen, og meget tung transport med lastbiler med hængertræk, i våde perioder, er hele området virkelig opkørt og med dybe hjulspor. Der er fyldt rabatter op flere gange, og det hjælper lige indtil det bliver vådt igen

OBS 15 – Vi har beskåret træet, men foreslår fremrykning af højtænder med ½ meter. Hvorimod trafikspejlet er helt ligegyldigt. (og privat opsat)

OBS 19 – vi ønsker os markante byporte i Skovballe –

OBS 42. Forbyd kørsel med køretøjer på over 2 meter i bredden. Beboere undtaget. Og sæt hastigheden ned til max. 30 km

OBS 69. Her koster nedtagning af misvisende trafikskilte 400.000 .. det er alligevel en slat for så lidt...

OBS 70. Kunne muligvis løses en vejindsnævring, således kun et køretøj, kan passere af gangen. Og tydeligere markering af by – evt. med byporte ..

Kommentarer/ideer til konkrete og stedspecifikke tiltag - uden for nummer

Vejlen:

Der sker tit uheldige episoder omkring dæmningen ved Vejen – Det ville være hensigtsmæssigt at etablere en P plads til fuglekiggere. Og en platform ved den nye pumpestation, så folk ikke er henvist til at stå på den smalle vej over dæmningen med kikkerter etc.

Det ville også være en god ide, med opsætning af cykelrute skilte.

Vemmenæs:

At indfaldsvejene til byen får en fartbegrænsning på 60 km/t,

At hastigheden gennem byen bliver 40 km/t

På vej til Vemmenæs havn er der to skarpe sving. Der er en del bløde trafikanter på strækningen mellem byzonen og havnen, som benytter havn og badefaciliteter, og der opstår mange farlige situationer fordi fartbegrænsningen udenfor byskiltet er 80 km/t.

Strammelse:

Vi ser desværre rigtig mange køre alt for stærkt gennem byen. Især fordi mange bruger det som genvej i stedet for at køre ad skovballevej/A9. Vi finder det relevant at få gjort tiltag for at sænke farten, da der er mange bløde trafikanter på vejen med cyklende skolebørn.

Bjerreby:

Vejbump ved indfaldsvejene: Bløde bump i stil med dem i Landet. Af hensyn til trafik afvikling skal bumpene ikke give indsnævringer af kørebanen. Bumpenes funktion skal være at sænke for høje hastigheder, men trafikken skal stadig kunne "glide" dvs. passage af modkørende skal stadig være mulig således at man ikke skal ned at holde helt stille ved modkørende trafik. Herved undgås således også fx fuld nedbremsning samt efterfølgende igangsætning af tunge køretøjer hvilket ikke vil være hensigtsmæssigt.

Hastighedsgrænse på 60 km/t på indfaldsvejene. Denne hastighed er fuldt tilstrækkelig til afvikling af trafikken til- og fra Bjerreby. Denne grænse er allerede etableret på stykket imellem Bjerreby og Lundby og begrænser på ingen måde afviklingen af trafikken.

Anbefalet hastighedsgrænse på 40 km/t (blå skilte) gældende overalt inden for byskiltene. Flere steder (strækningen fra forsamlingshuset forbi kirken, forbi krydset Staboltvej/Bjerrebyvej, starten på Staboltvej samt Sofie Frederikke Vej) vil højeste forsvarlige hastighed være omkring 30 km/t. Andre steder på lige stræk er det måske forsvarligt at køre 45-50 km/t. En generel hastighed for hele byen kunne derfor passende være 40 km/t. 50 km/t er stadig den lovpligtige grænse inden for byskiltet.

Evt. skiltning for "tunge køretøjer", 30 km/t. Det er udfordrende at anbefale en generel hastighed, idet det afhænger meget af køretøjets størrelse, belæsning, vejens forløb m.m. Regulering af landbrugsmaskiner bør suppleres med god dialog med dem der udgør denne del af trafikken - særligt også sæson trafik.

Etablering af "2 minus 1 vej" på hele Bjerrebyvej.

Generelt:

Når vejene repareres med løst grus, så kan der nemt komme stenslag fra andre køretøjer.

Kunne man etablere vejskat for de store og tunge køretøjer eller betalingsbom?