



## Notat

**Miljø og Teknik  
Byg og Byudvikling**  
Plan  
Frederiksbø 4, 1. sal  
5700 Svendborg

# Evaluering af testforsøg med ensretning af Østergade og Højdevej i Hesselager

I områdefornyelsesprogram for Hesselager indgår indsatsområdet "Byens Ansigt", hvor der indgår følgende målsætninger:

- Gaderummene skal gøres grønne og indbydende at færdes i
- Bygninger skal forskønnes og det historiske kulturmiljø styrkes
- Trafikforholdene på Østergade skal optimeres
- Bæredygtige trafikformer skal understøttes

14. februar 2025

For at indfri målsætningerne er der indskrevet en indsats om gadesanering af Østergade, hvor ensretning bliver set som en mulig løsning til at skabe den nødvendige plads til plantebede og træer samt sikre en bedre trafikafvikling.

Sagsid: 23/23719  
Ref. lonplo

På den baggrund iværksatte administrationen et testforsøg af ensretning på Østergade samt Højdevej i perioden 8. august til 9. september 2024. Forsøget havde til formål at afprøve en trafikløsning 1:1 for at teste om ensretningen ville fungere efter hensigten og understøtte de opstillede målsætninger.

Dette notat indeholder en evaluering af forsøget og er opbygget under følgende overskrifter:

- Testforsøget
- Kort resumé af indkomne bemærkninger
- Supplerende dialog med landbrugsaktører
- Trafik- og planfaglig vurdering
- Anbefalinger til det videre arbejde
- Bilag

## Testforsøget

Forsøget havde til formål at afdække om ensretning ville bidrage positivt til en gadeløsning, hvor nedlæggelse af én vejbane samt reduktion af parkeringsbåse ville skabe plads til grønt i gadebilledet samt forbedre den trafikale afvikling.

Testen blev gennemført i form af skiltning, markeringer på asfalten af tilgængelige parkeringsbåse, samt opstilling af betonklodser til markering af potentielle plantebede. Kortmateriale visende testforsøget kan ses i bilag 1 på side 11.

Under testen blev der fastsat en hastighedsbegrænsning på 30 km/t på den del af Østergade forsøget omfattede. Ensretningen omfattede ikke cyklister og knallerter, som fortsat kunne køre i begge retninger på såvel Østergade som Højdevej.



I forbindelse med testen blev der foretaget trafiktællinger på Østergade, Højdevej og Buevej.

Forsøget blev varslet med besked i e-boks til direkte berørte grundejere, med opslag i den lokale dagligvarebutik, i Månedssavisen samt på [deltag.svendborg.dk](http://deltag.svendborg.dk), hvor registrerede brugere også fik direkte besked via et nyhedsbrev.

Trods varsel af forsøget blev der udøvet lokal "sabotage", hvor skilte blev væltet, og der blev kørt bevidst imod ensretningen. Trods dette blev der ikke registreret uheld under testen, men administrationen måtte føre øget tilsyn under forsøget og være i kontakt med politiet.

### **Kort resumé af indkomne bemærkninger**

Samlet er der indkommet 61 hørings svar til testforsøget. Der henvises til særskilt notat, som indeholder alle bemærkninger i fuld længde. Endvidere henvises til bilag 2 på side 12 med oversigtskort over Hesselager og omegn med angivelse af veje, der bliver omtalt.

Samlet set er der en overvægt af modstand mod ensretning af Østergade og Højdevej, da ensretningen anses for unødigt at besværliggøre kørslen i byen. Særligt fremhæver beboere og erhvervsdrivende på Højdevej, at de under forsøget oplevede en markant øget trafik, herunder med store tunge køretøjer, som var til gene både støj- og sikkerhedsmæssigt, og der sås tvivl om, hvor vidt Højdevej er dimensioneret til at håndtere en øget og mere tung trafik. Flere nævner, at der var mere trafik på Buevej og Møllevej under forsøget, mens andre påpeger at en permanent ensretning kan være til gene i akutsituationer, hvor ambulancer eller brandkøretøjer skal hurtigt frem.

Mange peger på at grøn forskønnelse af Østergade er en god idé, men at det bør kunne lade sig gøre uden ensretning, hvis der bliver nedlagt parkeringsbåse på Østergade, som kan blive konverteret til plantebede. Der indgår også forslag om at nedrive hus på Østergade for at skabe plads til fælles parkeringsareal.

Andre oplevede at ensretningen havde en positiv virkning i form af mindre støj og en roligere trafikafvikling gennem Østergade, dels grundet færre køretøjer, dels fordi der ikke var modkørende som "kæmpede" om at komme først med at passere parkerede biler. Særligt reduktionen af store køretøjer, som kun kørte i en retning oplevedes som en fordel. Det var ikke alene beboere Østergade som oplevede det som positivt, men også bilister og førere af tunge køretøjer som havde lettere ved at komme frem. Cyklister oplevede det også som mere trygt.

Enkelte oplevede at det var godt med parkeringsforbud på Højdevej, da det gav bedre oversigtsforhold, mens andre oplevede at parkering blev flyttet til Buevej til gene for beboere der.

En del påpeger, at der generelt bliver kørt for stærkt på Østergade, og at der skal arbejdes for at øge trafiksikkerheden fx med vejbumper eller andre chikaner. Det bliver fremhævet at det skal ske på en måde, hvor der bliver taget højde for cyklisteres sikkerhed.

Der er bred enighed om at nedlæggelse af de to p-pladser ud for Langgade 5 vil skabe bedre oversigtsforhold ved udkørsel fra Højdevej.

Kort opsummeret er 32 afsendere af de indkomne høringssvar direkte imod ensretning af Østergade og Højdevej, 13 er for, 2 ser både fordele og ulemper i forsøget, mens de sidste 14 indeholder forskellige supplerende bemærkninger til forsøget og trafikafviklingen i byen.

### **Supplerende dialog med landbrugsaktører**

Da en af forudsætningerne for forsøget var at skabe plads til grønt i gadebilledet samt forbedre trafikforholdene har administrationen vurderet, at der var behov for en supplerende dialog med lokale landbrugsaktører, som i dag kører igennem Hesselager med meget pladskrævende landbrugskøretøjer.

Formålet var at kortlægge kørselsmønstre og -behov samt afdække om der findes alternative løsninger, som kan understøtte forbedring af forholdene i Østergade. Dialogen omfattede den lokale maskinstation og syv lokale landbrugserhverv.

Kort resumeret var der stor enighed om at ensretning af Østergade og Højdevej var en fordel for kørsel med landbrugskøretøjer. Oplevelsen med testforsøget var, at det var lettere at komme igennem Hesselager, idet der ikke skulle holdes tilbage for modkørende køretøjer. Desuden bidrog parkeringsforbuddet på Højdevej til at sikre plads til at passere, hvilket i dag er umuliggjort, når der holder parkerede biler. Der henvises til særskilt notat om dialogen med landbrugsaktørerne.

### **Trafik- og planfaglig vurdering**

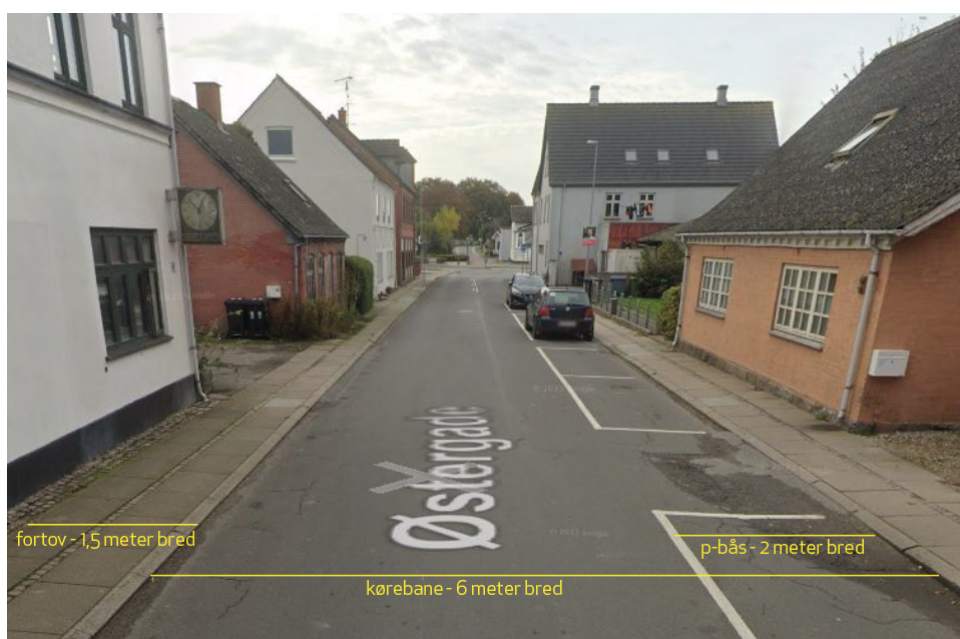
På baggrund af testforsøget, indkomne bemærkninger og dialog med landbrugsaktører har administrationen foretaget en trafik- og planfaglig vurdering, som ligger til grund for anbefalinger til det videre arbejde.

#### *Vejenes udtryk og beskaffenhed*

Østergade og Højdevej har begge relativt smalle vejprofiler. I Østergade ligger husene tæt og skaber et lukket gadeforløb med facade ofte helt op til fortov og haver bagtil. Højdevej har mere

karakter af en villavej med huse trukket tilbage fra vejen og med haver fortil.

Vejbanen på Østergade er cirka 6 meter bred, men grundet parkeringsbåse er bredden i realiteten indsnævret til 4 meter på store dele af strækningen. På begge sider af Østergade er der fortove med en bredde på cirka 1,5 meter, så det samlede vejprofil er på 9 meter.



Vejbanen på Højdevej er kun 5 meter bred, og fortov findes kun på den nordlige side af vejen.

Østergade og Højdevej er etableret i en tid, hvor der ikke var så meget kørsel som i dag, og begge veje er grundlæggende ikke velegnede til store og tunge køretøjer. Vejenes bærevne vurderes til at være nogenlunde ens, men grundet den smallere vejbane på Højdevej er den mere sårbar over for tung trafik.

#### Trafiktællinger

Der er foretaget trafiktællinger under og uden for testforsøget, som viser følgende resultater opgivet som ÅDT (årsdøgnstrafik).

<i>UNDER FORSØG</i>	<i>Østergade</i>	<i>Højdevej</i>	<i>Buevej</i>
<i>Biler</i>	1207	1075	101
<i>Lastbiler</i>	25	12	0
<i>Cykler</i>	58	14	10

<i>UDEN FOR FORSØG</i>	<i>Østergade</i>	<i>Højdevej</i>	<i>Buevej</i>
<i>Biler</i>	1863	496	85
<i>Lastbiler</i>	34	5	0
<i>Cykler</i>	59	15	4

Tallene understøtter borgernes beskrivelse af en langt mere rolig Østergade ved ensretning, da der som ventet kommer færre biler og tunge køretøjer gennem gaden.

Tallene viser også, at ensretningen betyder mere end en fordobling af den nuværende bil- og lastbiltrafik på Højdevej, svarende til at omkring 600 køretøjer fra Østergade i stedet kører ad Højdevej. Dette svarer overens med den oplevelse af markant øget trafik på Højdevej, som grundejerne beskriver, og som medvirker til utryghed og større besvær med at komme ind og ud af ejendomme på Højdevej.

Tællinger på Buevej viser en anelse flere biler under forsøget, men ingen lastbiler. Tallene er behæftet med en vis usikkerhed idet tællinger uden for forsøg er foretaget i februar måned 2025 og afspejler færre cyklister på grund af årstiden samt eventuelt færre kørsler grundet vinterferie. Tællingerne på Østergade og Højdevej uden for forsøget er foretaget i april 2023.

Der er ikke foretaget tællinger på Møllevej, men som beskrevet af flere borgere blev vejen benyttet under forsøget som smutvej, selv om vejen er meget smal og uegnet til megen kørsel.

#### Kørselshastighed

Under forsøget var der skiltet med max hastighed på 30 km/t på Østergade, mens der var bibeholdt 50 km/t på Højdevej. Den lavere hastighedsgrænse på Østergade vurderes også at have medvirket til en roligere kørsel gennem gaden i forsøgsperioden.

Flere har i deres høringssvar nævnt, at der generelt bliver kørt for stærkt igennem byen, og at der er ønske om fx bump, som kan virke hastighedssænkende.

Under trafiktællingerne er der samtidig foretaget en registrering af kørte hastigheder på den nedre del af Østergade, Højdevej og Buevej. Her er der ikke registreret mærkbare overskridelser af de tilladte hastighedsgrænser, og ved overskridelser ligger disse primært på under 10 km/t. På den baggrund vurderer administrationen, at oplevede overskridelser af den tilladte hastighed kun sker forholdsvis sjældent, men at det kan opleves voldsomt grundet gadernes smalle vejprofiler.

Administrationen anbefaler ikke brug af bump på den nedre del af Østergade idet gadens huse ligger meget tæt på vej med risiko for sætningsskader, og boliger vil være generet af støj fra køretøjer, der passerer bump, særligt når disse kører med trailere eller andet påhæng.

Administrationen vurderer, at indsnævringer med parkeringsbåse og/eller plantebede på skiftevis højre og venstre side af Østergade i stedet kan bidrage positivt til at hastigheden overholdes. Dette er også erfaringerne fra andre steder, hvor særligt plantebede med træer får bilister til at sænke farten og køre mere forsigtigt.

#### Parkering

I dag er det påbudt, at parkering på vejareal på Østergade skal finde sted indenfor 19 markerede parkeringsbåse. Parkeringsbåsene skal understøtte ejendommene på Østergade, som har ingen eller kun lidt parkeringsareal på egen grund. Parkeringsbåsene er placeret på skiftevis side af vejen, så de samtidig fungerer som hastighedsregulerende foranstaltning.

Som det også er beskrevet i flere høringssvar, så er der ofte problemer med at trafikken grundet parkeringsbåsenes placering og omfang går i hårdknude, når biler og særligt lange og brede køretøjer skal passere hinanden gennem Østergade. Landbrugsaktører har desuden nævnt, at det er problematisk med parkerede biler på Højdevej, som umuliggør gennemkørsel med brede maskiner.

Som det fremgår af input fra forsøget, står mange af parkeringsbåsene på Østergade tomme, hvilket tyder på overkapacitet. Administrationen har på den baggrund gennemført en registrering af parkerede biler hen over 6 dage i begyndelsen af 2025 på såvel Østergade som Højdevej.

På Østergade blev det registeret, at 5 p-båse blev brugt 4-5 af dagene, 4 p-båse blev brugt 1-2 af dagene, mens 9 p-båse ikke blev benyttet i de 6 dage tællingen stod på. På Højdevej blev der registreret parkering ud for to ejendomme 4 ud af de 6 dage.

Nuværende parkeringsbåse, brugen under registreringsperioden samt udpegning af ejendomme, der har parkering på egen grund, fremgår af bilag 3 på side 13.

På baggrund af registreringen sammenholdt med parkeringsmuligheden på gadens ejendomme vurderer administrationen, at antallet af parkeringsbåse på Østergade kan reduceres væsentligt. Administrationen skønner, at omkring 10 parkeringsbåse vil dække behovet for parkering for ejendomme, der ikke har parkering på egen grund samt til gæsteparkering. Samtidig vil der være en buffer til "parker-og-rejs" for borgere, der via sti fra Østergade har nem adgang til busstoppestedet på Langgade.

Administrationen vurderer desuden, at et permanent parkeringsforbud på Højdevej vil bidrage til en øget trafiksikkerhed grundet bedre oversigtsforhold, og det vil sikre at større køretøjer uden hindringer kan benytte vejen. Alle ejendomme på Højdevej har mulighed for parkering på egen grund, men kan om nødvendigt også benytte parkeringsbåse på Østergade.

Under forsøget var der parkeringsforbud ud for det gamle apotek på Langgade 5, hvilket alle anser for at have en positiv effekt på oversigtsforholdene fra Højdevej til Langgade. Da parkeringspladserne ikke længere er nødvendige, da apoteket er flyttet til Langgade 20, anbefaler administrationen af parkeringsarealet nedlægges permanent. Herudover bør der ske fjernelse eller flytning af henvisningskilt til Meny og Danbo Møbler for at optimere oversigtsforholdene.

#### Plantebede og træer

Reduktion af omkring 10 parkeringsbåse vil skabe den nødvendige plads til de ønskede plantebede i Østergade, som udover at begrønne gadeforløbet også vil fungere som trafikregulerende foranstaltning.

For at opnå den største effekt skal bedene placeres skiftevis på hver sin side af vejen både i forhold til den visuelle oplevelse af grønt i gaden og i forhold til at reducere hastighed.

Indplantning af træer er betinget af at trækroner ikke er i konflikt med kørslen gennem Østergade, hvor særligt høje og brede køretøjer kan udgøre et problem.

Administrationen anbefaler, at der af hensyn til fremtidige træer i Østergade, men også af trafiksikkerhedsmæssige hensyn arbejdes for regulering af særligt bred køretøjer gennem Østergade

Et forslag om nedrivning af hus på Østergade så den ryddede grund kunne benyttes til parkering og frigive plads til plantebede anses på den baggrund ikke nødvendigt. Det ville også kræve et opkøb med potentielle lejere, der først skulle opsiges, og en nedrivning ville være i

strid med ønsket om at renovere byens kulturhistoriske bygningsmasse, som led i områdefornyelsen.

### Store køretøjer

Der er del tung trafik på Østergade og Højdevej, som omfatter lastbiler der leverer og afhenter varer hos fx Meny, DanboMøbler og Ølbutikken samt landbrugskøretøjer, der har ærinder i lokalområdet, jfr. særskilt notat.

I henhold til *"Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk"* (BEK nr. 1331 af 2. december 2024) må et køretøj, som udgangspunkt ikke have en bredde, der overstiger 2,55 m.

Der gælder dog særlige forhold for landbrugskøretøjer, som kan være bredere. Bredden må dog kun overstige 3,3 m, hvis der køres mellem gård og mark, mellem ejendomme, der har køretøjerne i fælleseje, eller mellem maskinstationer og kunder. De fleste af de lokale landbrugsaktører har dermed den umiddelbare ret til at køre med køretøjer, fx mejetærskere, der er over 4 meter brede. Mejetærskere med efterfølgende skærebord kan endvidere have en længde på helt op til 25 meter og er således yderst pladskrævende.

Administrationen vurderer at grundet Østergade og Højdevejs forholdsvis smalle vejprofiler og ønsket om at forbedre de trafikale forhold ud for et trafiksikkerhedsmæssigt hensyn, bør der søges tilladelse fra politiet til at regulere kørsel, så køretøjer der er over 4 meter brede forbydes at køre på Østergade og eventuelt også Højdevej.

Dette kræver at der er alternative kørselsmuligheder. Som nævnt i notat fra dialog med landbrugsaktørerne vurderes genåbning af Bakken til Klintholmvej at udgøre et godt alternativ og vil samtidig kunne fungere som en generel aflastning af såvel Østergade og Højdevej i Hesselager og Vormark Bygade i Vormark. Genåbningen vil dog komme til at belaste en håndfuld ejendomme på Bakken, hvorfor kørsel bør beholdes landbrugskøretøjer.

Administrationen vurderer, at en genåbning af Bakken umiddelbart er realiserbar, og at nødvendige vejanlæg kan foregå på kommunalt ejet vejareal.

Et opmærksomhedspunkt er, at denne løsning akkumulerer øget tung trafik forbi Stokkebækskolen i Hesselager. Her forefindes imidlertid fortov og cykelsti mellem Hesselager og skolen samt indsnævringer, som skal sikre at hastigheden på strækningen overholdes. Oversigtsforholdene vurderes at være gode på den lige og flade strækning forbi skolen.



### Cyklister

I kommuneplanen er der udpeget en stireservation på Østergade mellem Laggade og skolen. Stireservationen har til formål at sikre at der arbejdes for gode forhold for cyklister, herunder skolebørn.

Administrationen vurderer, at det smalle vejprofil umuliggør anlæg af separate cykelstier, uanset om der er tale om dobbeltrettet eller ensrettet kørsel i gaden. Der skal således søges andre løsninger.

En enkelt cyklist har skrevet positivt om ensretningsforsøget, da blev oplevet mere trygt og roligt, mens en anden finder det problematisk med p-båse/fremtidige plantebede skiftevis på begge sider af vejen, da det hæmmer oversigtsforholdene.

I forbindelse med det videre arbejde bør der ses nærmere på, hvordan konkrete løsninger kan skabe tryghed for cyklister, der færdes på Østergade.

### Synergier

Administrationen har i 2024 gennemført et pilotprojekt med Svendborg Vand for at undersøge potentialet for synergi mellem plantebede og lokal afledning af regnvand (LAR), som kunne aflaste byens kloaknet. Forundersøgelser herunder i samarbejde med Vandcenter Syd i Odense samt en ekstern konsulent viste dog, at det vanskeligt lader sig gøre blandt andet grundet pladsmangel. Endvidere konfliktede LAR-løsninger med beskyttelse af den lokale drikkevandsindvinding.

LAR-løsninger i form af regnbede vil således ikke indgå i det videre arbejde. Det er dog aftalt med såvel Svendborg Vand og det lokale vandværk, at der skal ske en koordinering ved et kommende vejprojekt, idet der er ønske om at renovere såvel kloak- som vandledninger på Østergade i nær fremtid.

### Ensretning eller ej?

Forsøget med ensretning af Østergade og Højdevej har bidraget til et godt indblik i byens færdselsmønstre. Som det kan ses af bemærkninger fra lokale borgere og administrationens trafik- og planfaglige vurdering, er der ting der taler både for og imod en ensretning af de to gader.

På den positive side kan nævnes at reducere til én vejbane på Østergade frigiver bedst plads til de ønskede plantebede og skaber en mere rolig trafikafvikling og dermed øget trafiksikkerhed ikke mindst for cyklister. Landbrugsaktører oplever ensretningen som positiv i forhold til fremkommelighed, trods det at de får lidt længere at køre og skal omlægge deres gængse kørselsmønstre. Og som ventet oplever beboerne i Østergade, at gaden er blevet langt rarere at bo i, da den roligere kørsel og mindre mængde trafik reducerer støjgener fra køretøjer og fjerner daglige konflikter om "retten til at køre først".

På den negative side skal særligt fremhæves en markant øget trafikmængde på Højdevej svarende til en fordobling af såvel biler som tunge køretøjer. Beboerne på Højdevej er stærkt utilfredse med at de oplever at deres boligforhold forringes i form af mere støj, utryghed og dårligere fremkommelighed særligt i morgen- og eftermiddagstimerne. Ensretningen betyder generelt at nuværende færdselsmønstre skal omlægges, hvilket mange finder besværligt og unødvendigt, særligt hvis det er muligt at indfri ønsket om grønt i Østergade uden ensretning. Desuden vil veje som Møllevej og Buevej i højere grad blive anvendt, selv om de ikke egner sig som gennemfartsveje.

### **Anbefalinger til det videre arbejde**

På baggrund af administrationens trafik- og planfaglige vurdering anbefales følgende for det videre arbejde:

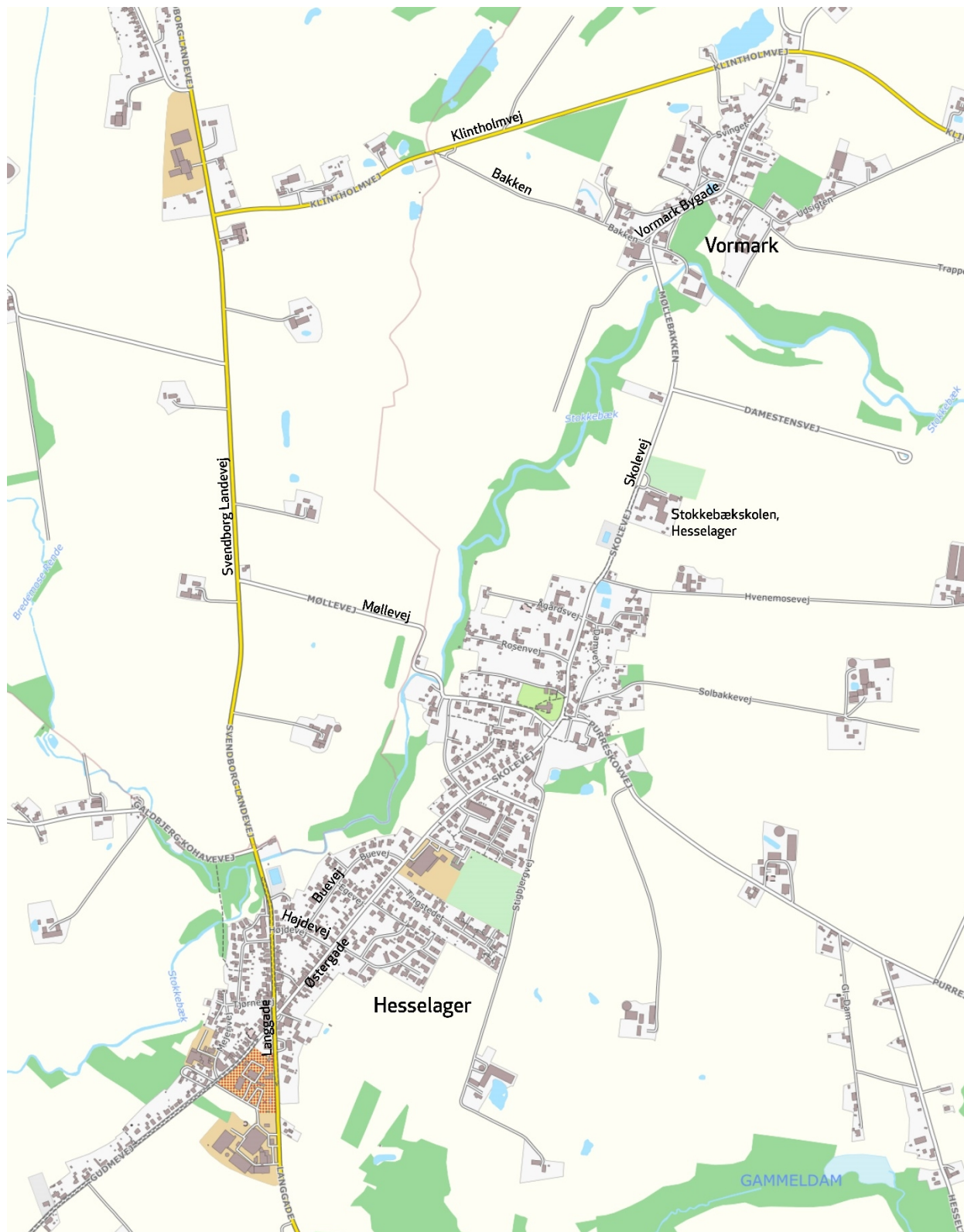
- Der udarbejdes forslag til vejprojekt for Østergade baseret på:
  - fortsat dobbeltrettet kørsel
  - nedlæggelse af 9 parkeringsbåse
  - plantebede med træer på begge sider af vejen
  - fokus på cyklisteres fremkommelighed og trafiksikkerhed
  - forbud mod køretøjer med bredde på over 4 meter
  - hastighedsbegrænsning på 30 km/t
- Der udarbejdes forslag til vejprojekt for Højdevej baseret på:
  - fortsat dobbeltrettet kørsel
  - parkeringsforbud på vejareal
  - evt. forbud mod køretøjer med bredde på over 4 meter
- Der udarbejdes forslag til vejprojekt for Bakken baseret på:
  - Genåbning til Klintholmvej
  - Vinkelret udkørsel og gode oversigtsforhold til Klintholmvej
  - Vigelommer til passage
  - Skiltning; kørsel forbeholdt landbrugskøretøjer
- Præsentation af løsningsforslag på Byens Dag i Hesselager i sensommeren 2025 samt efterfølgende høring af berørte parter.
- Politisk behandling af endeligt vejprojekt – ultimo 2025
- 2026 – udbud og anlæg

## BILAG 1; Kortmateriale, testforsøg af ensretning





## BILAG 2; Oversigtskort med vejnavne





### BILAG 3; Kortmateriale, parkeringsforhold i dag

