

Referat af Dialogmøde den 30/06-20 kl. 15.00 - vedr. evt. forbedring af Rynkeby Bygade og del af Urupvej gennem Rynkeby

Mødested:

Konfirmandstuen i Rynkeby Præstegård.

Til stede:

Niels Koefod, Rynkeby Trafikgruppe

Anne Dorthe Koefod, Rynkeby Trafikgruppe

Lars Morsø, Rynkeby Trafikgruppe

Jan Elgaard, Rynkeby Trafikgruppe

Torben Vangsted, Rynkeby Trafikgruppe

Andreas la Cour, Rynkeby Trafikgruppe

Vagn Hartung, Fyns Politi (VH)

Jesper Hempler, formand for Miljø-, Natur- og Teknikudvalget

Lars Ole Valsøe, medlem af Miljø-, Natur- og Teknikudvalget

John Eriksen, medlem af Miljø-, Natur- og Teknikudvalget

Claus Maimann Jensen, medlem af Miljø-, Natur- og Teknikudvalget

Christian Barding, chef for Kultur, Fritid og Faciliteter

Lars Bertelsen, Trafik og Anlæg (LBE) (ref.)

Sagen vedr. evt. etablering af 2-minus-1-vej og/eller fortov gennem Rynkeby blev behandlet af Miljø-, Natur- og Teknikudvalget den 09/06-20.

Udvalget besluttede, at der skal afholdes et dialogmøde med Rynkeby Trafikgruppe, udvalget og politiet, inden der træffes videre beslutninger i sagen.

Trafik og Anlæg havde medbragt luftfoto (Forslag 003) med forslag til ombygning af strækningen (kopi vedlagt).

1.): Velkomst v/ Jesper Hempler.

Kommunen afsætter hvert år et beløb til udførelse af trafiksikkerhedsforbedrende foranstaltninger.

Rynkeby Bygade har været udpeget i flere år, da vejen har forholdsvis høj trafikintensitet, herunder bløde trafikanter. Renovering af hovedkloakken i Rynkeby blev afsluttet i 2019, og Rynkeby Bygade blev retableret med asfaltbærelag (GAB). Det afsluttende asfaltslidlag forventes tidligst udlagt i 2022. Hvis vejen skal ombygges, vil det være et godt tidspunkt at gøre det inden udlægningen af slidlaget.

Ombygning kunne være:

A.): Etablering af kantsten/fortov

B.): Ombygning til 2-minus-1-vej

C.): Etablering af fartdæmpere.

De 3 punkter er principielt uafhængige af hinanden og kan frit vælges til eller fra.

ad A.):

Etablering af kantsten/fortov på hovestrækningen gennem Rynkeby (ca. 380 lbm, gul signatur på Forslag 003) vil betyde en markant forbedring af forholdene for den gående trafik på Rynkeby Bygade.

Det bemærkes, at det pga. manglende plads vil være nødvendigt at erhverve noget areal fra nogle af de tilstødende ejendomme.

Strækningerne syd for Skovsbovej hhv. nord for Kirkevej er stort set facadeløse, og der synes dermed ikke at være begrundelse for at etablere kantsten/fortov dér.

ad B.):

En 2-minus-1-vej er en vej, som visuelt kun har én vognbane, der benyttes af trafikanter i begge retninger, og hvor der er etableret brudte kantlinjer i begge sider af vejen.

Kantbanerne benyttes af cyklister og fodgængere og som vigeareal, når to modkørende trafikanter mødes. Kantbanerne er ikke forbeholdt bløde trafikanter - den brudte kantlinje må gerne overskrides af køretøjer.

Fordelen ved en 2-minus-1-vej er, at forholdene for de bløde trafikanter kan forbedres indenfor den eksisterende vejbredde, og løsningen er dermed velegnet på steder, hvor der ikke er plads til væsentlige udvidelser af vejarealet. Ulemperne ved 2-minus-1-veje er, at der stilles forholdsvis store krav til mødesigt, samt at løsningen er uegnet til veje med stort parkeringsbehov.

Det kan umiddelbart konstateres, at der på strækningen gennem Rynkeby er 2 steder, hvor kravene til mødesigt ikke kan opfyldes pga. vejsving og beplantning (Rynkeby Bygade 12-14 og Rynkeby Bygade 53). VH gør opmærksom på, at krav til mødesigt er lovbestemt, og at der derfor ikke kan dispenseres herfra.

En mulighed kunne være at etablere 2-minus-1-vej på kun en del af strækningen, fx som vist på Forslag 003.

En anden mulighed kunne være at søge at få tinglyst et oversigtsareal på Rynkeby 12-14 efter aftale med ejerne.

Tinglysning af tilstrækkeligt stort oversigtsareal er desværre ikke muligt ved Rynkebyvej 53 pga. bygninger tæt ud til vejen. Det bemærkes dog, at det pga. det meget skarpe vejsving på dette sted ikke er realistisk muligt at køre med særlig høj hastighed. Sagen undersøges nærmere.

En eventuel 2-minus-1-vej i Rynkeby kunne eventuelt fortsættes videre til Urup, da der kun er ca. 250 meter mellem de to bygrænser.

ad C.):

Hele strækningen gennem Rynkeby har i øjeblikket status som område med fartdæmpning (E53(40km)-tavler opsat). Ifølge lovgivningen (BEK nr 1633 af 20/12/2017, § 133) skal E53 opsættes ved enhver indkørsel til et område, hvor kørebanen gennem fysiske foranstaltninger på vejarealet er indrettet således, at den ikke er egnet til kørsel med højere hastighed end den angivne.

Der forefindes i øjeblikket 2 stk. fartdæmpere (kørebaneindsnævninger med pullerter), som vist på luftfoto. Det skarpe sving ved Kirkevej har desuden i praksis en funktion som fartdæmper.

Hvis der etableres kantsten langs Rynkeby Bygade, vil den nordlige kørebaneindsnævring nødvendigvis skulle fjernes pga. manglende plads. I stedet kunne der fx etableres en hævet flade.

Det skal vurderes, om områdets nuværende status som område med fartdæmpning ønskes opretholdt, og om der i givet fald bør etableres yderligere fartdæmpere. Der kunne fx etableres yderligere fartdæmpere ved den sydlige indfaldsvej (ved cykelstiforbindelse til Grøndalsvej), samt i krydset ved Kirkevej.

Andre bemærkninger:

Der vil muligvis kunne spars penge ved at anlægge et asfaltfortov i stedet for et traditionelt flisefortov.

Sagen undersøges nærmere. Der ses fordele og ulemper ved begge muligheder.

Det aftales, at Trafik og Anlæg udfærdiger et skitseprojekt vedr. ombygning af Rynkeby Bygade og sender det til høring hos Rynkeby Trafikgruppe ca. ultimo august.

Det tilrettede projekt vil herefter blive forelagt for Miljø-, Natur- og Teknikudvalget, som vil tage stilling til, hvad der videre skal ske i sagen.