



# **3. Trafik og transport**

## 3.0 Trafik og transport

### Infrastrukturen i Assens Kommune

Infrastrukturen omfatter veje, jernbaner, skibs- og færgetrafik og handler om både privat som kollektiv personbefordring.

#### Vejnettet

Infrastrukturen i Assens Kommune består fortrinsvis af vejnettet, der har en længde på cirka 1.000 km, og som bliver brugt til mange forskellige formål. De mindre veje trafikbetjener i stor udstrækning boliger og boligområder og omtales som boligveje. Veje, der binder boligområderne sammen og skaber en sammenhæng i byerne, kaldes fordelingsveje. Den sidste kategori er gennemfartsveje, der er kommunens største veje, og som binder byerne sammen. Gennemfartsvejene går ofte på tværs af kommunegrænser.

#### Øvrig infrastruktur

Til infrastrukturen hører også jernbaner, hvor Assens Kommune mod nord gennemskæres af forbindelsen mellem Jylland og Sjælland med stationer i Aarup, Bred, Skalbjer og Tommerup Stationsby.

Færgefart mellem Assens by og Båge er også en del af infrastrukturen i Assens, som fortrinsvis benyttes af beboere på Båge samt turister.

#### Den fremtidige planlægning

Assens Kommune planlægger for en overordnet trafik- og transportstruktur som angivet på kortet. Det er et mål for Byrådet, at der ved etablering af ny transportinfrastruktur sker en beskyttelse af natur, landskabs- og kulturmiljøværdier.

Det skal bemærkes, at de angivne vejreservationer på retningslinjekortet ikke nødvendigvis betyder, at projekterne er planlægningsmæssigt fuldt afklarede. For eksempel vil det for flere af vejprojekterne gælde, at en realisering forudsætter, at der forinden gennemføres en såkaldt VVM-proces (Vurdering af Virkning på Miljøet) efter Planlovens bestemmelser herfor.

#### Den fælles fynske infrastrukturstrategi 2017-35

Assens, Glamsbjerg og Aarup er udpeget som Byregionale terminaler – og forbindelserne mellem Assens-Middelfart, Assens-Glamsbjerg-Odense og Assens-Aarup udpeget som Byregionale korridorer.

Derudover er Haarby, Vissebjerg og Tommerup Stationsby udpeget som kommunale terminaler, mens forbindelserne mellem Haarby-Glamsbjerg-Aarup og Vissenbjerg-Tommerup St.-Nr.Broby er udpeget som kommunale korridorer. Assens Kommune ønsker dog også at få udpeget strækningerne mellem Assens-Haarby og fra Haarby over Brobyværk til motorvejen ved Ringe (rute 323) som kommunale korridorer.

Ovenstående har dog ikke medført nye udpegninger i denne kommuneplan.

### Statslige infrastrukturplaner

Den nye højhastighedsbane, der er planlagt til at være færdig i 2030, går gennem den nordlige del af Assens Kommune lige nord for E20 og påvirker dermed fysisk nogle af vores arealer.

Den nye jernbanestrækning til de hurtigtgående og gennemkørende tog kan give plads til flere pendlerafgange på de nuværende stationer og dermed skabe muligheder for endnu bedre pendlerforhold i vores fire stationsbyer.

## 3.1 DET OVERORDNEDE VEJNET

## 3.1 Det overordnede vejnet

Det overordnede vejnet består af gennemfartsveje, som binder de større bysamfund sammen, samt fordelingsveje, der binder byområder sammen. Fordelingsveje tæller ligeledes også veje til og fra mindre bysamfund på landet.

Der er konstant fokus på de overordnede veje med hensyn til belægningstilstande og trafikssikkerhed.

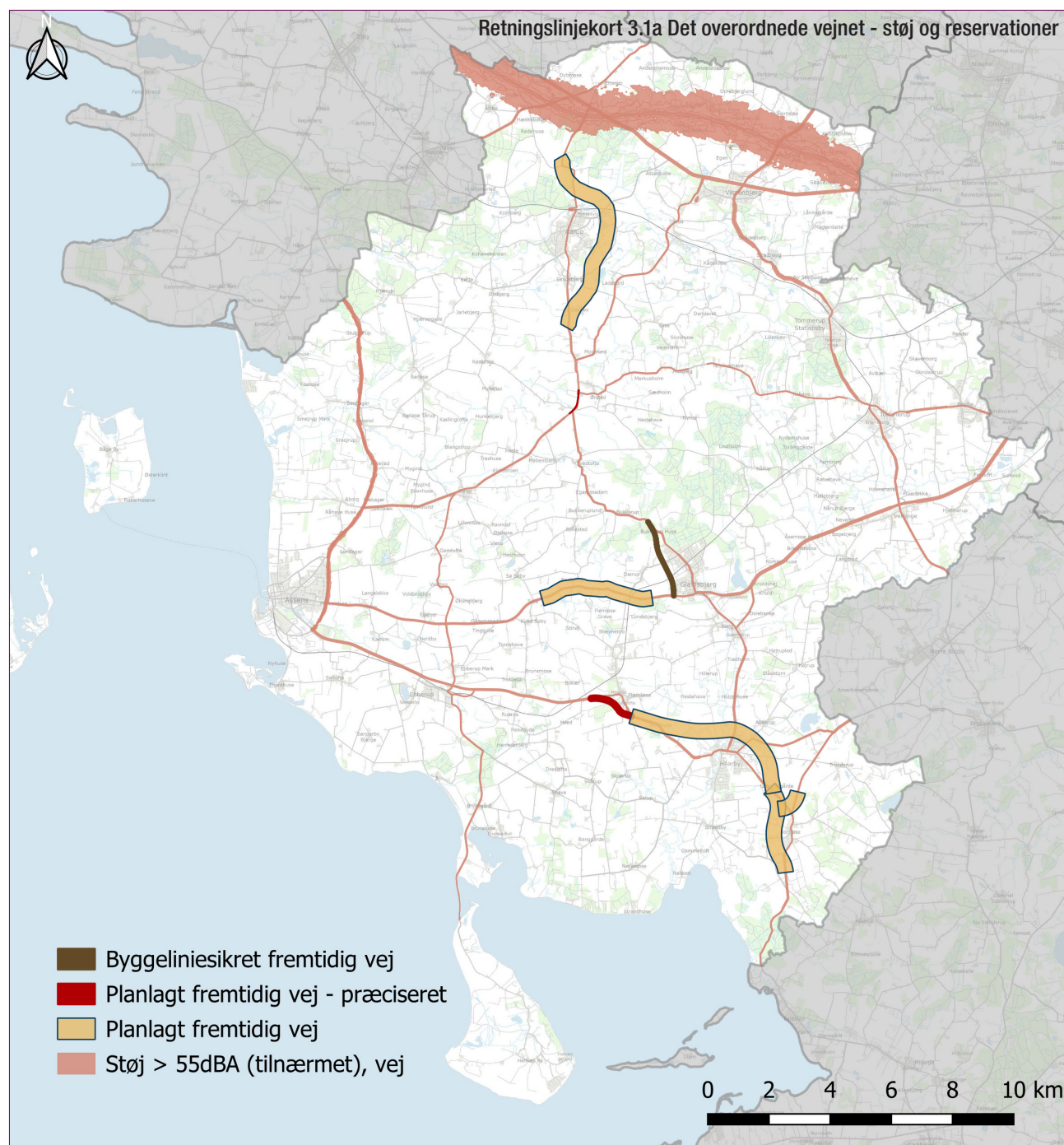
### Vision

Et velfungerende vejnet for både den kollektive trafik og for den individuelle trafikant er en væsentlig faktor, når kommunen fremover vil ekspandere med boliger og erhverv. Den trafikale udvikling i antallet af motorkøretøjer på vejene er i

gennemsnit steget nogenlunde konstant de sidste 20 år, og det stiller løbende større krav til vejnettets udformning og udbygning.

Alle befolkningsgrupper bør tilgodeses gennem en infrastruktur, der udformes og vedligeholdes ved afvejning af fremkommelighed mod andre væsentlige hensyn, herunder trafikssikkerhed og miljø. Den overordnede infrastruktur, som går gennem større byer, bør med tiden omlægges, således at fremkommeligheden øges, samtidig med at byerne fredeliggøres for gennemkørende trafik, der øger uheldsrisikoen og bidrager med øget støj og miljøpåvirkninger. Ligeledes bør der planlægges for stier langs landevejene samt for alternative stier mellem kommunens større bysamfund.

Assens Kommunes overordnede veje skal udbygges og forvaltes med høj fremkommelighed og trafikssikkerhed for øje for at understøtte kommunes videre udvikling. De overordne-



de vejnet er afgørende for kommunens sammenhæng med de øvrige fynske kommuner og ikke mindst med motorvejen E20, som binder Øst og Vestdanmark sammen. Motorvejen er blevet udvidet til tre spor, og en ny forbindelse til Jylland kan med tiden blive nødvendig for at kunne afvikle trafikken på strækningen.

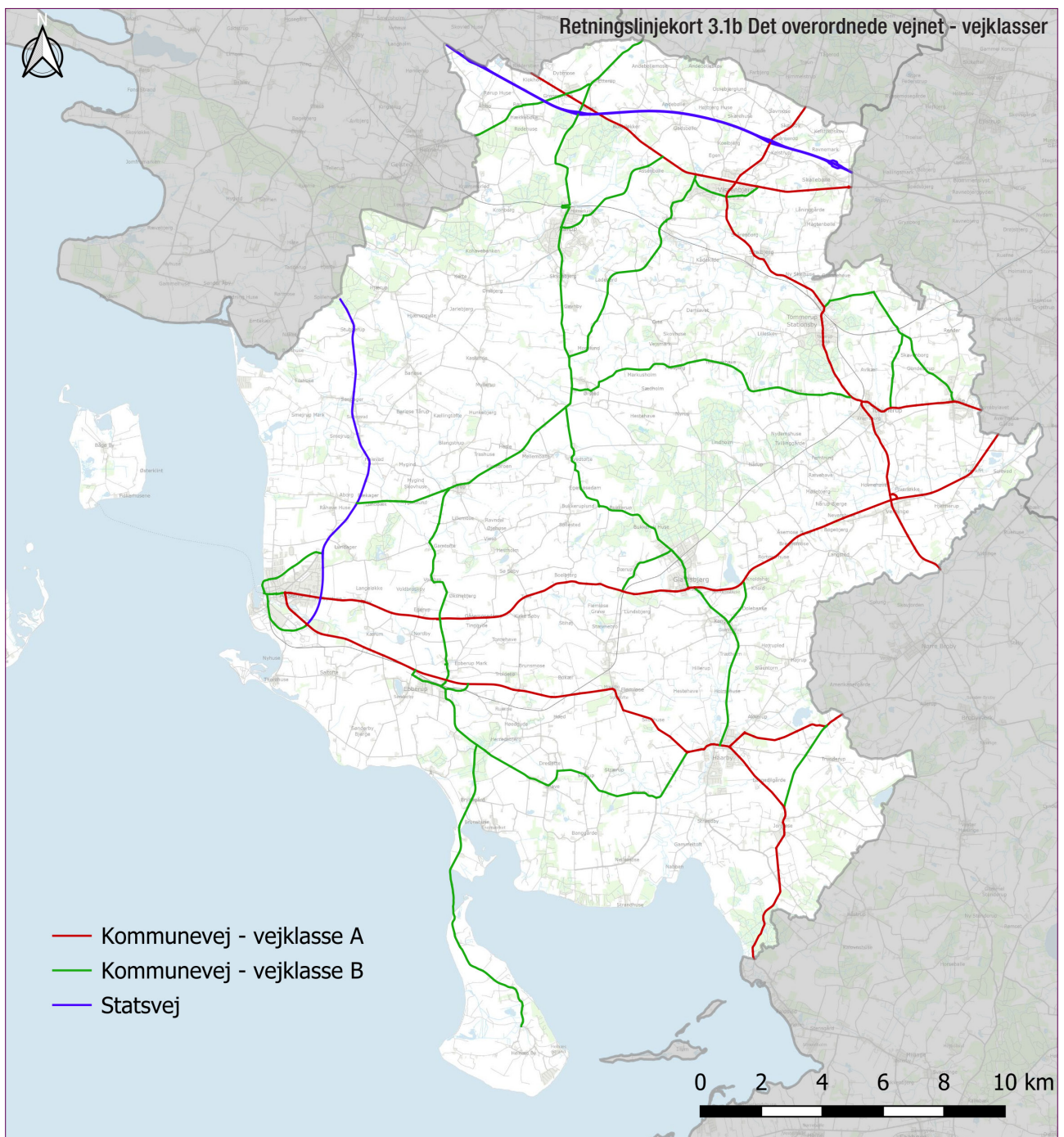
Kommunen skal derudover være på forkant med udviklingen og indarbejde nye teknologier ved løsning af vejtekniske problemer. Her kan nævnes variable hastighedstavler, aktiv kurveafmærkning, nye typer belægninger med mere. At være på forkant med udviklingen kræver viden, og Assens Kommune bør i den forbindelse arbejde for et endnu tættere samarbejde med Vejdirektoratet, som er trækraften indenfor udvikling i vejsektoren.

De udlagte vejkorridorer bør tages op til revision, når der forlægges konkrete planer, der udfordrer den fremtidige vejplanlægning.

## Mål

Det er Byrådets mål:

- at vedligeholde og udbygge et velfungerende overordnet vejnet både internt i kommunen samt til og fra den.
- at fastholde og udbygge transportstinetet langs de overordnede veje.
- at fremme klimavenlig personbefordring.
- at prioritere hensynet til trafiksikkerhed og trafikulykkesbekæmpelse højt.
- at minimere støjgenerne fra trafikken.
- at trafikafviklingen på kommunevejene og busserne er velfungerende, så en god mobilitet opretholdes, og unødigt forsinkelse og miljøbelastning undgås.



## 3.1 DET OVERORDNEDE VEJNET

- at der fortsat arbejdes for, at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken bliver mindsket i samme grad som målene i Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan for 2021-2030.
- at den overordnede tilgængelighed til byer og væsentlige trafikmål i Assens Kommune sikres for såvel bil og cykel som kollektiv trafik.
- at vedligeholdelsen af vejene er driftsøkonomisk optimal, således at vejkapitalen sikres, og vejene i øvrigt er i en forsvarlig stand.
- at trafikken påvirkes i en mere bæredygtig retning, ved at energiforbrug, luftforurening og støjgener begrænses, og ved at trafikken tager store hensyn til bymiljø og naturværdier.
- at servicen over for brugerne af kommunevejene og den kollektive trafik bidrager til rejseoplevelsen og til kommunens position som en attraktiv kommune for bosætning, erhverv og turisme.
- at en udbygning af infrastrukturen sker med ansvarlige miljømæssige hensyn, både til befolkning, natur og landskab. Disse forhold er væsentlige både i den forbedrende planlægning, under projektering og udførelse og i driften af vejnettet.
- at samkørselsmulighederne styrkes gennem etablering af samkørselspladser og knudepunkter på strategiske steder i det overordnede vejnet.
- at Assens Kommunes forebyggende indsats i forhold til støj fra vejtrafik skal følge Miljøstyrelsens vejledende krav omkring vejtrafikstøj (se retningslinje 3.1.5)
- at der skal fokus på trygge veje for de bløde trafikanter, i form af flere og bedre fortove og stier.

## Retningslinjer

### 3.1.1 Reservationer for fremtidige veje

Inden for de på retningslinjekort 3.1a viste reservationer for fremtidige veje må der ikke planlægges for eller meddeles tilladelse til forhold, der efterfølgende kan forhindre eller besværliggøre realiseringen af det pågældende vejanlæg. Det er vejmyndigheden for den pågældende vejreservation, der vurderer, om dette er tilfældet.

### 3.1.2 Vejtillslutninger

Til de overordnede veje bør der almindeligvis ikke etableres nye vejtillslutninger for offentlige eller private veje. For den overvejende del af det overordnede vejnet i Assens Kommune tidligere amtsveje er der fastsat adgangsbestemmelser, der medfører, at der ikke kan opnås tilladelse til nye adgange eller udvidet benyttelse af bestående, medmindre det er til gavn for trafikikkerheden. Der tilstræbes normalt afstande på minimum 12 kilometer mellem vejtillslutninger på frie strækninger, herunder strækninger i det åbne land, og afstande på minimum 500 meter mellem vejtillslutninger til eksisterende landevejsstrækninger gennem byområder.

Det tilstræbes, at der etableres 1 overkørsel til privat beboelse og erhverv, og kun når særlige trafikikkerhedsproblemer taler for det, bør der etableres mere end 1 overkørsel.

Ved udarbejdelse af lokalplaner skal der, for eksempel gennem en samlet plan for vejbetjening af lokalplanområdet, redegøres for, hvordan retningslinjerne vedrørende afstande mellem sidevejtillslutninger overholdes.

### 3.1.3 Ændringer af det overordnede vejnet som følge af lokalplanlægning

Der kan ikke uden forhandling med vejmyndigheden vedtages lokalplaner, der forudsætter ændringer i det overordnede vejnet.

### 3.1.4 Hensyn til benyttelses- og beskyttelsesinteresser ved anlæg af nye veje

Ved anlæg af nye veje skal der tages vidtgående hensyn til en fortsat landbrugsmæssig, rekreativ eller bymæssig anvendelse af de berørte arealer. Endvidere skal der tages tilsvarende hensyn over for arealer med særlige beskyttelsesinteresser i øvrigt. Ved anlæg af forlægninger skal det i rimeligt omfang tilstræbes, at aflagte vejstrækninger sløfjes og tilbageføres til landbrugsjord eller nye naturområder. Endvidere skal der tages tilsvarende hensyn over for arealer med særlige beskyttelsesinteresser i øvrigt.

### 3.1.5 Forebyggelse af trafikstøj

Der må som hovedregel ikke udlægges arealer til støjfølsomme formål i områder, der belastes med støj fra eksisterende eller planlagte veje. Ved byggeri af nye veje skal det tilstræbes, at eksisterende eller planlagt støjfølsom arealanvendelse ikke belastes med et uacceptabelt støjniveau.

*Fortolkningsbidrag til retningslinje 3.1.5*

*Støjbelastede områder eller områder med uacceptabelt støjniveau er kendetegnet ved, at miljøstyrelsens vejledende støjgrænser ikke kan overholdes.*

*Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj er:*

| Område                                                                                                                                                     | Grænseværdi     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser o.l.                                                                                  | $L_{den}$ 53 dB |
| Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitalet o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker. | $L_{den}$ 58 dB |
| Hoteller, kontorer mv.                                                                                                                                     | $L_{den}$ 63 dB |

*Det bemærkes, at ved et hus med almindelige termoruder kan det indendørs støjniveau ved lukkede vinduer forventes overholdt ved den angivne udendørsstøj.*

## Redegørelse

Med en konstateret stadig stigning i transportbehovet på såvel persontransport- som på godstransportområdet, og med en forventning om en yderligere stigning, er trafik- og transportudviklingen imidlertid problematisk. Det skyldes, at energiforbruget inden for sektoren efterhånden udgør en meget stor del af det samlede energiforbrug i samfundet og dermed giver anledning til en betydelig miljøbelastning med luftforurening i nærmiljøerne og CO<sub>2</sub>-udslip til atmosfæren. Trafikken giver også anledning til støjforurening og ulykker.

Fra national side er der derfor opstillet en række mål for udviklingen på trafik og transportområdet. Målene søges under hensyn til mobiliteten og arbejdsmarkedspolitikken nået ved blandt andet en reduktion af den kraftige vækst i transportarbejdet, herunder reduktion af væksten i biltrafikken.

### En tidssvarende og velfungerende infrastruktur

En tidssvarende og velfungerende infrastruktur på trafik- og transportområdet er en væsentlig forudsætning for sam-

fundsudviklingen, hvad enten det gælder erhvervslivets udviklingsmuligheder, arbejdsmarkedet, byudvikling og bosætning i øvrigt samt borgernes transportmuligheder i hverdagslivet.

En god transportinfrastruktur er med til at binde kommunen sammen og til at binde Assens Kommune sammen med resten af Fyn samt Øst- og Vestdanmark.

Byrådets målsætninger på trafik- og transportområdet afspejler de fynske ønsker til en tidssvarende, velfungerende og bæredygtig transportinfrastruktur. Byrådet er i øvrigt enig i de overordnede nationale målsætninger på området.

En realisering af en række af målsætningerne er meget ressourcekrævende og vil ske i det omfang, der er økonomiske midler til rådighed. Der kan næppe på kortere sigt forventes en væsentlig øget ressourcetildeling til området.

### Trafikudviklingen

Biltrafikken er fortsat stigende. På Fyn er stigningerne størst i områderne omkring den fynske motorvej (E20), men også på andre dele af vejnettet har der været betydelige trafikstigninger, for eksempel på det overordnede vejnet i byudviklingsområderne omkring de større byer.

På væsentlige dele af det nuværende vejnet er der allerede i dag begyndende problemer med trafikafviklingen. Hertil kommer, at dele af landevejsnettet lokalt har en utilstrækkelig standard, hvilket medfører lokale trafiksikkerhedsmæssige problemer, utryghed og lokale miljømæssige gener fra vejtrafikken.

En forbedring og udbygning af dele af det bestående net er derfor nødvendigt for at tilgodese de overordnede kommunale mål for infrastrukturen.

### Trafiksikkerhed

Trafikulykker medfører ikke bare sorg og smerte, men også tab af velfærd ved for eksempel længerevarende sygdom eller tab af arbejdssevne.

For samfundet er der store omkostninger ved trafikulykker. For hver politirapporteret personskade er den samfundsmæssige omkostning i størrelsesorden 1,5-2 millioner kroner. Det er til udgifter, som kan relateres til personen, materiel og til velfærdstab. Beløbet dækker politi og redningskorps, sundhedsvæsen, materielskadeudgifter, samt produktions- og velfærdstab. Der er således også penge at spare, hvis antallet af tilskadekomne reduceres.

Målene i Assens Kommunes trafiksikkerhedsplan lægger sig op af målene i Færdselssikkerhedskommissionen handlingsplan 2021-2030.

Med planen ønsker Byrådet at skærpe borgernes opmærksomhed omkring sikkerhed og at inddrage alle lokale aktører i en koordineret og målrettet indsats. Samtidig videreudvikles et effektivt, rationelt og visionært trafiksikkerhedsarbejde i kommunen, som både er gennemskueligt og som signalerer åbenhed og et ønske om dialog med borgerne.

Det er Byrådets holdning, at trafiksikkerhedsarbejdet bør prioriteres højt med henblik på at reducere antallet af ulykker med personskader på kommunevejene. Både målt i de personlige lidelser for ofrene og deres familier og rent samfundsøkonomisk er der grund til at fastholde og gerne øge indsatsen på området. Denne indsats bør både omhandle konkrete vejanlæg, vejadministration og holdningspåvirkning gennem kampagner, og det vil være nødvendigt med et tæt samarbejde med alle de involverede instanser.

### Udbygning af det overordnede vejnet

Som følge af trafikudviklingen er en stadig udbygning af det overordnede vejnet nødvendig for, at dette kan opfylde kravene til en tidssvarende og sikker infrastruktur, der kan danne det nødvendige grundlag for en positiv erhvervsudvikling og gode bosætningsforhold. Assens Kommune forholder sig til løbende til behovet og mulighederne for udvikling af det overordnede vejnet, herunder ændringerne som en fast forbindelse mellem Fyn og Als samt en ny fast forbindelse over Lillebælt måtte medføre.

En stadig udbygning og tilpasning af det overordnede vejnet kræver en langsigtet planlægning, der kan sikre, at planlagte fremtidige vejforløb også vil kunne realiseres, når de bliver aktuelle. Det er således vigtigt at undgå, at der foretages dispositioner i mellemtiden, som blokerer for realiseringen af de planlagte fremtidige veje.

Ved fastlæggelsen af de fremtidige vejforløb er der potentielle konflikter mellem mange typer af interesser, tekniske/økonomiske, landbrugs-, frednings-, natur- og byudviklingsmæssige interesser med videre. Der er derfor behov for en overordnet interesseafvejning i forbindelse med fastlæggelsen af sådanne forløb.

Hermed kan man i meget vidt omfang sikre et balanceret hensyn til andre interesser, men en mere detaljeret interesseafvejning vil dog være påkrævet i forbindelse med den kon-



## 3.1 DET OVERORDNEDE VEJNET

krete udformning af et nyt vejanlæg, når dette bliver aktuelt.

### Strategi og indsats

Midlerne til realiseringen af de nationale målsætninger ligger i vidt omfang hos staten selv, men Assens Kommune har også forskellige muligheder for at fremme en række af målsætningerne. Det gælder for eksempel arealplanlægningen, hvor kommuneplanens retningslinjer for bosætning, detailhandel, erhverv, turisme, landskabs- og naturbeskyttelse med videre kan være med til at fremme opfyldelse af målsætningerne. Det gælder endvidere på vejsektormrådet, hvor blandt andet trafikikkerhed har en høj prioritet, og hvor der i forbindelse med forbedringer og udbygninger på vejnettet kan tages betydelige hensyn til natur, miljø, landskab og kulturhistoriske værdier. Det gælder endeligt på støjområdet, hvor kommuneplanens retningslinjer medvirker til at reducere støjgenerne mest muligt. Assens Kommune medvirker også gennem for eksempel etablering af samkørselspladser og via den kollektive trafik til at mindske væksten i transportarbejdet.

### Den kommunale vejstruktur

Det overordnede vejnet i Assens Kommune er opdelt i fire vejklasser, som afspejler den kommunale betydning.

Hensigten med kategoriopdelingen er at give grundlag for valg af forskellige strategier inden for planlægning, administration, vedligehold med videre, således at ressourcemandagen til vejopgaver målrettes bedst muligt i forhold til kommunale infrastrukturbehov.

### Jernbanen mellem Tommerup og Assens

Den gamle banestrækning mellem Assens og Tommerup sikres således, at strækningens areal forbliver ubrudt, og at kommunen i fremtiden har mulighed for at kunne disponere over strækningens infrastruktur.

### Vejnettets fremtidige udbygning

Kommuneplanens langsigtede udbygningsplan for det overordnede vejnet er vist ved vejreservationer for nye planlagte overordnede veje, forlægninger med videre på retningslinjekort 3.1a.

Arealreservationer til fremtidige veje skal friholdes for anlæg og aktiviteter med videre, der kan forhindre etableringen af de pågældende vejanlæg.

Kommuneplanen indeholder overordnet tre typer vejreservationer:

1. Planlagt fremtidig vej, hvor korridoren er udlagt i en bredde på 500 meter.
2. Planlagt fremtidig vej med præciseret vejforløb – typisk 100 meter bred eller i den eksisterende vejs bredde.
3. Byggelinjesikret fremtidig vej, hvor korridoren er tinglyst på de enkelte matrikler.

Følgende er planlagte fremtidige veje med en arealreservationsbredde på 500 meter:

- Ud- og ombygning ved Koppenbjerg (Landevej 420505, Odense–Assens km 26,3-29,9)
- Forlægning nord om Haarby (Landevej 420601, Assens–Faaborg, km 13,0-18,8)
- Jordløse-Skallebjerg (Landevej 420623, km 0,0-0,3)
- Forlægning øst om Aarup (Landevej 420504, Ørsted)

- Forlægning vest om Jordløse (Landevej 420601, Assens–Faaborg, km 18,7-21,2).

Følgende er planlagte fremtidige veje med en "præciseret bredde" på 100 meter eller mindre (f.eks. eksisterende vejs bredde):

- Forlægning syd om Flemløse/Voldtofte (Landevej 420601, Assens–Faaborg, km 10,8-13,0)
- Forlægning af Turupvej/Bogensevej sydvest for Ørsted (Landevej 420504, Ørsted).

Følgende er byggelinjesikrede fremtidig vej, der er tinglyst i en konkret bredde:

- Forlægning vest om Glamsbjerg (Landevej 420605, Bogense–Faaborg, km 35,5-38,5)

For kommende byvækst i kommunen skal der udarbejdes en samlet plan for vejbetjening af disse nye områder, og i den forbindelse både ses på cykelfaciliteter og veje til områderne.

### Bæredygtigt vejnet

Ved placering af arealer til byvækst bør nye erhvervsområder placeres således, at vedligeholdelsesomkostningerne på vejnettet bliver mindst mulige. Vedligeholdelsesomkostningerne skyldes især nedslidning på grund af tung godstransport. Det er derfor hensigtsmæssigt, at fremtidige områder til transportkrævende erhverv placeres i nærheden af det vejnet, der vedligeholdes med henblik på stor bæreevne. Disse vejstrækninger fremgår af retningslinjekort 3.1b.

### Særtransporter

Nye erhvervsområder bør placeres således, at trafik til og fra området ikke skaber problemer på vejnettet. Fremkommeligheden af den øvrige trafik må generelt ikke generes af for eksempel meget lange og/eller meget høje transporter. Derfor bør virksomheder, som fremstiller store emner placeres i nærheden af den del af det overordnede vejnet, der ikke kræver ombygning, og først og fremmest i nærheden af E20.

### Byggenemfarter

Begrebet "miljøprioriterede byggenemfarter" er et alternativ til de traditionelle anlægstyper. I byer med mindre eller moderat trafik kan det således være aktuelt at vurdere, om man i stedet for at lave for eksempel en vejforlægning kan ombygge den eksisterende vej, så hastigheden dæmpes, og sikkerhed, tryghed og trivsel i byen øges, uden at den gennemkørende trafik generes uacceptabelt. En række byggenemfarter er allerede blevet trafiksaneret, ligesom der er etableret bygrænsetiltag (byporte og/eller faste fartvisere) ved en række byer.

### Kantbaner/cykelstier

Kantbaner, cykelbaner og 2-minus-1-veje indgår i planlægningen af cykelfaciliteter, når Assens Kommune skal foretage reparationer/forstærkninger langs landevejene.

Det er umuligt at imødekomme samtlige af borgernes mange ønsker om nye cykelstier langs landevejene. Det er dog Byrådets holdning, at tempoet i etableringen af sikre løsninger for bløde trafikanter bør sættes op. Derfor skal der fortsat arbejdes med mulighederne for etablering af brede kantbaner, cykelbaner og 2-minus-1-veje blandt andet i forbindelse med driftsarbejder på landevejene, og Byrådet vil gøre en indsats for at etablere de vigtigste manglende stiforbindelser og cykelfaciliteter langs kommunale trafikveje, samt for

at gøre stiforbindelser ad lokalveje mere sikre blandt andet ved at dæmpe bilernes hastighed og etablere kantbaner, når vejen trænger til sideforstærkning. Endvidere rettes særlig fokus på de lette trafikanters krydsning af veje, især ved skolerne, da mange lette trafikanter, især cyklister, er skolebørn.

En tidligere tryghedsanalyse viste endvidere, at mange udtrykker ønsker om cykelstier langs de overordnede veje, tidligere amtsveje, og Byrådet vil således arbejde på ønsket om cykelstier langs disse veje.

### Vejadgange/overkørsler

Det overordnede vejnets hovedformål er at betjene den gennemkørende trafik. Herudover forekommer der på dette vejnet en større eller mindre andel af lokal trafik. Lokaltrafikkens karakter (krydsning af vejen, hyppige sving ved sideveje, lav hastighed) er forskellig fra den gennemkørende trafiks karakter, ikke mindst fordi den lokale trafik for en stor dels vedkommende består af de såkaldt "lette trafikanter". Af trafiksikkerhedsmæssige grunde er det derfor nødvendigt, at omfanget af den lokale trafik på det overordnede vejnet holdes på et passende lavt niveau i forhold til den gennemkørende trafik.

Lokaltrafikkens omfang på det overordnede vejnet kan blandt andet reguleres gennem arealplanlægningen. Ved udlæg af arealer til byvækst og andre trafikskabende aktiviteter er det derfor af trafiksikkerhedsmæssige grunde vigtigt at placere nye byområder og andre trafikskabende nye aktiviteter hensigtsmæssigt i forhold til det nuværende og planlagte overordnede vejnet. Andre trafikskabende aktiviteter kan for eksempel være sommerhusområder, campingpladser, golfbaner og lignende anlæg til ferie- og fritidsformål.

For eksempel giver en byudvikling, som holdes på den ene side af en overordnet vej, som regel mindre lokaltrafik på denne end ved en fordeling på begge sider af den overordnede vej. En samling af byudviklingen begrænser ligeledes lokaltrafikken.

Den overordnede vejs sikkerhedsniveau er i øvrigt afhængig af blandt andet antallet af adgange, idet det som hovedregel gælder, at jo færre adgange både egentlige vejtilslutninger og adgange til enkeltejendomme, des højere sikkerhedsniveau, udnyttelsen af de enkelte adgange, og den fysiske udformning af de enkelte adgange.

Eventuelle ønsker om nye adgange skal efter Lov om offentlige veje forelægges pågældende vejmyndighed. Ved ønsker om en ny vejtilslutning skal ansøgningen bilægges en samlet plan for det relevante område, der dokumenterer det trafikale behov og nødvendigheden for den ønskede nye vejtilslutning.

Der bør på frie strækninger tilstræbes afstande på mindst 12 kilometer mellem vejtilslutninger, mens der langs bestående veje i eksisterende byområder bør tilstræbes afstande på mindst 500 meter. Disse kriterier anvendes tillige i forbindelse med ønsker om ændret anvendelse af en eksisterende vejadgang til en landevej.

Der bør som udgangspunkt være 1 overkørsel til privat beboelse og erhverv, og kun når særlige trafiksikkerhedsproblemer taler for det, bør der etableres mere end 1 overkørsel.

Byrådet har vedtaget, at udgifter til foranstaltninger på landeveje i forbindelse med nye sidevejstilslutninger skal afholdes



af bestyrelsen for sidevejen med henvisning til dennes mulighed for at inddrage disse udgifter i de samlede byggemodningsudgifter.

Ovenstående hensyn søges varetaget gennem kommuneplanens retningslinjer.

### Fortove

Fortove bør etableres steder, hvor færdslen taler for det. Det vil oftest sige i tættere bebyggelse, hvor færdsel til fods er en naturlig del af bymønstret, i byzoner og nær skoler og til/fra et stoppested. Etablering af fortove bør vurderes i sammenhæng med cykelgangstier.

### Skiltning

Assens Kommune administrerer, opsætter og vedligeholder skiltningen efter gældende vejregler.

## 3.1 DET OVERORDNEDE VEJNET

### Samkørselspladser

Det tidligere Fyns Amt etablerede i samarbejde med Vejdirektoratet samkørselspladser langs den fynske motorvej samt udførte forbedringer på andre pladser.

Hvor det er muligt og hensigtsmæssigt skal pladserne også betjenes med kollektiv trafik, for eksempel regionale ruter samt fjernbusruter, og der bør etableres gode stiforbindelser til pladserne af hensyn til cyklende og gående.

### Statslige interesser på trafik- og transportområdet

- Væksten i transportefterspørgslen skal begrænses, så den økonomiske vækst ikke samtidig medfører en stigning i transportens miljøbelastning.
- Transportsektoren skal bidrage til at opfylde Danmarks forpligtelse til at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet, blandt andet gennem god fysisk planlægning, hvor en sammenlægning af transportbehov og lokaliseringsskemaer kan være med til at begrænse det samlede transportarbejde.
- Luftkvaliteten skal forbedres, så fremtidige (EU) krav kan opfyldes, herunder luftens indhold af partikler.
- Antallet af stærkt belastede boliger skal reduceres. Den

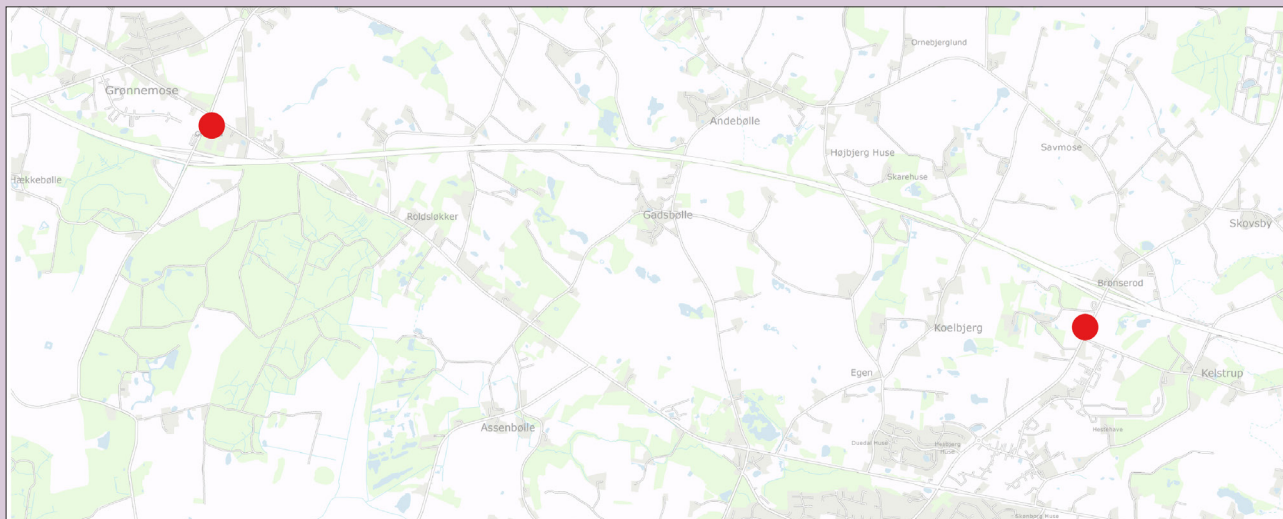
største udfordring er at reducere støjbelastningen fra trafikken.

- Der skal ikke lokaliseres nye trafik anlæg i internationale naturbeskyttelsesområder og så vidt muligt heller ikke i uforstyrrede landskaber.
- Ved placering og udformning af nye trafik anlæg i det åbne land skal der tages hensyn til naturen, herunder økologiske forbindelseslinjer, og de landskabelige værdier, herunder udpegede kulturmiljøer.
- Virksomheder, der på grund af deres transportbehov stiller særlige beliggenhedskrav, skal lokaliseres, så de får god trafikal forbindelse til det overordnede vejnet.

### Status

Der er ikke udlagt nye vejreservationer med kommuneplanrevision 2025, men jævnfør det fælles fynske infrastrukturarbejde og vejanalyser har vejmyndigheden fokus på at forbedre fremkommeligheden på strækningen Assens-Glamsbjerg-Odense.

Ved gennemførelse af konkrete projekter vil der muligvis kunne udpeges en eller flere vejreservationer på denne strækning som tillæg eller i kommende kommuneplaner.



Samkørselspladser

### 3 SUNDHED OG TRIVSEL



Dette afsnit understøtter sundhed og trivsel gennem et fokus på forebyggelse af trafikstøj.

### 9 INDUSTRI, INNOVATION OG INFRASTRUKTUR



Dette afsnit understøtter Industri, Innovation og Infrastruktur ved at sætte fokus på, at trafik og transportområdet er en væsentlig forudsætning for erhvervslivets udviklingsmuligheder.

## 3.2 Den offentlige servicetransport

På Fyn tilrettelægges den offentlige servicetransport gennem FynBus, et trafiksselskab etableret i henhold til lov om offentlig servicetrafik.

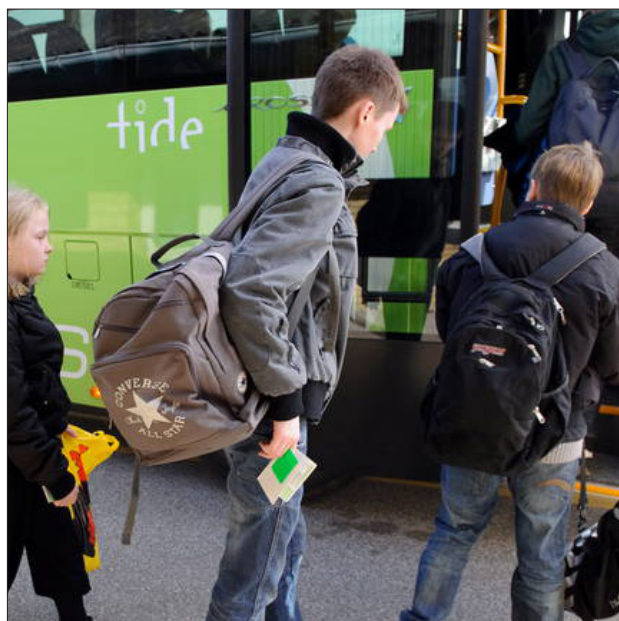
Den offentlige servicetransport i Assens Kommune omfatter både regionale og lokale busruter samt Plus- og Fleksturs-ordninger. De regionale busruter krydser kommunegrænserne på Fyn, hvorimod lokalruterne ruteforløb bliver inden for kommunegrænsen. Assens Kommune varetager ruteplanlægningen af de lokale busruter i samarbejde med FynBus. Regionalruterne varetages af Region Syddanmark og FynBus.

Da hovedformålet med lokalruterne ofte er at transportere skoleelever til og fra skole, kører disse alle hovedsageligt med én morgenafgang og 2-3 eftermiddagsafgange. Spørgsmål og informationer om køreplaner og så videre til lokalruterne, kan man se på [www.fynbus.dk](http://www.fynbus.dk) og [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk).

### Vision

Kollektiv betjening i både større og mindre bysamfund styrker bosætning og mobiliteten for den enkelte borger. Samtidig skal den kollektive trafik planlægges således, at den er fleksibel for brugerne og har god fremkommelighed. Det er derfor vigtigt, at der i køreplanlægningen også fokuseres på tilgængelige stoppesteder og udbyggede knudepunkter, hvor der let kan skiftes mellem transportmidler.

Der bør derfor i en tidlig fase af arealudlæg ses på behovet for den kollektive trafik til området. Hvis behovet for kollektiv trafik er til stede, bør eventuelle udgifter til betjening af kollektiv trafik indgå på lige fod med de øvrige udgifter til etablering og drift af de udlagte områder.



### Mål

Det er Byrådets mål:

- at fastholde og udbygge den kollektive trafik under hensyntagen til de økonomiske muligheder.
- at arbejde for en velfungerende og hensigtsmæssig busbetjening for borgerne i Assens Kommune.
- at understøtte ambitionen om et øget passagertal på de regionale busruter ved først og fremmest at sikre god infrastruktur samt placere stoppesteder tæt på vigtige rejsemål.
- at sikre den nødvendige infrastruktur for de regionale ruter til ungdomsuddannelser, så der støttes op om unges gennemførelse af en ungdomsuddannelse.
- årligt at analysere de lokale busruter, så de kører mest effektivt og hensigtsmæssigt i forhold til kommunens folke- og privatskoler i de forskellige skoledistrikter.
- at sikre samspillet mellem forskellige transportformer ved større regionale stoppesteder/knudepunkter.
- at stoppesteder placeres i umiddelbar nærhed af større rejsemål som for eksempel uddannelsesinstitutioner, store arbejdspladser, turistattraktioner med mere for at gøre den offentlige servicetransport mest mulig attraktiv og konkurrencedygtig over for bil.
- at der i byzone etableres stoppesteder cirka pr. 400 meter for at sikre kortest mulig gangafstand.
- at lokalbusserne skal være CO<sub>2</sub>-neutrale inden 2030.

## Retningslinjer

### 3.1.1 Udformning af vejanlæg i forhold til busruter

Ved udformningen af vejanlæg og trafikløsninger i øvrigt skal de lokale og regionale busruter så vidt muligt sikres et hensigtsmæssigt forløb.

### 3.2.2 Anlæg af stoppesteder

Vejforlægninger og nye veje skal i rimeligt omfang anlægges med stoppesteder, hvor der er behov for betjening med offentlig servicetransport i byområder for hver cirka 400 meter.

### 3.2.3 Etablering af vejbump og offentlig transport

Det bør så vidt muligt undgås at etablere bump og chikaner på veje med offentlig servicetransport.

### 3.2.4 Betjening af skole- og fritidsinstitutioner med kollektiv trafik

Lokalruterne skal først og fremmest betjene kommunens folke- og privatskoler inden for et givent skoledistrikt.

### 3.2.5 Betjening af ældre og plejeboliger samt aktivitets og borgercentre med kollektiv trafik

Ældre- og plejeboliger, pleje- og aktivitetscentre og borger-service i Assens søges betjent af regionale busruter samt flex- og plustursordninger.

## 3.2 DEN OFFENTLIGE SERVICETRANSPORT

### Redegørelse

Centrale problemstillinger for den offentlige servicetransport er konkurrencefladen til den individuelle trafik og etableringen af et sammenhængende og pålideligt kollektivt trafiksystem.

Den offentlige servicetransport i Assens Kommune omfatter de regionale og lokale busruter samt flex- og plustur. Region Syddanmark varetager planlægningen af de regionale ruter, hvortil Assens Kommune tilpasser ruteplanlægningen af de lokale busruter samt flex- og plustur.

Den offentlige servicetransport har stor betydning både for sammenkædningen internt i Assens Kommune, med den resterende del af Fyn, og især for udviklingen af gode bøsætningsmuligheder. En styrket offentlig transport både af regionale og kommunale ruter vil derfor gavne Assens Kommune og tiltrække tilflyttere. Assens Kommune har suppleret busruterne med flex- og plustur for at sikre mulighed for transport hele dagen i hele kommunen. Flex- og plustur er et tilbud til alle borgere og besøgende i kommunen, og det er også muligt at køre på tværs af kommunegrænser. Sammen med FynBus skal der arbejdes for en højere frekvens på de regionale ruter for at sikre en bedre sammenhæng på Fyn og en større grad af mobilitetsfrihed for kommunens borgere.

#### Strategi og indsats

Realiseringen af Byrådets målsætning er i meget vidt omfang et spørgsmål om økonomi. Herudover kan kommunen på forskellig vis virke for at fremme målsætningerne.

Det vil blandt andet ske ved gennem køreplanlægningen at tilstræbe bedst mulig korrespondance mellem de lokale og regionale busruter samt tog, sikre bedre stoppestedsforhold og hensigtsmæssige direkte ruteforløb.

Målsætningerne kan også fremmes gennem udformningen af vejanlæg, gennem planlægningen af nye byområder, arbejdspladser og turistmål og ved at skabe gode omstigningsforhold fra individuel til kollektiv transport.

#### Udformning af vejanlæg

Det er ønskværdigt, at der ved udformningen af vejanlæg bidrages til, at den kollektive trafik kan afvikles hensigtsmæssigt. Ved udformningen af vejforlægninger og nye veje bør der sikres gode stoppestedsforhold på de nye vejstrækninger, hvor der er behov for det. Det bør endvidere sikres, at der i et rimeligt omfang er mulighed for en betjening af eksisterende områder. I byområder bør der normalt være mulighed for at optage og afsætte passagerer for hver cirka 400 meter, da al erfaring viser, at en længere gangafstand får passagererne til at fravælge den kollektive trafik.

I forbindelse med trafiksaneringer og lignende bør det – for at fremme en hurtig og bekvem kørsel for den offentlige servicetransport – så vidt muligt undgås at etablere bump og lignende. Såfremt hensynet til trafikssikkerheden prioriteres højere, bør det sikres, at bump udformes hensigtsmæssigt, og således at de kan passeres af busser med en vejledende hastighed på 30 km/t.

#### Planlægning af nye byområder

Nye byområder bør anlægges sådan, at de i videst mulige omfang kan betjenes med offentlig servicetransport og således, at der er gode og sikre adgangsforhold til stoppestederne, herunder at der etableres stiforbindelser i fornødent omfang.

#### Omstigning fra individuel transport til kollektiv transport

Ved at sikre gode muligheder for skift fra et transportmiddel til et andet kan det samlede transportsystem forbedres. Assens Kommune vil gerne medvirke til at forbedre mulighederne for såkaldte kombinationsrejser ved for eksempel at udpege velbeliggende stoppesteder og samkørselspladser ved de større bysamfund og i tilknytning til det overordnede vejnet, således at der kan ske omstigning mellem personbiler, bus, cykel med videre.

### 11 BÆREDYGTIGE BYER OG LOKALSAMFUND



Dette afsnit understøtter Bæredygtige byer og lokalsamfund ved at fremme adgang til sikre og bæredygtige transportsystemer som gang, cykel, bus og tog.

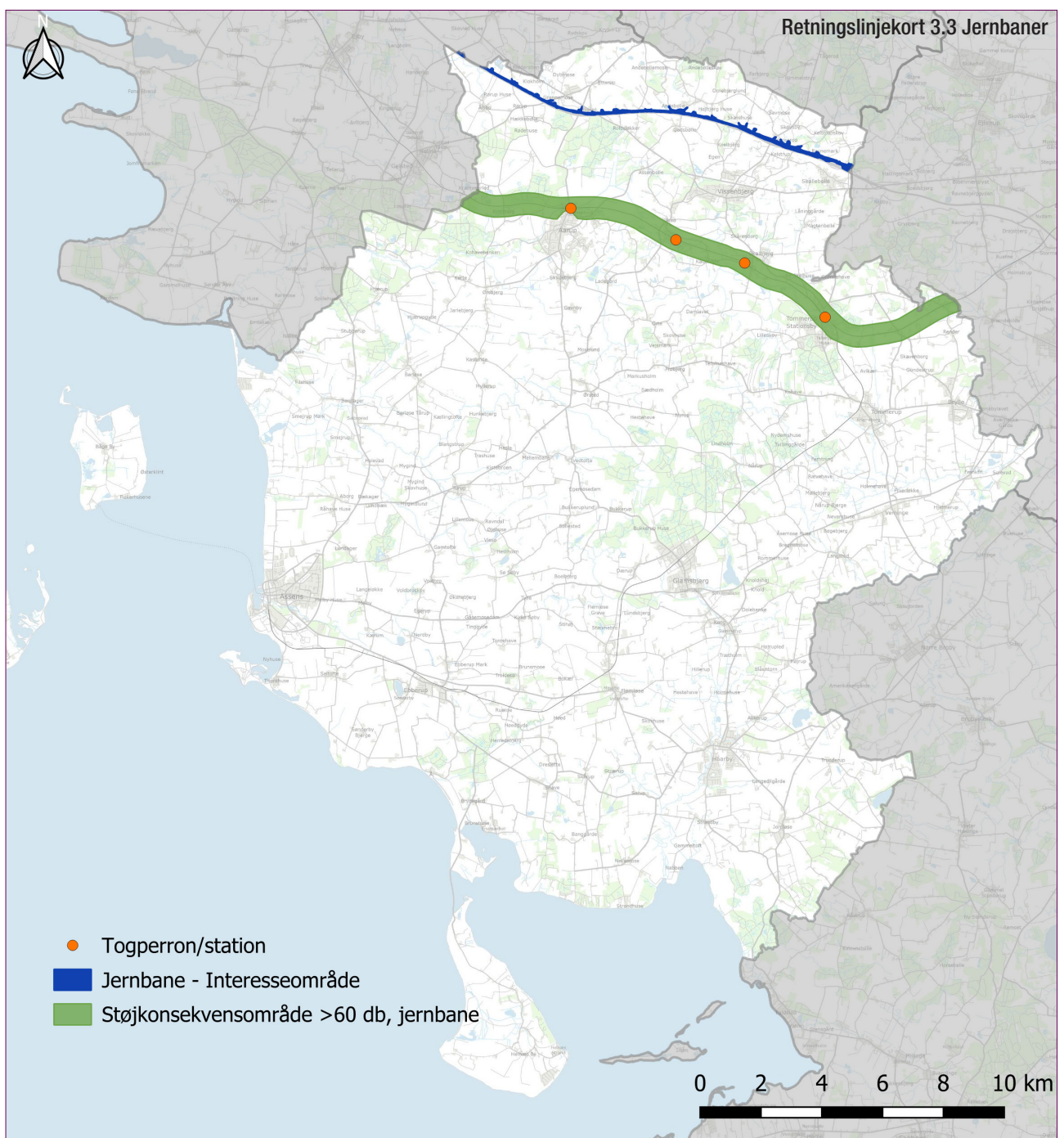
### 3.3 Jernbaner

Jernbanen tværs over Fyn er en vigtig del af Assens Kommunes offentlige servicetransport. Togstationerne i Tommerup St., Bred, Skalbjerger og Aarup skaber forbindelser til Odense og Middelfart hele døgnet og er af stor vigtighed for pendlertrafikken.

Assens Kommune arbejder for, at samtlige stationer i fremtiden skal være en del af et vestfynsk S-togsnet.

### Vision

Inden 2030 åbner den nye højhastighedsbane placeret nord for motorvejen som en del af timemodellen mellem landets største byer. Denne åbning frigiver kapacitet på den eksisterende jernbanestrækning, som i dag har nået maks. Med frigivelse af kapacitet på den eksisterende jernbane arbejder Assens Kommune for, at samtlige fire stationer i kommunen som minimum skal have halvtimesdrift, hvilket vil styrke bosætningen i de fire stationsbyer.



## 3.3 JERNBANER

## Mål

Det er Byrådets mål:

- at den eksisterende jernbane på tværs af Fyn omdannes til en vestfynsk S-togsforbindelse med minimum halvtimesdrift.
- at stationerne i kommunen fastholdes, styrkes og udbygges således, at der er mulighed for nemt at skifte mellem forskellige transportmidler.
- at nærhedsprincippet omkring stationerne indtænkes og udnyttes i byudviklingen i de fire byer med hensyn til attraktive boliger og erhverv.

## Retningslinjer

## 3.3.1 Forebyggelse af støjgener fra jernbaner

Der må som hovedregel ikke udlægges arealer til støjfølsomme formål i områder, der belastes væsentligt med støj og vibrationer fra eksisterende jernbaner.

## 3.3.2 Støjniveau fra jernbanetrafik

Det maksimale støjniveau fra jernbanetrafik, målt som spidsværdier under passage af mest støjende tog, må ikke overstige en grænse på 85 dB (KB-vægtet accelerationsniveau) ved ny støjfølsom arealanvendelse.

## 3.3.3 Vibrationer fra jernbanetrafik

Vibrationer fra togtrafik må ikke overstige en grænse på 75 dB (KB-vægtet accelerationsniveau) ved ny støjfølsom arealanvendelse.

## 3.3.4 Jernbane interesseområde

Lokalplanforslag (eventuelt i udkast), ansøgninger om byggetilladelser, landzonetilladelser, udstykningssager med videre, der vedrører arealanvendelse eller ændret udnyttelse af ejendomme, der ligger inden for jernbaneinteresseområdet, skal i henhold til § 2b stk. 2 i Lov om ændring af lov om jernbane indsendes i høring til Vejdirektoratet, inden der gives en eventuel tilladelse til det ansøgte.

## Redegørelse

## Støj

Jernbanetrafik giver anledning til støjproblemer. En central problemstilling handler således om at forebygge konflikter mellem støjfølsom arealanvendelse og jernbanetrafik. Banedanmark opstiller løbende støjskærme langs banestrækningerne i Danmark, ligesom der er afsat en pulje til støjdemper af husfacader. Der er ikke lovhjemmel til at pålægge Banedanmark omkostninger til støjafskærmning omkring de eksisterende jernbaner ved øget trafik på disse.

## Strategi og indsats

Retningslinjerne på området vedrører alene forebyggelse af støjgener fra jernbanetrafikken i form af støjkrav til støjfølsomme formål, der placeres i nærheden af jernbaner. Udgangspunktet er, at Miljøstyrelsens vejledende støjkrav skal overholdes. Vedrørende støj og vibrationer fra jernbaner henvises der i den forbindelse til Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 og Miljøstyrelsens orientering nr. 9/1997 om "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksterne miljø" samt "Tillæg til vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner" fra juli 2007.

I vejledningen fastlægges ud fra blandt andet beregninger nogle minimumsafstande, der skal respekteres langs jernbanerne for at undgå vibrationer og for at sikre et acceptabelt støjniveau ved boliger uden opsætning af støjskærme.

I øvrigt henvises til den fælles nordiske beregningsmodel for støj fra jernbaner, som er gengivet i Miljøstyrelsens vejledning "Beregning af støj og vibrationer fra jernbaner" nr. 1/1997. Miljøstyrelsen har også fastlagt grænseværdier for vibrationer og det maksimale støjniveau.

Placering af støjfølsom arealanvendelse kan også komme på tale i eksisterende byområder belastet med jernbanestøj over de vejledende støjgrænser.

Støjretningslinjerne nævnt i dette afsnit gælder kun for forbikørende tog.

## 11 BÆREDYGTIGE BYER OG LOKALSAMFUND



Dette afsnit understøtter Bæredygtige byer og lokalsamfund ved at fremme adgang til sikre og bæredygtige transportsystemer med tog.

## 3.4 Havne og søtransport

Assens Havn er den eneste større havn i Assens Kommune, som benyttes til søtransport.

Assens Skibsværft ligger inderst i havnen og bidrager med arbejdspladser og betydelig omsætning i tilknyttede erhverv og omsætning i byen.

Assens bys identitet udspringer af havnen, som i flere århundreder har været en vigtig forbindelse til Jylland. I dag benyttes havnen primært af Assens Skibsværft samt af færgeforbindelsen til Båge.

### Vision

Assens Havn skal udvikles med Kyst- og Lystfiskercenter og omdannelse af Nordre Havn.

Værftet, Baagø Færgen og Nordre Moles erhvervsaktiviteter fastholdes, så den autentiske havn blander sig med de nye aktiviteter og giver den diverse blanding af arbejde, bosætning, fritid og turisme, der efterhånden er sjælden i Danmark.

### Mål

Det er Byrådet mål:

- at fastholde og fremme Assens Havn som lokal gods- trafikhavn.
- at opretholde færgeruten til Båge.

### Retningslinjer

Retningslinjerne nedenfor omfatter egentlige trafik-, fiskeri- og færgehavne. Bådehavne og lystbådehavne er omfattet af kapitel 4 om ferie og fritid.

#### 3.4.1 Etablering af havne

Etablering af nye havneanlæg uden tilknytning til den eksisterende havn i Assens forudsætter særskilt tilvejebringelse af det fornødne planlægningsmæssige grundlag.

#### 3.4.2 Udvidelse af havne

Udvidelse af eksisterende havne kan ske, såfremt nationale eller regionale interesser samt internationale naturbeskyttelsesinteresser ikke herved tilsidesættes.

*Fortolkningsbidrag til retningslinje 3.4.2*

*Ved nationale eller regionale interesser forstås de interesser, der er udtrykt i kommuneplanens retningslinjer for miljøbeskyttelse, naturbeskyttelse, landskabsbeskyttelse, kulturmiljøbeskyttelse, kommuneplanens arealreservationer til andre formål med videre.*

### Redegørelse

Kommunen og staten er ansvarlige for havneplanlægningen. Nyetablering eller udvidelse af havneanlæg, herunder opfyldning på søterritoriet, kræver dog særskilt tilladelse fra Kystdirektoratet. Hvis udvidelsen består i etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning på søterritoriet inden for en havns dækkende værker, kræves ikke tilladelse fra Kystdirektoratet, med mindre udvidelsen kræver vurdering af de miljømæssige konsekvenser af anlægget.

Det er kommunen, der står for den interne planlægning i de kommunale havne.

#### Byrådets holdninger

Byrådet finder ikke, at der er behov for etablering af nye havneanlæg ud over Assens Havn.

Trafikhavnens vigende betydning vil indebære, at der frigøres arealer til andre formål.

#### Fiskeri

Fiskeriet har mindre betydning, men detailsalget fra kajen er med til at underbygge havnemiljøet i Assens Havn.

#### Færger

I kommunen er der færgeforbindelse mellem Assens og Båge. Færgen, som overfører biler og passagerer, har stor betydning for såvel bosætning som turisme på Båge.

#### Lystbådehavne

Assens Marina er et A.M.B.A. (andelsselskab med begrænset ansvar). Der er cirka 600 bådepladser i marinaen.

Båge Lystbådehavn er en kommunal havn. Den blev udbygget i 2009, så der i dag er 49 bådepladser. Båge Havn har stort besøg af gæstesejlere, over 3.000 overnatninger per sæson, som er med til at styrke ølivet om sommeren.

Agernæs Havn blev renoveret og udbygget i 2009 til 53 bådepladser. Havnen benyttes til erhvervsfiskeri, men er primært en jollehavn for de lokale fritidsfiskere og mindre lystsejlere. Slæbestedet er populært hos bådtrailerfolket og bruges også af lystfiskerforeninger.

Bågefærger



## 3.5 STINET OG FORBINDELSER FOR LETTE TRAFIKANTER

## 3.5 Stinet og forbindelser for lette trafikanter

Et sammenhængende stinet er af stor betydning for sikkerheden for de lette trafikanter både i byerne og mellem de mindre bysamfund. Derudover vil et godt og sammenhængende stinet få flere til at benytte cyklen til gavn for sundheden og klimaet samt tiltrække cykelturister til gavn for kommunen.

### Vision

Det er Byrådets vision, at Assens Kommunes eksisterende stinet udbygges og forbedres løbende med henblik på at etablere et sammenhængende stinet i kommunen, hvor man kan færdes som let trafikant mellem bysamfund med en maksimal sikkerhed og komfort.

### Mål

Det er Byrådets mål:

- at der sker en udbygning af kommunens overordnede stinet i henhold til kommunens stiplan og prioriteringsliste.



## Retningslinjer

### 3.5.1 Indtænk de lette trafikanter i planer

I forbindelse med arealplanlægning og byggemodninger skal der indarbejdes plan for lette trafikanter på lige vilkår med motorkøretøjer, samt at det for så vidt muligt sikres, at det nye stinet forbindes med det eksisterende stinet i området.

### 3.5.2 Sikre lette trafikanters krydsning af veje

For at sikre trafiksikkerheden i forbindelse med etablering af nye stier skal der i forbindelse med projektet vurderes, om der skal etableres sikring af lette trafikanter i forbindelse med krydsning af eksisterende veje.

### 3.5.3 Når kommuneveje bliver del af stinettet

Sikringen af de lette trafikanter skal ligeledes vurderes, hvis kommunevejen er eller bliver en del af stinettet.

### 3.5.4 Nye vejanlæg

I forbindelse med nye vejanlæg vurderes behovet for faciliteter for de lette trafikanter, både cyklende og gående.

### 3.5.5 Trafiksikkerhedsrevidering af nye større projekter

Alle større projekter trafiksikkerhedsrevideres med henblik på fokus på størst mulig trafiksikkerhed ved etablering af nye stisystemer i kommunen.

## Redegørelse

Udbygning af stinettet skal sikre bedre forbindelse for lette trafikanter mellem landsbyer og byer samt etablering og sikring af et alsidigt stinet i kommunens byer. Strækninger, som vil have høj prioritet, er især steder, hvor der færdes mange yngre, lette trafikanter fortrinsvis ved skoler og idrætsanlæg. Disse strækninger skal have ekstra opmærksomhed ved prioritering og udvælgelse af projekter.

Den trafikale udvikling følges løbende på det eksisterende stinet og følges op af forbedringer og justeringer, når der viser sig trafikale problemer.

I stinettet indgår ligeledes vurdering og etablering af kantbaner og cykelbaner langs det offentlige vejnet i kommunen på lige vilkår med øvrige stier.

### 3 SUNDHED OG TRIVSEL



Dette afsnit understøtter sundhed og trivsel ved at fokusere på at skabe mulighed for at bevæge sig i hverdagen.