



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 kommunegrænserne.

Øvrig infrastruktur

Til infrastrukturen hører også jernbaner, hvor Assens Kommune mod nord gennemskæres af forbindelsen mellem Jylland og Sjælland med stationer i Aarup, Bred, Skalbjerget og Tommerup Stationsby. Aarup er kommunens vigtigste togstation, som ønskes opgraderet til intercity station.

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

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 VVMproces (Vurdering af Virkning på Miljøet) efter Planlovens bestemmelser herfor.

Den fælles fynske infrastrukturstrategi 2017-35

I infrastrukturstrategien er Aarup udpeget som en udviklings-terminal: En terminal med særlig betydning og som i kraft af Aarups placering besidder et særligt potentiale for at samle og videredirigere trafikstrømmende fra det sydlige, østlige og vestlige Fyn til / fra landskorridoren (motorvej og jernbane). Udviklingsterminalerne skal etableres som attraktive og tilgængelige omstigningspladser, der giver optimale muligheder for skift mellem de forskellige transportformer.

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

Der ud over er Haarby, Vissebjerg og Tommerup Stationsby udpeget som kommunale terminaler, mens forbindelserne mellem Haarby-Glamsbjerg-Aarup og Vissenbjerg-Tommerup St.-Nr.Brobj 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) udpeget som kommunale korridorer.

Ovenstående har dog ikke medført nye udpegninger i denne kommuneplan.

Statslige infrastrukturplaner

Timemodellen og udvidelsen af E20 går gennem den nordlige del af Assens Kommune og påvirker dermed fysisk nogle af vores arealer.

Disse store infrastruktur-projekter varetages af staten, men vi vil selvfølgelig arbejde for, at projekterne udformes, så de gavner flest og generer mindst muligt.

De to projekter bidrager til en bedre infrastruktur for mange og give mindre transporttid, skabe hurtigere leverancer og forbedre mulighederne for, at de fynske virksomheder kan tiltrække og fastholde nøglemedarbejdere og samtidig sikre let adgang til et stort arbejdsmarked. Borgerne på Fyn kommer tættere på både Århus og København. I dag har fynboerne adgang til ca. 250.000 arbejdspladser inden for en time med bil, og det vil med Timemodellen blive øget med yderligere 550.000 arbejdspladser alene i Københavns og Aarhus kommuner indenfor en time med tog. 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.

Med gennemførelse af et nyt jernbanespor på Vestfyn og udvidelsen af motorvej E20 er der derfor yderligere forventninger om en nem og hurtig adgang til og fra Assens Kommune og arbejdspladserne i nærområdet.

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.

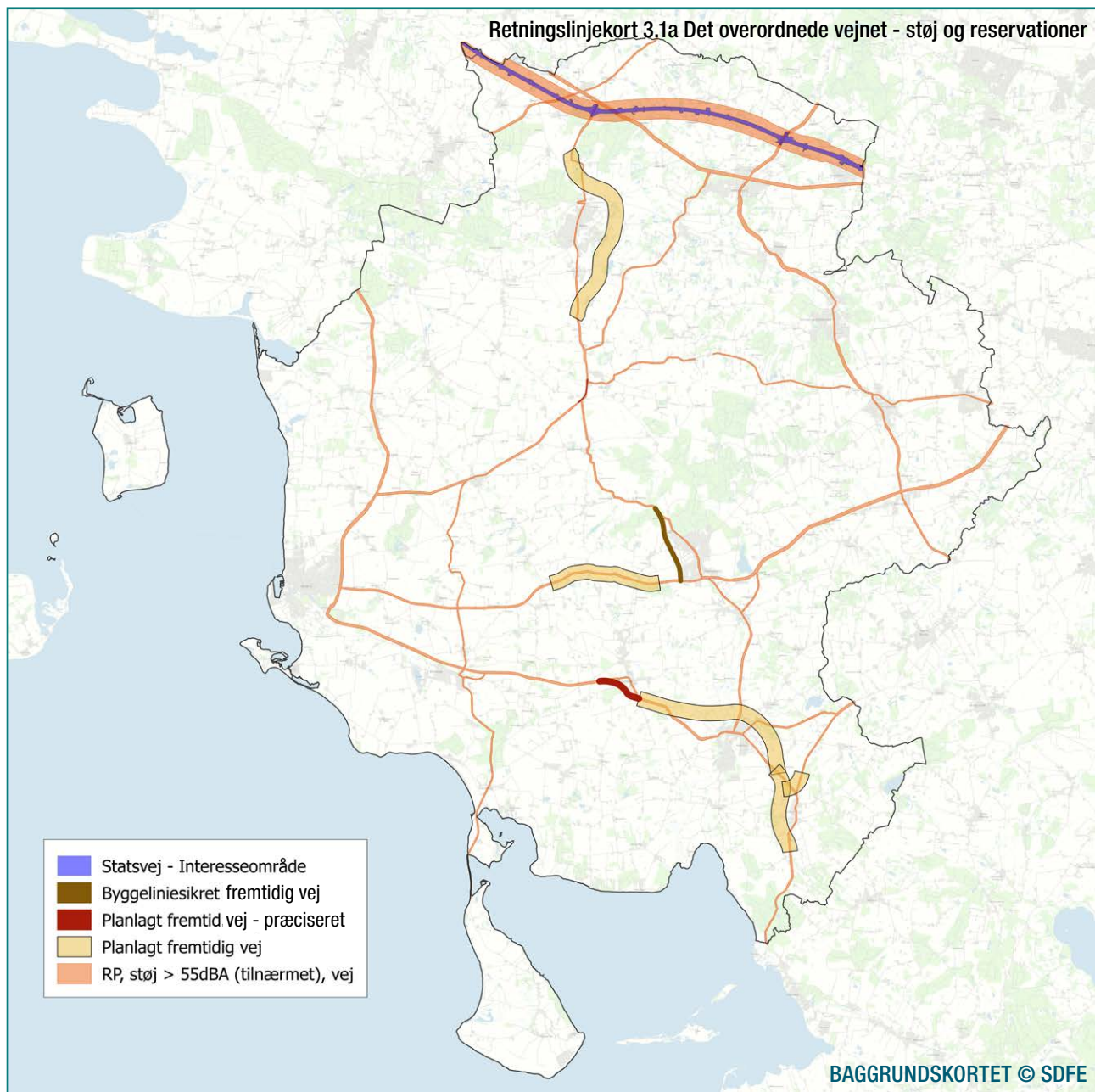
Der er konstant fokus på de overordnede veje med hensyn til belægningstilstande og trafiksikkerhed.

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 trafiksikkerhed 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 sturter langs landevejene samt for alternative sturter mellem kommunens større bysamfund.

Assens Kommunes overordnede veje skal udbygges og forvaltes med høj fremkommelighed og trafiksikkerhed for øje for at understøtte kommunes videre udvikling. De overordnede vejnet er afgørende for kommunens sammenhæng med de øvrige fynske kommuner og ikke mindst med motorvejen E20, som binder Øst og Vestdanmark sammen. Udbygningen af motorvejen til 3 spor er i gang, og en ny forbindelse til Jylland kan med tiden blive nødvendig for at kunne afvikle trafikken på strækningen. I den sammenhæng vil en eventuel ny forbindelse over Lillebælt, syd for den gamle Lillebælt-



bro, bidrage med en positiv udvikling af den sydvestlige del af Assens. Assens Kommune bør i den forbindelse bidrage og præge en fremtidig debat om, hvor en eventuel linjeføring skal gå.

Derudover skal kommunen 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.

Der bør udarbejdes en hensigtserklæring vedrørende eksisterende vejbyggekorriderer, hvor der tages stilling til en foreløbig prioritering og en tidshorizont for projekternes gennemførelse. Hensigtserklæringen vil således sammen med vejklassificeringen danne grundlag for dispositioner af mindre tiltag samt den generelle administration af de overordnede veje.

Der bør udarbejdes en hensigtserklæring vedrørende eksisterende vejbyggekorriderer, hvor der tages stilling til en foreløbig prioritering og en eventuel tidshorizont for projekternes gennemførelse.

Mål

Det er Byrådets mål,

- at vedligeholde og udbygge et velfungerende overordnet vejnet både internt i kommunen samt til og fra denne
- at fastholde og udbygge transportstinet langs de overordnede veje. at fremme tiltag, der kan mindske personbiltrafikken
- at prioritere hensynet til trafikikkerhed 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, 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 overfor brugerne af kommunevejene og af de lokale busser 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 forberedende planlægning, under projektering og udførelse og i driften af vejnettet
- at samkørselsmulighederne skal styrkes gennem etablering af samkørselspladser 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 3.1.6)
- at der sættes særlig fokus på strækningen Assens-Vissenbjerg, og at der sker en optimering af vejstrækningen, så den bedst mulige fremkommelighed sikres
- at der skal fokus på trygge veje for de bløde trafikanter, i form af mere og bedre fortove og stier.

Retningslinjer

3.1.1 Reservationer for fremtidige veje

Inden for de på retningslinjekort 3.1 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 Vejtillutninger

Til de overordnede veje bør der almindeligvis ikke etableres nye vejtillutninger 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 km mellem vejtillutninger på frie strækninger, herunder strækninger i det åbne land, og afstande på minimum 500 meter mellem vejtillutninger 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 sidevejtillutninger 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 Prioritering af rækkefølge for nye veje med videre

Byrådets prioritering af, i hvilken rækkefølge nye veje, forlægninger, stier, byggenemfarer og trafikulykkesbekæmpende anlæg skal gennemføres på vejnettet, foretages ved hjælp af de af Byrådet vedtagne principper.

3.1.5 Hensyn til benyttelse 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 sløjfes og tilbageføres til landbrugsjord eller nye naturområder. Endvidere skal der tages tilsvarende hensyn over for arealer med særlige beskyttelsesinteresser i øvrigt.

3.1.6 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 3.1.6

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, hospitaler 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.

3.1.7 Interessezone for motorvejens udvidelse

Lokalplanforslag (evt. i udkast) inden for interessezonen for motorvejens udvidelse skal forelægges for Vejdirektoratet, så Vejdirektoratet kan tage stilling til, om lokalplanen vil være forenelig med linjeføringens og interessezonens formål.

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 CO₂udslip 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 samfundsudviklingen, 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.

Det overordnede vejnet

Det overordnede vejnet i Assens Kommune består af stats og kommuneveje. Længden af det kommunale vejnet i Assens Kommune er på cirka 1000 km.

Landevej 505 mellem Assens og Odense samt statsvejen 609 mellem Assens og Middelfart er de mest betydende gennemfartsveje med forbindelse til den fynske motorvej, som er transportkorridor af stor betydning for kommunens



erhvervsliv. Motorvej E20 fra Nyborg til Middelfart gennemskærer den nordligste del af Assens Kommune med mulighed for til og fra kørsel i øst og vestlig retning fra den nordøst gående kommunevej "Søndersøvej" i Vissenbjerg og den nordøst gående kommunevej "Bogensevej" i Aarup.

Øvrige gennemfartsveje i kommunen er landevej 605 mellem Glamsbjerg og Faaborg samt landevej 526 mellem Vissenbjerg og Verringe, der er en del af en ydre ring omkring Odense. Det overordnede vejnets hovedformål er at betjene færdslen mellem kommunens bycentre og regionens delområder med et rimeligt sikkerheds og serviceniveau. Den øvrige del af det overordnede vejnet har ligeledes stor betydning for erhvervslivet i de byer, der ligger uden for hovedkorridorerne og ikke mindst for bosætningsmulighederne disse steder.

Med hensyn til trafikbelastning er vejen mellem Odense og Assens én af kommunens mest trafikerede veje med en årsdøgntrafik (ÅDT) på mellem 4000 og 8000 køretøjer. Den mest trafikerede strækning er vejen mellem Odense og Middelfart med en ÅDT på mellem 7000 og 10000 motorkøretøjer.

Aarup tog-stationen er en vigtig del af den kollektive trafik i Assens og benyttes som et alternativ til togstationerne i Odense og Middelfart. Aarup ligger centralt for en del af de større byer og betjener således et stort opland. Vejnettet omkring Aarup er klassificeret som fordelingsveje med stor betydning for sammenhæng mellem byerne Assens, Glamsbjerg og Haarby.



3.1 DET OVERORDNEDE VEJNET

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 trafikikkerhedsmæssige 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 arbejdsevne.

For samfundet er der store omkostninger ved trafikulykker. For hver politirapporteret personskade er den samfundsmæssige omkostning i størrelsesorden 1½ - 2 mio. 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.

Assens Kommunes trafikikkerhedsplan er under udarbejdelse med forventet vedtagelse ved årsskiftet 2021-2022. Målene for reduktion af dræbte og tilskadekomne i kommunen bliver målene for 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 trafikikkerhedsarbejde i kommunen, som både er gennemskueligt og som signalerer åbenhed og et ønske om dialog med borgerne.

Det er Byrådets holdning, at trafikikkerhedsarbejdet 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 samfundskonomisk 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.

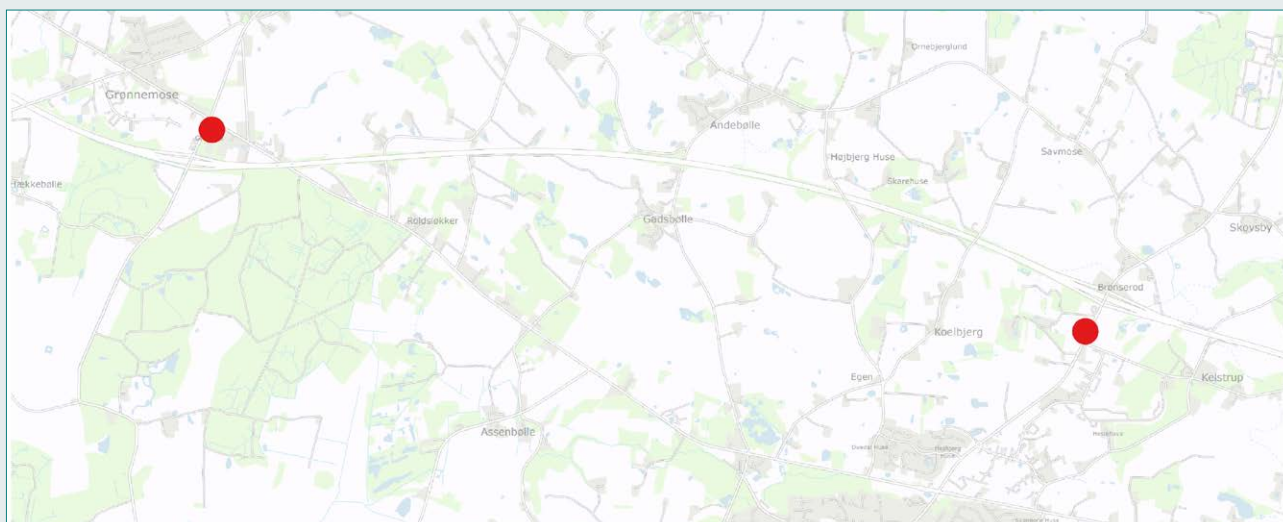
En stadig udbygning og tilpasning af det overordnede vejnet kræver en langsigtet planlægning der kan sikre, at planlagte fremtidige vejforløb også vil kunne realiseres, når de bliver aktuelle. Det er således vigtigt at undgå, at der foretages dispositioner i mellemtiden, som blokerer for realiseringen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



Figur 3.1

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 ressourceanvendelsen 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 m.v. på retningslinjekort 3.1.

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

Herudover er der set på en række af kommuneplanens vejreservationer ved en prioriteringsundersøgelse for kommende nye større anlægsopgaver på vejnettet. Desuden er enkelte reservationer blevet præciseret i forbindelse med for eksempel byudviklingsønsker.

Kommuneplanen indeholder overordnet 3 typer vejreservations:

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. Byggeløsesikret fremtidig vej, hvor korridoren er tinglyst på de enkelte matrikler.

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

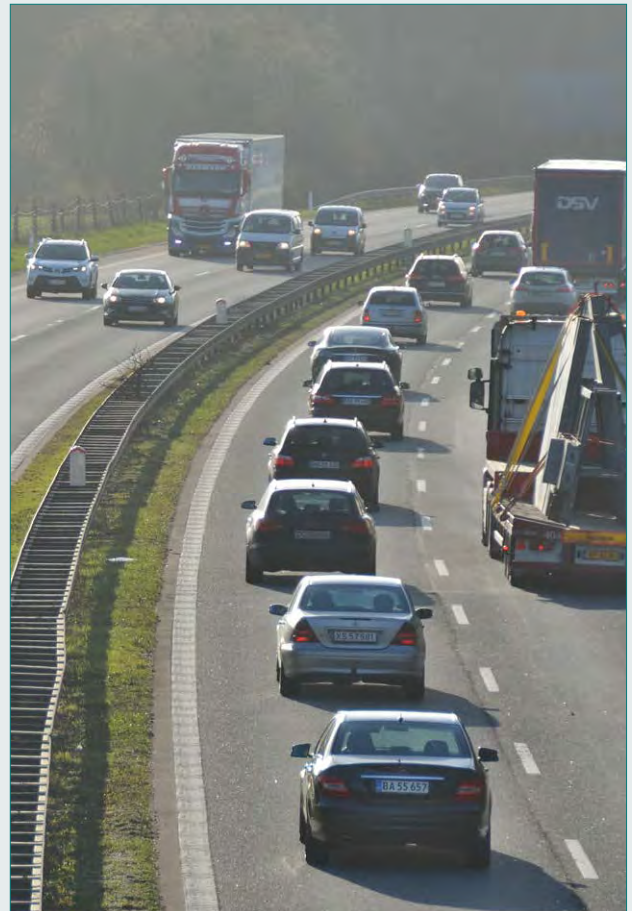
- Ud- og ombygning ved Koppenbjerg (Landevej 420505, Odense-Assens km 26,3-29,9)
- Forlægning nord om Haarby (Landevej 420601, Assens-Faaborg, km 13,0-18,8)
- Jordløse-Skallebjerg (Landevej 420623, km 0,0-0,3)
- Forlægning øst om Aarup (Landevej 420504, Ørsted)
- Forlægning vest om Jordløse (Landevej 420601, Assens-Faaborg, km 18,7-21,2)

Følgende er planlagte fremtidige veje med en "præciseret bredde" på 100 meter eller mindre (fx 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 byggeløsesikrede 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. Derudover er der igangsat en forundersøgelse af, hvor man bør og kan udbygge det eksisterende vejnet. Udgangspunktet for undersøgelsen er at se på sikre og hurtigere forbindelse med det sydvestlige Assens til motorvej og Odense.

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 3.1.

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 genereres 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.

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

Assens Kommune har igangsat registrering af cykelstier, som skal danne en del af grundlaget for en samlet cykelsti-plan samt en prioritering af fremtidige stiprojekter i kommunen. Kantbaner, cykelbaner og 2-1 veje vil ligeledes indgå 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 2-1 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 trafikanter 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. Lokaltrafikens karakter (krydsning af vejen, hyppige sving ved sideveje, lav hastighed) er forskellig fra den gennemkørende trafik 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.

Lokaltrafikens 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 km 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.

Samkørselspladser

Det tidligere Fyns Amt etablerede i samarbejde med Vejdirektoratet samkørselspladser langs den fynske motorvej samt udførte forbedringer på andre pladser. Figur 3.1 viser eksisterende omstignings /samkørselspladser i kommunen sammen med potentielle steder for nye eller forbedrede pladser i udkanten af byerne og ved knudepunkter i det overordnede vejnet.

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 samtidigt medføre en stigning i transportens miljøbelastning.
- Transportsektoren skal bidrage til at opfylde Danmarks forpligtigelse til at reducere CO2 udslippet, blandt andet gennem god fysisk planlægning, hvor en sammentænkning af transportbehov og lokaliseringsprincipper 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 forbindelseslinier, 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 2021, men jf. 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.



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



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 service-transport

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 Flekstursordninger. De regionale busruter krydser kommunegrænserne på Fyn, hvorimod lokalruterne ruteforbøjer 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 elever til og fra skole, kører disse alle hovedsageligt med en morgenafgang og 2-3 eftermiddagsafgange. Spørgsmål og informationer om køreplaner osv. til lokalruterne, kan man se på fynbus.dk.

Vision

Kollektiv betjening af mindre bysamfund vil styrke bosætningen i de mindre landsbysamfund og bidrage til at de mindre byer ikke affolkes. En øget fleksibilitet i den kollektive trafik både med hensyn til materiel og ikke mindst at kunne omstille sig hurtigt til nye transportbehov vil være grundlaget for god offentlig trafikbetjening i kommunen.

Der bør derfor i en tidlig fase af arealudlæg ses på den kollektive trafik til området, for at få en afklaring af behovet for eventuel kollektiv 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 sikre en velfungerende og hensigtsmæssig busbetjening for borgerne i Assens Kommune
- at sikre en stabil og sikker kollektiv trafik for svært bevægelseshæmmede medborgere
- at sikre den nødvendige infrastruktur samt kollektiv transport til ungdomsuddannelser, så der støttes op om unges gennemførelse af en ungdomsuddannelse
- at få lavet en trafikplan for Assens Kommune i samarbejde med FynBus
- at forøge passagertallet i den offentlige servicetransport ved at sikre kortest mulig rejsetid og placere stoppesteder tæt på rejsemål
- at fremme den offentlige servicetransport gennem en effektiv tilrettelæggelse af driften og gennem et højt serviceniveau såvel før som under rejsen
- at sikre et kendskab til unge og ældre borgeres kørselsbehov, da disse ofte ikke har mulighed for at have egen bil
- at arbejde for korte rejsetider mellem de større byer i kommunen ved indsættelse af flest mulige ture afstemt efter den enkelte rutes økonomi og kundeunderlag
- at sikre samspillet mellem forskellige transportformer ved større regionale stoppesteder. (cykel, gang, samkørsel mm)
- at stoppesteder placeres i umiddelbar nærhed af større rejsemål som f.eks. uddannelsesinstitutioner, store arbejdspladser, turistattraktioner mm. for at gøre den offentlige servicetransport mest mulig attraktiv
- at der i byzone etableres stoppested pr. 400 meter for at sikre kortest mulig gangafstand
- at lokalbusserne skal være CO₂-neutrale.



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.

3.1.2 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 med videre på veje med offentlig servicetransport. Såfremt der alligevel etableres bump med videre, skal der ved udformningen heraf sikres en vejledende hastighed på mindst 30 km/t.

3.2.4 Betjening af skole- og fritidsinstitutioner med kollektiv trafik

Lokalruterne skal først og fremmest betjene skoler, gymnasier og andre uddannelsesinstitutioner. For at optimere planlægningen og opnå tilfredsstillende forhold for eleverne, søges dialog mellem de involverede parter dvs. kommune, FynBus og skoler.

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

Et andet vigtigt betjeningsmål for kollektiv trafik er ældre- og plejeboliger, pleje- og aktivitetscentre og borgercentre, som skal søges betjent af enten lokale eller regionale busruter. Dertil kommer muligheden for betjening af Flex- og Plustur.

Redegørelse

Centrale problemstillinger for den offentlige servicetransport er konkurrencefladen til den individuelle trafik og etableringen af et sammenhængende og pålideligt kollektivt trafiksystem i et samarbejde mellem udbyderne af kollektive trafiktilbud.

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 og flex- og plustur.

Den offentlige servicetransport har stor betydning for sammenkædningen internt i Assens Kommune, for sammenkædningen af Assens Kommune med den resterende del af Fyn, og især for udviklingen af gode bosætningsmuligheder. En styrket offentlig transport både af regionale og kommunale ruter vil derfor gavne Assens Kommune og tiltrække tilflyttere. Assens Kommune har valgt at satse på Flex- og Plustur, for at sikre mulighed for transport hele dagen, i stedet for få lokale afgang i næsten tomme busser. Flexur er et tilbud til alle borgere og besøgende i kommunen, og det er for nylig blevet muligt at køre på tværs af kommunegrænser. Sammen med FynBus og de øvrige kommuner bør 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 og med anden kollektiv trafik, bedre stoppestedforhold, 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 stoppestedforhold 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 der, for at fremme en hurtig og bekvem kørsel for den offentlige servicetransport, så vidt muligt undgås at etablere bump og lignende. Såfremt hensynet til trafikikkerheden prioriteres højere, bør det sikres, at bump udformes hensigtsmæssigt, og således at de kan passeres af busser med en vejledende hastighed på mindst 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 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, eksempelvis ved 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.



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

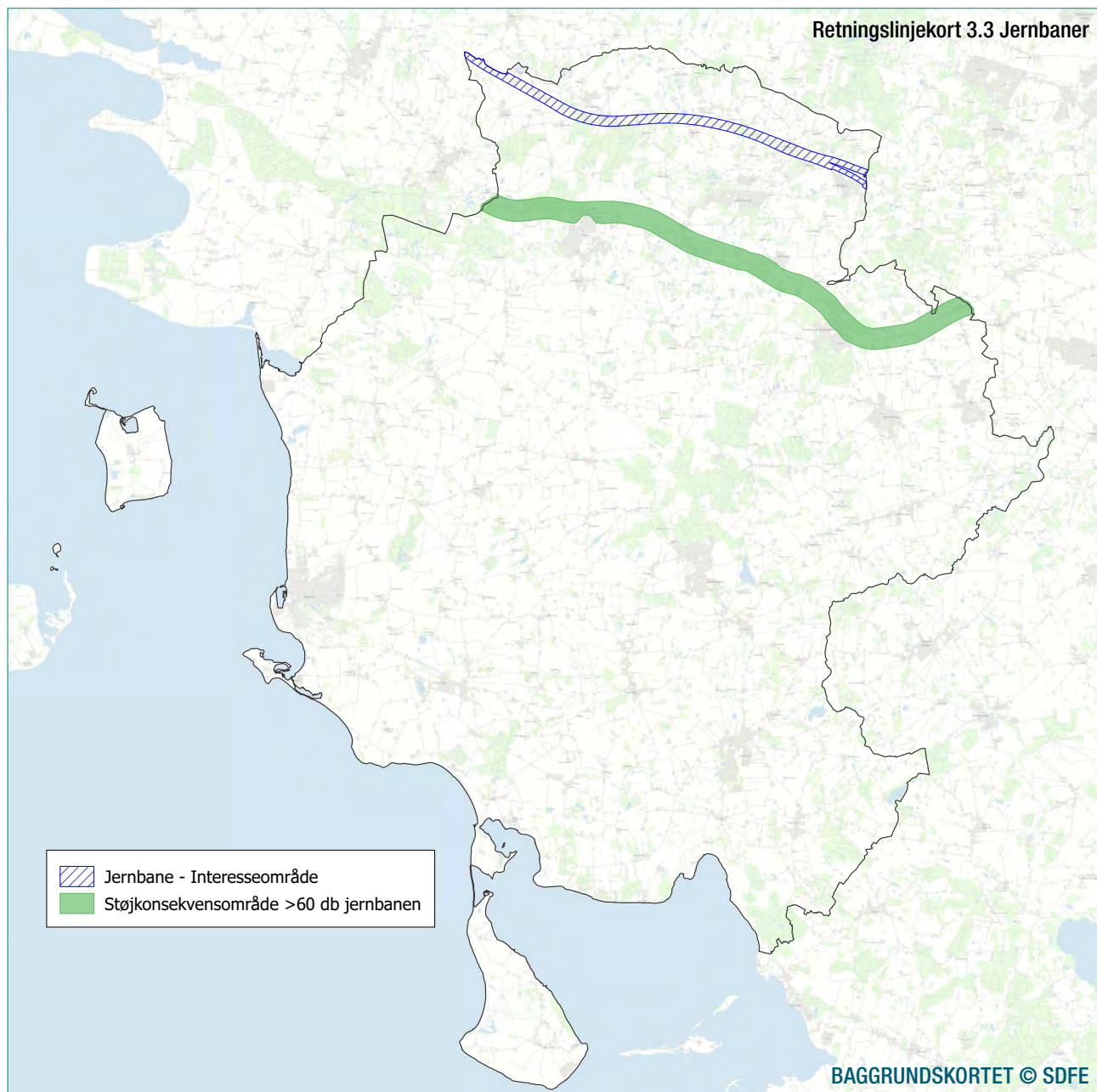
Jernbanen tværs over Fyn, er en vigtig del af Assens Kommunes offentlige servicetransport. Togstationerne i Tommerup St. by, Bred, Skalbjerger og Aarup skaber forbindelser til Odense og Middelfart Kommune hele døgnet, og er af stor vigtighed for pendlertrafikken.

Assens Kommune arbejder for, at Aarup station i fremtiden skal blive InterCity Station.

Vision

Den gennemkørende eksisterende jernbanens betydning for Assens Kommune er ikke umiddelbar stor, men den har en vigtig betydning for sammenhæng mellem landsdelene. Der vil dog med stor sandsynlighed i fremtiden blive behov for en ekstra forbindelse over Lillebælt, hvor en jernbaneforbindelse sammen med forbindelse for biltrafik skal aflaste de to eksisterende forbindelser, som allerede i dag er meget belastet.

Afhængig af linieføringen kan en ny forbindelse med tog skabe mulighed for en station mellem Assens og Middelfart. En sådan forbindelse syd for den gamle Lillebæltsbro samt etablering af en station vil være et meget vigtigt bidrag til en positiv udvikling i Assens Kommune. Derfor bør kommunen ligeledes bidrage og præge debatten om en eventuel ny togforbindelse mellem landsdelene.



Mål

Det er Byrådets mål,

- at fastholde hovedbanen over Fyn som et højklasset forbindelsesled mellem Jylland/Sjælland/udlandet
- at Aarup Station opklassificeres til InterCity Station.
- at stationerne i kommunen fastholdes og styrkes som en væsentlig transportforbindelse mellem landsdelscentret Odense og det sydfynske område
- at forebygge gener ved støj og vibrationer fra jernbanetrafikken.

Hovedjernbanen over Fyn er med til at knytte Øst og Vestdanmark sammen med det fynske område som et centralt område mellem vækstregionen i Østjylland og Hovedstadsregionen.

Hovedbanen over Fyn danner endvidere sammen med motorvejen tværs over Fyn en transportkorridor af stor betydning for erhvervslivet i Assens Kommune. Det er langs denne korridor de fleste egentlige erhvervsbyer er beliggende, og her væksten i vidt omfang er koncentreret.

For så vidt angår støjproblematikken i øvrigt, er det Byrådets opfattelse, at myndighedernes indsats bør foretages ud fra ensartede retningslinjer for støjbekæmpelse. Kommuneplannens retningslinjer for forebyggelse af nye støjgener bør i den forbindelse knytte sig til Miljøstyrelsens vejledende udmeldinger.

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 (evt. i udkast), ansøgninger om byggetilladelser, landzonetilladelser, udstykningssager mv., der vedrører arealanvendelse eller ændret udnyttelse af ejendomme, der ligger inden for jernbane interesseområdet, 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

Jernbanestrukturen i det fynske område består af hovedbanen over Fyn. Hovedbanen har som sit vigtigste formål at forbinde Øst og Vestdanmark, og trafikken på banen er hovedsagelig af national karakter. Hovedbanen gennem den nordlige del af kommunen er i vidt omfang en pendlerbane med stor regional og lokal betydning.

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 støjdæmpning af husfacaderne. Der er ikke lov hjemmel 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.



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. Havnen har derudover også et skibsværft, der bidrager med liv i selve havnen. 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 færgeforbindelsen til Bågå.

Vision

Der er intet visionsafsnit.

Mål

Det er Byrådet mål,

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

Retningslinjer

Retningslinjerne neden for 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, og såfremt udvidelsen ikke fordrer et særskilt VVM tillæg til kommuneplanen.

Fortolkningsbidrag til retningslinje 3.4.2

Ved nationale eller regionale interesser forstås de interesser, der er udtrykt i kommuneplanens retningslinjer for miljøbeskyttelse, naturbeskyttelse (herunder Natura 2000 områder, jævnfør også retningslinje 6.5.5), 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. Såfremt der måtte vise sig et behov herfor, bør etableringen i givet fald ske på baggrund af særskilt tilvejebringelse af det fornødne planlægningsmæssige grundlag herfor. Udvidelse af eksisterende havne bør derimod umiddelbart kunne finde sted, såfremt væsentlige nationale eller regionale interesser ikke herved tilsidesættes, og såfremt udvidelsen ikke fordrer et særskilt VVM tillæg til kommuneplanen. Det betyder også at de havnerelaterede erhverv vil få vigende betydning i mange af havnene. Trafikhavnenes vigende betydning og tilbagegangen i havnerelaterede erhverv vil indebære, at der frigøres arealer til andre formål.

Fiskeri

Fiskeriet har i de seneste år været i tilbagegang, og denne udvikling forventes at fortsætte. Der fiskes ikke erhvervs-mæssigt fra Assens havn.

Færger

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

Lystbådehavne

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

Bågå Havn er en kommunal havn. Den blev udbygget i 2009, så der i dag er 49 bådepladser.

Agernæs Havn blev renoveret og udbygget i 2009 til 53 bådepladser. Havnen benyttes stadig til erhvervsfiskeri, men også en del fritidsfiskere benytter havnen.



Bågefærgeren



Havnen i Assens

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 i kommunen 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 udarbejdes en samlet stiplan for kommunen, som indeholder eksisterende stier i kommunen samt en plan for udbygning af disse til et mere sammenhængende trafikikkert stinet. Stiplanen skal danne grundlag for en endelig prioritering og udvælgelse.



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 der for så vidt muligt sikres, at det nye stinet forbindes med det eksisterende stinet i området.

3.5.1 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

At der i forbindelse med nye vejanlæg vurderes behov for faciliteter for de lette trafikanter, både cyklende og gående.

3.5.5 Trafiksikkerhedsrevidering af nye større projekter

Alle større konkrete 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 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.