

Dokumenttype

Projektbeskrivelse og naturforhold

Dato

juli 2022

Status

Fase 4 Projekt til anlæg

Strækning

Faaborg – Svanninge Bakker, rute 43, km 37/023 – 35/0070

FASE 4-PROJEKT TIL ANLÆG CYKELSTI LANGS ODENSE- VEJ ML. FAABORG OG SVAN- NINGE BAKKER



INDHOLD

1.	BAGGRUND FOR PROJEKTET	3
1.1	Beskrivelse af eksisterende forhold/problemstilling	3
1.2	Eksisterende uheldsbillede Fejl! Bogmærke er ikke defineret.	
2.	PROJEKTBEKRIVELSE	3
2.1	Formål	3
2.2	Beskrivelse af løsning	3
2.3	Beskrivelse af løsning for naturhensyn	6
3.	TIDSPLAN	8

1. BAGGRUND FOR PROJEKTET

1.1 Beskrivelse af eksisterende forhold/problemstilling

Den eksisterende hovedlandevej (Odensevej), Rute 43 mellem Faaborg og Årslev, er beliggende i åbent land og gennemløber Svanninge Bakker, som er et kuperet naturområde præget af fredskov. Projektområdet omfatter strækningen på Odensevej mellem rundkørslen ved Nyborgvej og parkeringspladsen ved Restaurant Skovlyst mm. Strækningen er stærkt trafikeret med en ÅDT over 6000, desuden er strækningen præget af en særligt høj lastbilandel.

Strækningen er 1,6 km lang med 2 lange lige stræk forbundet af en horisontalkurve med radius 300.

Strækningen har en støt længdegradient på ca. 30 ‰ med fald mod Faaborg.

Strækningen i st. 35.600-36.400 ligger i tætbevoksede omgivelser med overkørsler på begge sider. Oversigtsforholdene er begrænsede på denne del af strækningen, hvor der er lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t. Flere af ejendommene er placeret tæt på vejskel.

I st. 36.400- 37.200 har strækningen forholdsvis åbne omgivelser med en del overkørsler til private ejendomme på sydøstlig vejside og lokal hastighedsbegrænsning på 70 km/t.

Der er sket 5 uheld på strækningen de seneste 5 år (2 materielskadeuheld og 3 ekstrauheld), dog var ingen af disse uheld med personskade eller involvering af bløde trafikanter. Der er overhalingsforbud på dele af strækningen og venstresvingsforbud ved tilslutning til naturlegeplads som konsekvens af tidligere færdselsuheld. Den omgivende terrænforskel betyder, at vejen på store dele af strækningen bl.a. ligger i påfyldning med op til 7 meter høje skråninger på hver side samt at store dele af vejskel er præget af tæt bevoksning. Der er autoværn på dele af strækningen.

Der er 6 busstoppesteder på strækningen med forskellige udformninger. Enkelte er udformet som buslommer, mens andre stoppesteder delvist optages af kørebanen.

Vejen fremstår med et smalt vejprofil pga. de store terrænforskel og den omgivende natur. Eksisterende køresporsbredder er 3,1 meter, og bredden af kantbanen varierer med både smal og bred kantlinje.

Bredden af yderrabatten varierer meget, da der nogle steder er 2-3 m yderrabat med rigeligt plads til vejudstyr, mens der andre steder på strækningen ikke er en rabatadskillelse mellem kørebanekant og skrånning.

2. PROJEKTBEKRIVELSE

2.1 Formål

Projektets formål er at øge cyklisternes sikkerhed og tryghed på Odensevej på strækningen mellem rundkørslen ved Nyborgvej og Svanninge Bakker nord for Faaborg – hvilket er et stort ønske for bl.a. Faaborg-Midtfyn Kommune.

2.2 Beskrivelse af løsning

Løsningen er opdelt i 2, en løsning mellem st. 35.600 til 36.400, og mellem til st. 36.400 til 37.200.

På strækning mellem st. 35.600 og 36.400 etableres der 1,5 m ensrettede cykelbaner og kantopsamling til vejafvanding, dette for at tage hensyn til naturen i området.

På strækningen mellem 36.400 til 37.200 etableres 2,2 m ensrettede cykelstier med 1,5 m skillerabat. Skillerabatten adskiller cyklister fra kørebanen og anvendes i form af trug til opsamling af vejvand. Enkelte steder indsnævres skillerabatten til en kantstensadskillelse pga. ejendomme tæt på vejskel og ved side veje.

Kørespor

Eksisterende køresporsbredder er 3,10 m. Disse er lavere end vejreglernes anbefalede køresporsbredde på 3,50 m ved 60-70 km/t. Som forudsat opretholdes eksisterende køresporsbredder, hvilket er i overensstemmelse med en hastighedsreduktion til 60 km/t på den del af strækningen, der i dag er skiltet med 70 km/t. Det skal her tilføjes, at "smalle" kørespor under passende forhold kan medvirke til en naturlig hastighedsreduktion for trafikanter.

Kantbane

Kantbanen etableres på hele strækningen med varierede i bredde for at tage hensyn til natur, bygninger med mere.

Ensrettet cykelsti

Der tages udgangspunkt i de eksisterende ensrettede 2,2 meter brede cykelstier ved rundkørslen Nyborgvej/Odensevej. Bredden af cykelstierne opretholdes, idet strækningen forventes at blive brugt af både fodgængere og cyklister, og at disse forventes ofte at færdes i grupper. Endvidere er det væsentligt, at strækningen har en høj længdegradient, der overstiger vejreglernes maksimale længder ift. længdestigning. Det betyder, at cyklister i den ene retning vil køre med meget høj fart, og cyklister i den anden retning vil slingre og fylde meget på stien. På strækningen mellem naturlegepladsen og kiosk / restaurant udføres cykelbaner, dette for at give de bløde trafikantret forbedret forhold.

Skillerabat

Forudsat en hastighedsreduktion til 60 km/t vurderes det tilstrækkeligt at minimere udvidelse af tværprofilet ved at reducere skillerabatten til 1,5 m mellem st. 36.400 og 37.200. Skillerabatten skal udover at adskille bløde trafikanter fra øvrige trafikanter fungere som afvandingssystem i form af en trugkonstruktion, og til placering af vejudstyr samt kantpæle til tydeliggørelse af adskillelse af trafikanter.

Yderrabat

Yderrabatten foreslås etableret med en varierende bredde på mellem 0,5 – 1,0 meter med plads til autoværn, idet autoværnet skal placeres minimum 30 cm fra bagkant af cykelsti.

Skråninger

Skråninger etableres med anlæg 2 som eksisterende skråninger. Enkelte eksisterende skråninger i afgravning er dog med anlæg 3.

Sideveje og overkørsler

Vigelinjen fra sideveje og overkørsler tilbagerykkes, så cyklister ikke pålægges vigepligt. I det omfang, det giver mening, asfalteres indtil 6 m fra cykelstien, hvor der ikke i forvejen er fast belægning. Ved mindre markoverkørsler asfalteres 2-3 meter afpasset lokale forhold. Som udgangspunkt afmærkes med vigelinje ved samtlige overkørsler.

Kanaliseringsanlæg

I projektforslaget indgår 2 venstresvingsbaner/kanaliseringsanlæg. Det ene foreslås af kommunen ved naturlegepladsen, så nuværende venstresvingsforbud kan ophæves, og det andet foreslås af projektgruppen ved campingpladsen, hvor krydsningsmulighed for bløde trafikanter vurderes nødvendig.

I begge kanaliseringer etableres venstresvingsbane med bredde på 3,5 m inkl. kantlinje af hensyn til bagendeudsving særligt fra leddelte personkøretøjer (campingvogne o. lign.). Kanaliseringer er dimensioneret efter vejreglerne med planlægningshastighed 60 km/t. Kanaliseringer ved campingplads (matrikel 22d) udføres som ensidet breddeudvidelse mod nordvest, da ejendomme og campingpladsens sluseområde placeret tæt på vejskel ikke muliggør udvidelse i begge sider. For at sikre et ensartet vejforløb udføres breddeudvidelsen af kanaliseringer ved naturlegeplads ligeledes ensidet mod nordvest. Den valgte løsning er i overensstemmelse med de valgte hastighedsforhold, idet trafikanter på nordvestlig vejside kører nedad og derfor på

naturlig vis forventes at køre med højere hastighed. Det "skiftende" vejforløb for nedadkørende kan således medvirke til en bevidst hastighedsreduktion.

Krydsningspunkter

Der placeres 2 krydsningsheller ud for hhv. naturlegepladsen og campingpladsen

Private ejendomme

Hvor det til rådighed værende areal på grund af ejendomme tæt på vejskel ikke muliggør opret-holdelse af cykelstiens bredde og adskillelse mellem kørebane og cykelsti i form af skillerabat i sin fulde bredde, gøres brug af kantstensafgrænsning og indsnævring af cykelstiens bredde.

Busstoppesteder

Cykelstierne føres bag om busstoppesteder for at opnå den trafikikkerhedsmæssigt bedste løs-ning både for passagerer, cyklister og øvrige trafikanter.

Oversigtskort:



2.3 Beskrivelse af løsning for naturhensyn

Ændring af projektet fra Fase 2.

I forhold til tegninger dateret 16.06-2022 er der fortaget ændring i skråning mellem st. 35.720 og 35.880, der etableres støtte mur eller forstærket skåninger, dette medfører at projektet ikke rammer levested for hasselmusen.

Projektet er ændret efter fase 2 mellem st. 35.700 til 36.400, hvor cykelsti er ændret til cykelbane for at undgå at berøre naturområder. Dette giver ikke en optimale løsning for de bløde trafikanter, men vil stadig være en væsentlig opgradering i forhold til eksisterende forhold.

Natura 2000

På de nordligste ca. 450 m af den projekterede strækning vil cykelstien tangere habitatområde "H240 - Svanninge Bakker".

Vurderingen viser, at realisering af projektet ikke kan medføre en væsentlig påvirkning af habitatnaturtyper eller arter på udpegningsgrundlaget for habitatområde H240. Projektet forhindrer ikke gennemførelse af mål og indsatser i de gældende Natura 2000-planer eller de gældende Natura 2000-plejeplaner for lysåbne naturtyper samt skovnaturtyper. Det vurderes samlet set, at realisering af projektet ikke vil skade Natura 2000-området integritet fordi bevaringsmålsætningerne for habitatnaturtyper og arter på udpegningsgrundlaget ikke påvirkes væsentligt.

Der vil ikke blive etableret arbejdspladser eller anstillingspladser i Natura 2000 området. Området vil blive markeret med afmærkningsbånd

§3 overdrev

På de nordligste ca. 450 m af den projekterede strækning vil cykelstien tangere et område med §3 overdrev. Området ligger indenfor Natura2000 området som beskrevet ovenfor og vil ikke blive berørt.

Beskyttede sten- og jorddiger

Et enkelt dige ligger indenfor projektområdet.

Diget vil blive indtegnet på arbejdstegninger og afmærket i terrænet.

Dispensation skal indhentes hos Faaborg-Midtfyn Kommune

Bilag 4 arter

For at undgå en påvirkning af hasselmus og markfirben og opretholdelse af områdets økologiske funktionalitet er der en række forskellige naturtiltag, som vil blive anvendt

Hasselmus

- Levende hegn/skovbryn, der skal fjernes, vil blive skovet sent efterår, således efter ynglesæson og før inaktivitet/immobilitet af hasselmusen under vintersøvnen.

- Etablering af nye levende hegn som erstatning for eventuelt nedlagte levende hegn. De nye hegn beplantes med hasselmusegnede fødeplanter og vil med tiden komme til at fungere også som en afskærmning fra cykelstien.

- Etablering af et nyt "indre" bryn ved selektiv udhugning i skoven bag ved eventuelt fjernede skovbryn. Fornyelse/lysning vil hurtigt give opvækst af urter/selvfornyelse. Ved etablering af Svendborg-Odense motorvejen blev dette tiltag netop foretaget med dokumenteret positivt resultat i eksisterende bøgeskov for dels at skabe nye leveområder og dels at stabilisere kendte levesteder.

- Efter etablering af den nye cykelsti plantes der nye vildthejn i skovbrynet. Disse vil naturligt danne ledelinje/korridor til anden vegetation (detailplanlægning kræves hertil).

- Nye skovbryn grænsende op til cykelstien bliver forbedret i forhold til de eksisterende, hvoraf flere er klippede, monotone syrenhegn og tilgroet højskov med overstandere af f.eks. ahorn. Derfor skal det sikres, at kommende skovbryn bliver med en etagering - altså urtelag, busk/krat, bagvedstående overstandere af afvekslende løv-/nåletræer.

Markfirben

- Etablering af erstatningsbiotoper på vestsiden af Odensevej i form af adskillige sandbunker/grus. Sandbunker og stendynger vil blive placeret inden for det bælte, hvor der foretages årlige slåninger

3. TIDSPLAN

Forventet tidsplan:

Afgørelse af VM-screening	1. december 2022
Myndighedsgodkendelser	1. december. 2022
Projekt detailprojekteret	1. januar 2023
Besigtigelse	1. maj 2023
Ekspropriation	1. november 2023
Anlægsstart	primo 2024