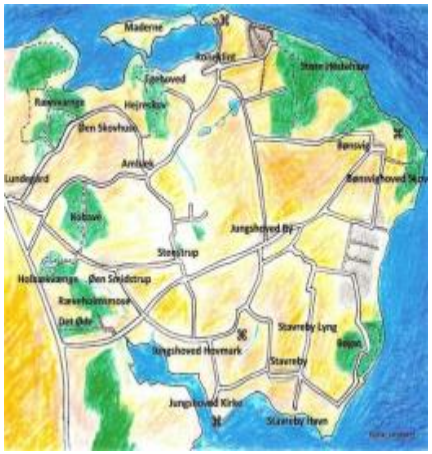


Velkommen til

Borgermøde

om

Fartdæmpning

og

Tryghed i Trafikken

Vordingborg Kommune
Jungshoved Lokalråd

10. august 2020 i Egnshuset Jungshoved Skole

Dagsorden

Fartdæmpning i Jungshoved By

1. Lokalrådet orienterer om den lokale høring/meningsmåling og den lokale debat
2. VK orienterer om deres foreløbige løsningsideer
3. VK orienterer om øvrige høringssvar (fra enkeltpersoner) og videre proces
4. Debat om løsningsmuligheder
5. Opsummering og aftale om næste skridt

Andre ønsker til tryg trafik på Jungshoved

6. Lokalrådet orienterer om forhistorien (borgermødet 2018 mm)
7. VK orienterer om status på ønskerne
8. Fri debat
9. Næste skridt

Dagsorden

Fartdæmpning i Jungshoved By

1. Lokalrådet orienterer om den lokale høring/meningsmåling og den lokale debat

2. VK orienterer om deres foreløbige løsningsideer

3. VK orienterer om øvrige høringssvar (fra enkeltpersoner) og videre proces

4. Debat om løsningsmuligheder

5. Opsummering og aftale om næste skridt

Andre ønsker til tryg trafik på Jungshoved

6. Lokalrådet orienterer om forhistorien (borgermødet 2018 mm)

7. VK orienterer om status på ønskerne

8. Fri debat

9. Næste skridt

Borgerønsker om Jungshoved By

Facebook og spørgeskemaer juli 2020:

- 80-90 % mener der er behov for fartdæmpning ved Jungshoved By
- Heraf mener 70-75 % der er behov for fartdæmpning både indenfor og udenfor byzoneskiltene.
- Langt de fleste peger på 2-1 vej som den foretrukne løsning.
- Et mindretal peger på hævede flader, vejbump og andre løsninger, men mange er betænkelige ved støj og andre gener fra bump.

Borgermøde mm august 2018:

- Der ønskes en 2-1 vej fra Klindse Hovedvej/Hovmarken og gennem Jungshoved By (evt. videre til Tågeholt),
- Eventuelle bump ønskes begrænset til byportene og hævet flade i byens kryds.

Ønsket om 2-1 vej var både begrundet i fartdæmpning og hensynet til de mange cyklende, der savner et trygt alternativ vest for Jungshoved By.

Dagsorden

Fartdæmpning i Jungshoved By

1. Lokalrådet orienterer om den lokale høring/meningsmåling og den lokale debat
2. **VK orienterer om deres foreløbige løsningsideer**
3. **VK orienterer om øvrige høringssvar (fra enkeltpersoner) og videre proces**
4. Debat om løsningsmuligheder
5. Opsummering og aftale om næste skridt

Andre ønsker til tryg trafik på Jungshoved

6. Lokalrådet orienterer om forhistorien (borgermødet 2018 mm)
7. VK orienterer om status på ønskerne
8. Fri debat
9. Næste skridt

Pause

Dagsorden

Fartdæmpning i Jungshoved By

1. Lokalrådet orienterer om den lokale høring/meningsmåling og den lokale debat
2. VK orienterer om deres foreløbige løsningsideer
3. VK orienterer om øvrige høringssvar (fra enkeltpersoner) og videre proces
4. Debat om løsningsmuligheder
5. Opsummering og aftale om næste skridt

Andre ønsker til tryg trafik på Jungshoved

6. **Lokalrådet orienterer om forhistorien (borgermødet 2018 mm)**
7. VK orienterer om status på ønskerne
8. Fri debat
9. Næste skridt

Borgerønsker til Tryg Trafik 2018

Fra Borgermøde 9/8, Bymøde i Stavreby 20/8, kommentarer på mail mm.

- Bred enighed om at der er behov for at øge trygheden gennem en indsats på 3 områder:
  - Hastigheder, bløde trafikanter og adfærd generelt
- Generel opbakning til de løsningsforslag, der blev fremlagt af VK på borgermødet - med nogle lokale kommentarer
- Borgerne og Lokalrådet lægger stor vægt på at få en dialog med Vordingborg Kommune om detaljerne, inden konkrete projekter sættes i gang.

Borgerønsker 2018 - Stavreby

Bred opbakning til VK forslag om:

- Anbefalet 30 km zone (blå zone) fra før gadekærsvinget og til efter Stavreby Strandvej nr. 50,
- Markering af byzone (50 km) med tydelige byporte.
  Byzoneskilte foreslås flyttet vestpå til før det uoverskuelige sving ved S.S. nr 1 og 2, og østpå, så hastigheden når ned før bebyggelsen. Alternativt anden hastighedsbegrænsning på de 4 tilkørselsveje.
  Byzoneskilt mangler på Over Lyngen.
- Fartdæmpere:
  Af hensyn til ulemperne og for at bevare det oprindelige landsbymiljø ønskes fartdæmpere først overvejet, hvis den ønskede effekt af hastighedszoner/begrænsninger ikke opnås. Der ønskes løbende målinger af trafik og hastigheder, så udviklingen kan følges.

Borgerønsker 2018 – Jungshoved By

Bred opbakning til VK forslag om:

- Byporte
- Zone 40 km/t med fartdæmpere
- Hævede flader/vejbump
- 2-1 vej
- Fartviser

Borgermødet ønsker at fartdæmpere på vejen i første omgang begrænses til byportene på Jungshovedvej og en hævet flade ved t-krydsene med Mislehøjvej og Fuglsangvej.

Ønske om en 2 minus 1 vej på Jungshovedvej fra Klindse Hoved Vej/Hovmarken til Jungshoved By, evt. helt til Tågeholt.

Der var oprindeligt planlagt cykelsti på strækningen i perioden op til 2017. En 2 minus 1 vej kan evt. erstatte en cykelsti.

Borgerønsker 2018 - Lundegård/Smidstrup/Stenstrup

Bred opbakning til VK forslag om:

- Zone 40 km/t med fartdæmpere
- Hævede flader/vejbump
- 2-1 vej

Ønske om 50 km-zone på hele Smidstrupvej. Smidstrupvej og Lundegårdsvej er den rute, man anbefaler til cyklister, skolebørn, ældre, turister mm. Derfor behov for en mere sikker vej.

Ønske om en 2 minus 1 vej på Jungshovedvej fra Klindse Hoved Vej/Hovmarken til Jungshoved By, evt. helt til Tågeholt.

(Samme ønske som Jungshoved By).

Borgerønsker 2018
– Roneklint, Bønsvig mm

- 50 km-byzone overalt i Roneklint ønskes, fra før Roneklintvej 3

- 50 km-byzone overalt i Bønsvig By ønskes

- Andre utrygge steder, der ønskes hastighedsreguleret/advaret om:
  - Ud for Jungshovedgården på Hovmarken, hvor der både er sving, t-kryds, ujævn belægning, smal kørebane, vejtræer og dårlig oversigt
  - Beboere på Hovmarken 1-5 ønsker også en hastighedsbegrænsning der

Borgerønsker 2018
– Andre ønsker om dialog med VK

- Stavreby er en levende by med mange **bløde trafikanter** (cyklister, fodgængere med barnevogne, hunde, heste og legende børn), der de fleste steder er henvist til selve kørebanen.
  Dårlige oversigtsforhold er med til at skabe utryghed for de bløde trafikanter.
  Det opleves generelt mest trygt at færdes i sydsiden af Stavreby Strandvej i begge retninger. En form for ”gå-zone” her ville være ønskelig, hvis den kan etableres uden at skæmme unødigt og uden at skabe falsk tryghed.
  Der ønskes en dialog med Vordingborg kommune om forslag til løsning af det.
- Der er generelt behov for **øget opmærksomhed** på:
  - dårlige oversigtsforhold,
  - bløde trafikanter i byen,
  - vildt på vejene i og omkring byen.
  Samtidig er der et ønske om at bevare landsbymiljøerne uden karakter af ”skilteskov”.
  Der ønskes en dialog med Vordingborg Kommune om råd og støtte til en effektiv kombination af skiltning og lokale kampagner, hvor byens borgere gerne medvirker aktivt.

Dagsorden

Fartdæmpning i Jungshoved By

1. Lokalrådet orienterer om den lokale høring/meningsmåling og den lokale debat
2. VK orienterer om deres foreløbige løsningsideer
3. VK orienterer om øvrige høringssvar (fra enkeltpersoner) og videre proces
4. Debat om løsningsmuligheder
5. Opsummering og aftale om næste skridt

Andre ønsker til tryg trafik på Jungshoved

6. Lokalrådet orienterer om forhistorien (borgermødet 2018 mm)
7. **VK orienterer om status på ønskerne**
8. Fri debat
9. Næste skridt

Dagsorden

Fartdæmpning i Jungshoved By

1. Lokalrådet orienterer om den lokale høring/meningsmåling og den lokale debat
2. VK orienterer om deres foreløbige løsningsideer
3. VK orienterer om øvrige høringssvar (fra enkeltpersoner) og videre proces
4. Debat om løsningsmuligheder
5. Opsummering og aftale om næste skridt

Andre ønsker til tryg trafik på Jungshoved

6. Lokalrådet orienterer om forhistorien (borgermødet 2018 mm)
7. VK orienterer om status på ønskerne
8. **Fri debat**
9. **Næste skridt**

Bilag

Trafiksikkerhedsanalyse af ’2-1’ veje

DTU 2015

Rapporten indeholder resultaterne af en uheldsana-lyse af 55 danske vejstrækninger,som er ombygget til ’2-1’ veje. Undersøgelsen er foretaget som en før/efteranalyse.

Resultaterne viser,at antallet af uheld falder ved etablering af ’2-1’ vej. [Gennemsnitligt 29 %]

’2-1’ veje med fartdæmpende foranstaltninger har en markant bedre sikkerhed end ’2-1’ veje uden fartdæmpning.

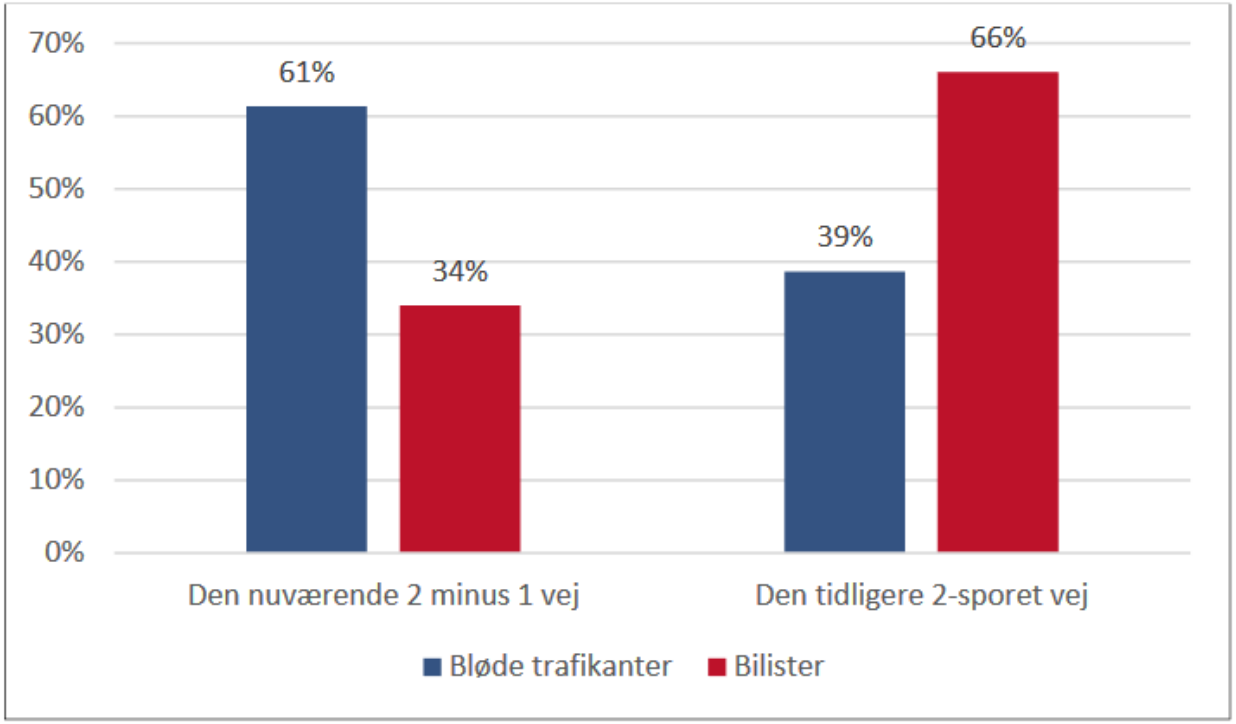
Analysen peger på at en nedskiltning af den tilladte hastighed samtidig med etablering af ’2-1’ vejen har stor betydning for den sikkerhedsmæssige effekt.

idekatalogforcykeltrafik.dk/2-minus-1-veje/

- Mange kommuner har en udfordring med cykeltrafikken på landet – og i særdeleshed skolevejstrafikken. Traditionelle cykelstianlæg er anlægstunge og meget bekostelige. Det er den væsentligste forklaring på, at der kun i sjældne tilfælde er etableret cykelstier langs kommuneveje på landet. Ved etablering af 2 minus 1 veje kan man forbedre cyklisternes forhold indenfor den eksisterende vejbredde på veje med begrænset trafik.
- Vejtypen skal således signalere mere plads til de bløde trafikanter og kan sikre en større afstand mellem bløde trafikanter og medkørende trafik. Dette kræver naturligvis et andet køremønster, og hastighedsbegrænsningen er derfor typisk nedsat.
- Etablering af 2 minus 1 veje kan også bidrage til, at hastigheden bliver lavere, dels ved at hastighedsgrænsen skiltes ned, og dels ved at bilisterne er nødt til at tage mere hensyn til hinanden i mødesituationerne. Erfaringer viser dog, at det kan være nødvendigt at supplere afmærkningen med hastighedsdæmpende foranstaltninger for at opnå tilfredsstillende hastighedsreduktion. I Silkeborg Kommune kom der 50% flere cyklister på hverdage.
- Endelig bidrager etablering af 2 minus 1 veje til øget sikkerhed for bilister, fordi bilisterne oftest er placeret i midten af vejen. Dette betyder, at de har bedre muligheder for at rette op og undgå at køre ud over vejkanten, hvis de mister kontrollen over bilen i et øjebliks uopmærksomhed. Bilernes placering i midten giver også bedre plads og bedre oversigt for bilister fra sideveje og private grunde, der skal køre ud på vejen.
- En undersøgelse af effekten af 2 minus 1 veje i Danmark viste et fald i antal ulykker på 29%.

Evaluering af 2 minus 1-veje Halsnæs

Viatrafik 2020

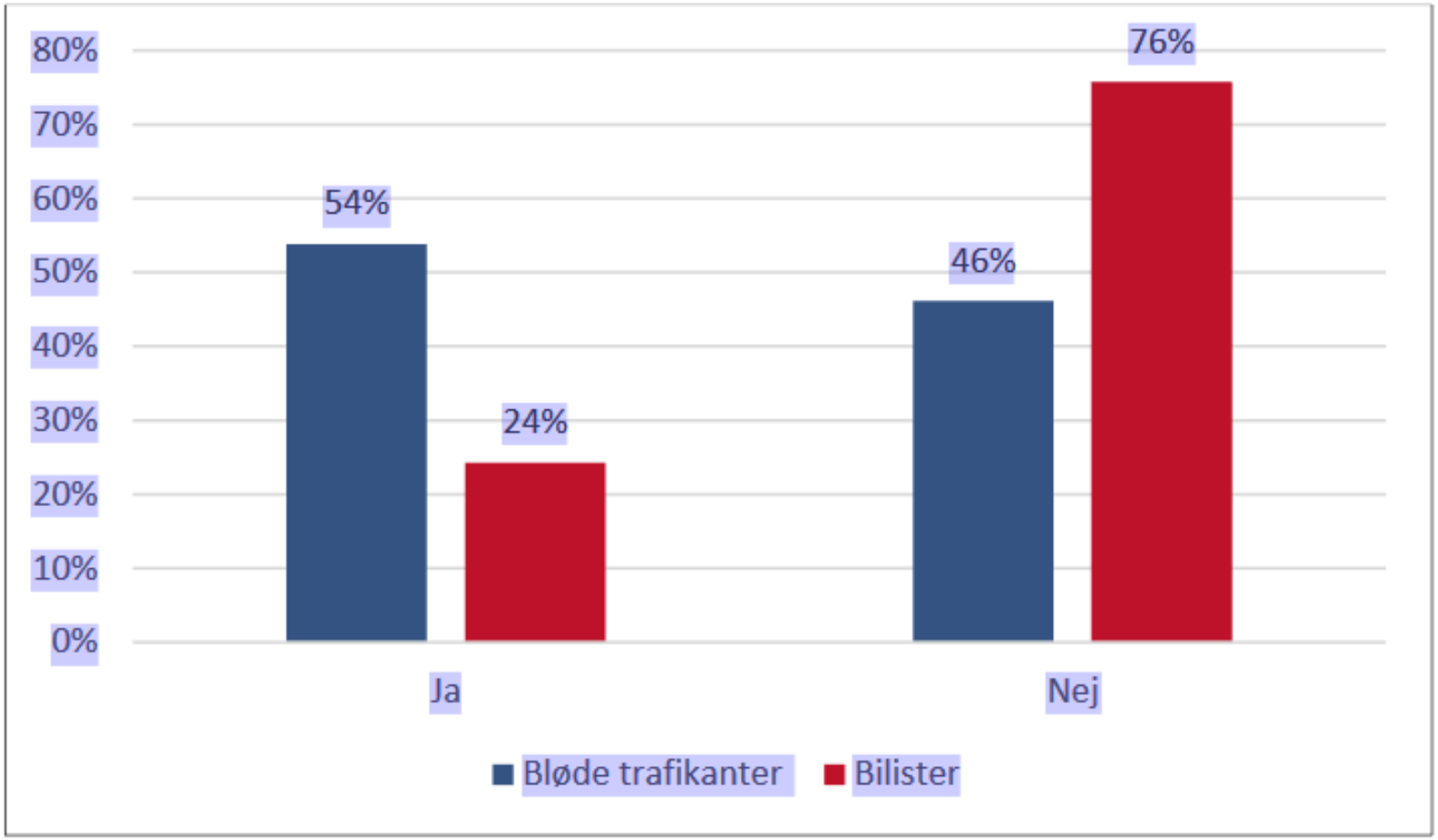


Figur 18. Hvilken vejtype vil du foretrække? Baseret på 132 besvarelser for de bløde trafikanter samt 821 besvarelser for bilisterne.

Respondenterne, der er tilfredse med 2 minus 1-vejene, nævner hovedsageligt den lavere hastighed på vejene samt de forbedrede forhold for cyklister som årsagerne.
De mere utilfredse respondenter påpeger hovedsageligt den afbrudte kørsel, som 2 minus 1-vejene skaber, når der skal trækkes ud og ind, hver gang en bilist møder en modkørende.

Evaluering af 2 minus 1-veje Halsnæs

Viatrafik 2020



Figur 19. Ønsker du, at Halsnæs Kommune anlægger flere 2 minus 1 veje? Baseret på 117 besvarelser for de bløde trafikanter samt 754 besvarelser for bilisterne.