

Morud, den 9. november 2005

Miljøordfører Pernille Blach Hansen  
Socialdemokraterne  
Christiansborg  
1240 København K

Vedr. uacceptabel vejstøj på Rugårdsvej i Langesøskoven ved Morud.

I 2004 udførte vejvæsenet en sideudvidelse af vejen fra 7,30 m. til 8,00 m. for at give 90 cm. (i alt 1,80 m.) plads til cyklisterne. Samtidig blev der anlagt 30 cm. brede kantstriber, der betyder at selve vognbanen blev indsnævret fra 2,90 m. til 2,65 m., en tilsyneladende sympatisk og god løsning, hvis ikke kantstriberne var gjort profilerede (også kendt som rumlestriber).

Ca. 150 m. fra vores hus samt tre andre huse er et højresving (fra Odensesiden), og det er her samt på de efterfølgende meter på en lige strækning, det går helt galt, fordi bilister helt naturligt lægger sig til højre ('skærer af') og dermed rammer rumlestriberne. Vi har endda observeret biler, der lægger sig ind over rumlestriberne, altså i cykelbanen.

Problemet med den indsnævrede vognbane kombineret med brede profilerede kantstriber og en tilladt høj hastighed på 80 km/t. er, at hver anden bilist kører på striberne og afgiver en ubeskrivelig larm døgnet rundt. Det skal også nævnes, at en lastbils bredde er 2.50 m., altså næsten samme bredde som selve vognbanen. Det betyder at samtlige bilister skal holde tungen lige i munden, hvis de ikke skal ramme striberne, og bilister der kører 70-90 km/t skal være rene eksperter, og jo højere fart desto højere brøl.

I følge en analyse fra Arbejdsmiljøinstituttet dør mellem 200-500 danskere hvert år tidligere, end de ellers ville have gjort, fordi trafikstøj har givet dem forhøjet blodtryk eller hjertesygdomme. Især trafikstøj i nattetimerne påvirker blodtrykket og hjertet. Man vågner flere gange og det er altså meget ødelæggende for helbredet.

Udvalgsformand for Fyns Amts Trafik- og miljøudvalg, Poul Weber (Venstre) beklager støjgenerne, men vil ikke foretage ændringer, da afmærkningen er sket efter gældende afmærkningsregler og praksis, og han afviser endvidere at foretage en hastighedsnedsættelse, der kunne mildne støjniveauet.

Den optimale løsningsmodel ville være en ændring af de profilerede kantstriber til uprofilerede samt en hastighedsnedsættelse fra 80 km/t til 60 km/t gennem skoven med et vejkrøds, hvor der ofte er sket ulykker og med en stor kommuneskole 1000 meter fra svinget. Strækningen gennem skoven har flere kurver og sving og har tillige en fedtet vejbane i vinterhalvåret. Sønder sø Kommune, der har et meget stort lokalkendskab, har forespurgt Politimesteren i Odense og Fyns Amt om muligheden for at etablere en hastighedsbegrænsning på strækningen op til skolen, men det blev ikke imødekommet.

Er det acceptabelt at anlægge rumlestriber på en meget smal vognbane (næsten samme bredde som en lastbil) kombineret med en tilladt høj hastighed? Alene ud for vores hus plages vi af ca. 1000 brøl i døgnet, og samtlige beboere langs vejen og på sidevejene plages stærkt af de mange brøl. Rumlestriber er udmærket på motorveje og andre store veje, hvor vognbanen er tilstrækkelig bred til at bilisterne ikke kører på dem, men på en smal vognbane, hvor bilister tvinges til at køre på dem, dur det ikke.

Hvis politikerne accepterer denne højst brutale løsningsmodel som dannende præcedens, vil det få forfærdelige konsekvenser for støjmiljøet langs danske landeveje.

Det er et kæmpeparadoks, at man på samme tid forsker i støjdæmpende vejbelægning og mangedobler vejstøjen med ovennævnte misbrug af rumlestriber. Vejvæsenet har tilsidesat ethvert hensyn til beboere langs vejen. Findes der ingen regler, der sikrer mod denne lemfældige og hensynsløse brug af rumlestriber? Vejen skønnes at være farlig for cyklister, men Fyns Amt og politiet finder ingen anledning til en hastighedsnedsættelse. Det er en skandale og en grotesk miljø- og trafikpolitik.

Hvis der ikke gribes ind overfor dette mageløse svineri og skabes ansvarlige regler for brug af rumlestriber, vil jeg gå videre med en klage til EU.

Med venlig hilsen



Flemming Jespersen  
Tokkerodvej 56 A  
5462 Morud