

Høringssvar til udkast til lokalplan 138, Sønderho Syd.

Finn Mengel, Præstens Toft 7B, Sønderho, 25-10-25

§5: Vej-, sti- og parkeringsforhold.

Vi oplever i Sønderho, at vejene bliver stadig bredere, sving rettes ud og T-kryds udvides, hvilket medfører højere trafikhastighed og dermed mere støj, støv, og slid på vejen. Det er et problem, som bliver stadig værre pga mere tung trafik og øgede regnmængder. Problemerne er særligt store på hovedstrækningen Lodne Bjerger – Søndermarken – Skræddermarken – Peder Aares Mark, men også på andre veje i – og udenfor – lokalplanområdet.

Sommerhusvejene skal betjene både fodgængere, cyklister og biler, men fremstår i dag overvejende på bilernes betingelser. Det er de sidste vintre desuden blevet klart, at den måde vejene er opbygget og vedligeholdes på ikke er tilstrækkelig til sikre god tilgængelighed i vinterperioden.

Desværre er det lovgivningsmæssigt svært at indføre hastighedsbegrænsning eller restriktioner for tung trafik, men i den netop offentliggjorte forslag til mobilitetsplan foreslås det, at "planlægge og indrette veje i byer og sommerhusområder, så biler kører i lavt tempo". Indretning af veje er et centralt emne i en lokalplan, og lokalplan 138 er et oplagt sted at starte. Lokalplanen kan bruges til at specificere vejens bredde, udformning, geometri, belægning og afgrænsning, så selv om der ikke skal anlægges nye veje, så har man ved fremtidige renoveringer en klar specifikation, man kan og skal følge.

Derfor foreslår jeg følgende ændringer i §5:

§5.2. Veje må ikke være bredere end 4m, bestående af 3 m kørebane og 2 x 0,5m rabat, ifølge vejprofil (skal tegnes op).

Der skal defineres en minimal krumningsradius for vejen ifølge gældende lovgivning, så tilgængeligheden sikres for redningskøretøjer og anden nødvendig trafik, men begrænser trafik hastigheden.

Det er vigtigt at vejen består af en profileret kørebane, der leder regnvand ned i bløde rabatter, der kan optage normale regnmængder. Mange veje ligger under det omliggende tærræn, så der dannes pytter ude på vejen efter en byge hvis der ikke er en rabat af permeabelt materiale eller overløb, fx til en vejgrøft. Den konkrete udformning må udarbejdes af eksperter.

Kravet til vejbredde og rabat svarer til hvad der gælder for Vester Storetoft, og gør reelt vejen enkeltsporet, så to modkørende biler ikke kan passere uden at bruge vigeplads, fx en indkørsel eller anlagt vigeplads. Det fungerer fint på Vester Storetoft. Det vil reducere trafik hastigheden, og gør det mindre attraktivt at køre med store lastbiler og sætte- og blokvogn.

Rabatter skal beskyttes af passende afgrænsninger, så som marksten, sveller, eller andet, der kan forhindre at de bliver kørt i stykker af tung trafik.

Grundejere har i tidens løb forsøgt at sikre deres egendom med sten, stolper eller betonfliser, men har det problem, at der ikke er nogen klar afgrænsning mellem hvor vejen slutter og grundejernes friareal begynder, fx et hegn. Derfor ligger vejene ikke i overensstemmelse med de udlæg, der er afsat på matrikelkortene. Det bliver ikke bedre af, at der mange steder ikke er nogen konsistens og logik i udlægningen af vejarealerne, hvor bredden varierer mellem 10 m og 3,5m på tilsyneladende tilfældig vis.

Geometrien af T-kryds skal defineres, med en specificeret maksimal radius hjørnerne, så gennemkørselshastigheden reduceres.

T-kryds skal beskyttes med solide forhindringer, fx kampesten, stolper, betonfliser eller betonsten, der kan modstå selv store lastbiler.

Eksempler på beskyttelse af vejkanter ved kryds



Kampesten, Vester Storetoft



Betonfliser, Postvejen



Nedgravet betonklods,
Skræddermarken

§5.4: Det er farligt at specificere en bestemt farve på belægningen. Vejbelægningen skal primært kunne modstå trafikken og regnvandsmængderne, og sekundært de æstetiske krav.

§5.4: Overkørsler og parkeringsplads skal etableres i et permeabelt materiale, fx ral.

Stabilgrus og Stenmel er ikke permeabelt (?) og må ikke bruges.

Parkeringpladser på privat grund er ikke nær så belastet som et vejareal, så der bør der kun bruges permeabel belægning, selv om den ikke har samme styrke som stabilgrus. Flotte nyanlagte belægninger med rødbrunfarvet ral kan ses på Søndertoft 2 (ud mod Bjerrevej), eller Drosselvej 9 i Nordby.

§5.5 og 5.6: Der er et generelt problem med definitionerne og muligheden for at håndhæve bestemmelser om parkeringsarealer og overkørsler.

Ved anlæg af overkørsel vil entreprenøren af praktiske grunde typisk anlægge en bred bane, ikke to spor. Midtersporet vil måske med tiden vokse til, men ikke blive vandpermeabelt af den grund. Hvordan skal 5.5 så håndhæves?

Om sommeren kan man tit parkere direkte på sand/græs underlag, der ikke er en befæstigelse, men alligevel efterhånden vil kompakteres og blive mindre permeabel. Man kan hælde træflis på, er det så en befæstigelse? Ved mange udlejningshuse holder der 3-4 biler eller mere, ofte også autocampere, uanset om parkeringen er af stabilgrus eller græs. Nogle kunne finde på at lægge gummikøreplader eller måtter ud om vinteren. Er det tilladt?

§ 7 Bebyggelsens omfang og placering

Reglerne om bebyggelsens placering, fundering og håndtering af overfladevand forekommer ugennemførlige. Kan man virkelig forlange at man skal bygge "så den udvendige og indvendige bebyggelse kan tåle periodevis oversvømmelser."?(§7.16). Kan huset så forsikres? Der bør luges ud i dette afsnit og sikre, at alle regler er både lovlige og byggeteknisk forsvarlige.

§ 8 Bebyggelsens udformning og ydre fremtræden

Hensigten med de mange bestemmelser er god nok, men de er alt for restriktive og kan dermed opfattes som forbud og give anledning til konflikt. Man burde koncentrere sig om de vigtigste punkter, der kan sikre de overordnede formål. Der bør være plads til arkitektonisk fornyelse og personlige præferencer.

Det er et principielt problem om man kan og må lave regler, der ikke opfyldes af mere end et par af de eksisterende huse, så nybygninger kommer til at stikke ud fra de gamle huse. Et eksempel er kravet til tagbelægninger (§8.3), som virker helt urimeligt. Jeg vil anbefale at luge gevaldigt ud i afsnit 8.1 – 8.13.

§8.18: Det er uklart fra teksten om de almindelige solceller opbygget i paneler, spændt på stativ oven på tagbelægningen, er tilladt. ("så de fremstår plant med taget"?). Hvis ikke, så skal dette afsnit ændres, så almindelige solcelleanlæg kan tillades.

Det er vigtigt at man ikke begrænser solanlæg til en bestemt opbygning, fx integreret i taget, hvor der kun er få leverandører, og derfor bliver for dyre. Der skal være plads til at man kan anvende de bedste nuværende og kunne udskifte til fremtidige teknologier for at få den bedste energiøkonomi. Man kan af æstetiske grunde lægge en begrænsning på arealet af solcellerne i forhold til tagfladen

§ 9 Ubebyggede arealer

§9.1 – 9.2: Formålet med dette afsnit er helt fint, blot skal man koncentrere sig om det væsentlige og ikke have for mange bestemmelser, der er umulige at håndhæve. Fx er det urealistisk at forbyde plantning og fældning af noget som helst, bortset fra bestemte ukrudt arter. Det er naturligt at grundejere vil forsøge få læ eller udsigt, og beplante vindhuller eller trafikskader, der ligger på det forkerte sted, og det vil fortsat ske, uanset lokalplan. Ingen kan se forskel på et plantet pileskud og et selvsået.

Området i lokalplanen er ikke et naturlandskab, men et kulturlandskab, som vil vokse til hvis det ikke plejes, og så forsvinder det lysåbne landskab, man gerne vil bevare. Det vigtigste er at man kun planter hjemmehørende arter ud fra en anført positivliste, og går hårdt til værks mod uønskede arter fra en negativliste.

Man kan kun løse dette med samtale og skabe en forståelse for hvorfor der er bestemte begrænsninger i naturplejen, så det ses som en værdiskabelse, og ikke et forbud.

Listen af arter er i øvrigt mangelfuld. Almindeligt forekommende arter som pil, krybepil, havtorn, brombær, er ikke nævnt. Og når der nu er en liste over ukrudt, så skal Japansk Pileurt også på, med rød advarsel. Den er allerede rapporteret set på Fanø.

§9.4: Kravene i dette afsnit forekommer helt omvendt: normalt forbyder man sivebrønde og kræver at der kun anlægges miler, som er hævet over det maksimale vandspejl der kan opstå under oversvømmelser. Årsagen er at miler menes bedre til at nedbryde spildevand end sivebrønde, især i områder med risiko for højt grundvand. Hvordan kan man være sikker på, at grundvandet ikke kommer til at stige i løbet af de måske 30 år et nedsivningsanlæg skal afskrives over? Ingen kommer til frivilligt at anlægge en sivebrønd, og det vil give en masse dispensationsager og klager.

Uanset nedsivningsanlæggenes udførelse, så bidrager de til udledning af næringsstoffer til Vadehavet, og det har allerede har ændret på biologien i klitsøer og selve vadehavet. Det er på sigt helt uholdbart, og kommunen bør tage initiativ til at accellerere kloakering, så forureningen fjernes helt.

Hvis kloakering ikke er mulig inden for et kortere tidsrum, bør kommunen tage initiativer til at finde andre løsninger, fx minirenseanlæg eller biologisk rensning med rodzoneanlæg eller lignende. Indtil der findes en løsning, bør man tage skridt til at reducere forureningen med fx begrænsninger af udlejningsperioden eller en progressiv vandafgift.

De øvrige afsnit 9.5 – 9.10 er alle vigtige og fint formuleret.