

09-04-2011

Kommentar til lokalplan nr. 1097 for Teilmanns Allé og Norvangen, Korsør

Lokalplanen bør indtænkes i byens samlede flaskehalsproblematik: trafik- og støjbelastningen af strækningen Tårnborgvej-Teilmanns Allé - den smalle Mathiesensvej - Skovvej. Isoleret set vil centerplanen ikke tilføre Korsør et bedre bymiljø. Kommentaren opfordrer til, at centerplanen indgår i en overordnet reetablering af Korsørs bymiljø, som er under voldsom nedbrydning. Centerplanen virker ulogisk uden radikal fartdæmpning og trafikbegrænsning på den strækning, hvor centeret skal fungere, hvis man forestiller sig en handelsmæssig synergieffekt og et bedre indkøbsmiljø i Korsør. Indkøb forbindes med fred og ro, ikke med adgang for cyklister og fodgængere langs en støjbelastet og beskidt landevej med lastbilkørsel og en trafikmængde, der nu fungerer som en fysisk og mental barriere gennem hele byen.

Historisk

- I 1960'erne planlagde man fremsynet en dæmning over Noret for at løse trafikproblemet
- I 1996 anføres i den kommunale "Handlingsplan for trafik- og trafikmiljø" et allerede dengang problematisk højt støj-tal på 65 dB på strækningen. handlingsplanen anbefalede et samarbejde med amtet om at løse problemet på den bystrækning, som var/er amtets mest belastede. Og trafikmængden er vokset siden og vil vokse yderligere med centerplanerne. Det har ikke været muligt at få nyere støj-tal fra Teknik- og Miljø's forvaltning. Eller overhovedet at få det politiske niveau i Teknik og Miljø til at tilkendegive, om man vil forholde sig til det trafikproblem, man politisk har kendt - og strudseagtigt fortrængt - siden 1996
- Mod bedre vidende hos myndighederne er strækningen således helt uden fartbegrænsning, støjdæmpende asfalt eller former for reguleringer, som kunne mindske gennemkørsel og støj
- Strækningen er yderligere belastet af nutidens voldsomme lastbiler og mere aggressiv personkørsel

Strukturelt og socialt

- Strækningen fungerer nu som en social og mental barriere. På den smalle, kuperede Mathiesensvej, - tæt på det nye center- kan man ikke mere samtale på fortovet pga. støjniveauet fra accelererende lastbiler og bastant personkørsel i morgen - og eftermiddagstimerne. Det samme gælder på Teilmanns Allé. Indkøb har også et socialt aspekt, som ikke kan tilgodeses med det nuværende trafik- og støjniveau.
- Sydbyen er splittet i to dele: i en del med gravfred og i en del med oplevelsen af en motorvej, som skal forceres af fodgængere og cyklister på tværs af center og bykerne
- Støj- og trafikmængde hæmmer sammenhængskraft og udveksling mellem bydelene: ingen fornøjelse at gå/cykle til/fra Halsskov. Til skade for Halsskov
- Industriel havnebrug med tungtrafik bør flyttes til de gamle bilfærgelejer, tæt på motorvejen. Norvangen – ved centerindgangen - er møgbeskidt pga. transporter af forurennet jord

Æstetisk og oplevelsesmæssigt

- Starten af Teilmanns Allé domineres nu af tomme lejligheder. Mathiesensvej forfalder i begge ender ved kryds. Det modvirker et attraktivt bymiljø omkring nybyggeri, at folk i stigende grad fravælger at bo på strækningen pga. trafik, støj i stuen, os og et dårligt nærmiljø i haver og på

fortove. Dele af Tårnborgvej er decideret trafikafledt slum med depressionstunge, nedrullede gardiner

- Strækningens huse er grå af asfaltstøv og partikelforurening, inkl. tabt jord fra jordtransporter på Mathiesensvej og Norvangen. Folk opgiver at vedligeholde husfacader. Baggesenskolen og Storebæltshallen er beskidte, triste og trøstesløse at se på pga. trafikmængden – lige overfor centeret

Konsekvenser og perspektiver

- Profileringen af Korsør som en by med naturherligheder er et paradoks. Natur-turist-segmentet vil netop ikke opsøge og forbruge i en provinsby med stor trafikmængde, trafikstøj og trafikos
- Den usammenhængende og støjende bymidte må formodes at hæmme tilflytning, turisme og nyetablering af småbutikker - af mangel på provinshygge og pga. ovennævnte kontrast mellem natur og trafikmængde
- Oplevelsesmæssigt adskiller Korsør sig negativt fra andre provinsbyer i det ulogiske misforhold mellem trafikmængde og tilladt hastighed og byens faciliteter og størrelse. I større byer legitimeres en tilsvarende trafikmængde af byens mange tilbud som et tilvalg, når man vælger at bo i en større by. En lille provinsby med få faciliteter kan ikke bære den aktuelle trafik- og støjmængde. Og man ser sjældent byer som Korsør uden zoner med fartbegrænsning på 30 km. Aktuelt i Korsør bør der fartbegrænses fra Rema 1000 på Tårnborgvej til midt på Skovvej med husfacader direkte ud til vejen. Et nyt center vil under de nuværende omstændigheder sandsynligvis ikke tiltrække nye handlende til byen, når man kan vælge at handle i andre byer med et mere humant bymiljø. Eller udvikle handel i Korsør
- *Slagelse kommune – en sund kommune* klinger hult i et Korsør-perspektiv. Nyere forskning viser, at voldsom trafikstøj er direkte helbredsruende og en dårlig samfundsmæssig forretning. Netop pga. Korsørs helt særlige beliggenhed kunne road-pricing være aktuel med et signal, som profilerer kommunen og giver dens slogan reel basis i realiteternes verden. Eller 1960'ernes fremsyn kunne revurderes med en dæmning over Noret. - Stilheden her er alligevel en saga blot...

Nybyggeriet kan være anledning til en helhedsbetonet nytænkning af trafik og bymiljø i Korsør. Netop pga. Korsørs særlige placering ved Noret og beliggenhed ved Storebæltbroen bør der trafikreguleres radikalt – hvis centerplanen skal have et fremtidsperspektiv. Og hvis Korsør skal have en fremtid som en smukt beliggende provinsby og ikke forfalde som en bebyggelse ved en støjende landevej til og fra Storebæltbroen.

Nicolette Brun-Hansen
Mathiesensvej 16
4220 Korsør