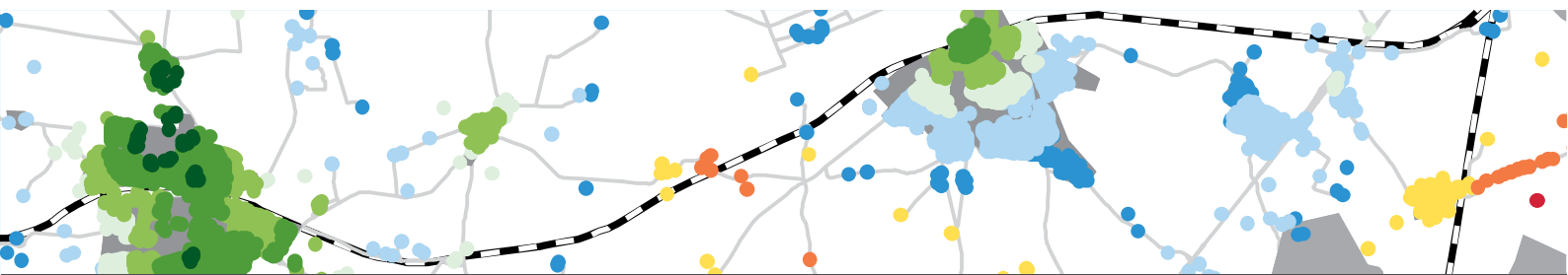
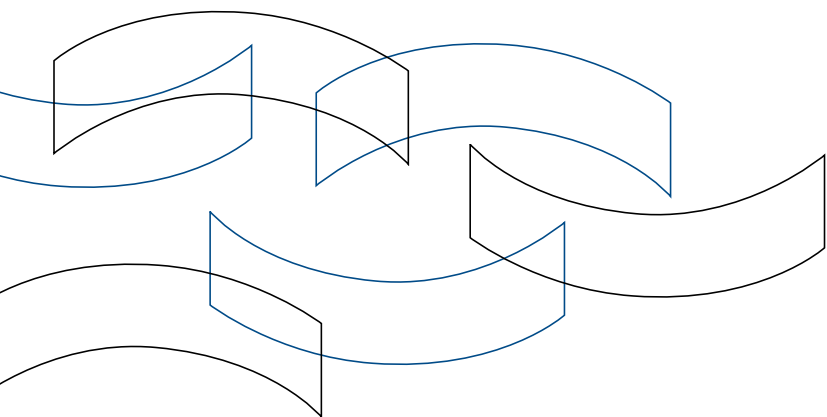


LEJRE
KOMMUNE



STRATEGISK INFRASTRUKTURPLAN FOR LEJRE KOMMUNE

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|----|
| FORORD | 4 |
| SAMLET VISION FOR INFRASTRUKTUREN I LEJRE | 5 |
| DEN STRATEGISKE INFRASTRUKTURPLANS MÅLSÆTNINGER | 6 |
| INDSATSOMRÅDER OG PROJEKTER DER PRIORITERES I INFRASTRUKTURPLANEN | 7 |
| TRAFIKKEN I LEJRE KOMMUNE | 9 |
| TEMA: SAMMENHÆNG I KOMMUNEN | 14 |
| TEMA: SÆRLIGE BY-PROBLEMATIKKER | 16 |
| TEMA: FORHOLDENE FOR PENDLERE | 18 |
| TEMA: MILJØ OG KLIMA | 20 |
| PROJEKTKATALOG | 22 |
| FORSLAG TIL HANDLINGSPLAN | 30 |

Kære læser ...

Du sidder nu med et arbejdsredskab foran dig. Lejre Kommunes infrastrukturplan er afsæt for vores arbejde med at sikre, at alle borgere kan komme hurtigt og sikkert rundt i kommunen – uanset om de cykler, går, kører i bil, tager bussen eller kører med tog.

Hvilke projekter skal vi sætte i gang, og hvordan skal vi prioritere vores ressourcer for at få mest for pengene? Disse spørgsmål skal infrastrukturplanen give mulighed for at besvare.

Vores målsætninger

I Lejre Kommune vil vi arbejde for en infrastruktur, der gør det attraktivt at bo og arbejde her i kommunen, og gør det muligt at få nogle gode oplevelser – også for dem som besøger os udefra.

Vi vil prioritere de mange pendleres transportbehov, og vi vil sikre, at trafikken afvikles under hensyn til vores byer og boliger.

Endelig vil vi med infrastrukturplanen støtte op om de nationale målsætninger for miljø og trafiksikkerhed.

Sådan er infrastrukturplanen blevet til

Vi har spurgt borgerne, hvad de har behov for, og vi har foretaget en analyse af den nuværende infrastruktur i form af veje, stier og trafikale forbindelser på tværs af den samlede Lejre Kommune.

Den viden har vi sammenholdt med vores kendskab til de projekter fra Staten, Regionen eller kommunerne omkring Lejre, som vil påvirke udviklingen af trafikken i kommunen.

Med afsæt i vores vision om fortsat at udvikle Lejre Kommune som en attraktiv bo- og oplevelseskommune er det tilsammen blevet til den infrastrukturplan, du sidder med her.

Tak til alle, der har bidraget til planen – god læselyst.

Martin Stokholm

Formand, Udvalget for Teknik & Miljø



Visionen for Lejre ...

Visionen for Lejre er, at vi skal være en attraktiv og moderne bo- og oplevelseskommune. Mulighederne for at komme sikkert, hurtigt og let rundt i kommunen har stor betydning for, om vi kan realisere visionen.

Infrastrukturplanen tager udgangspunkt i at alle, uanset om de kører i bil, i bus og tog, cykler eller går, kan komme let, sikkert og direkte frem i kommunen. En robust infrastrukturplan tager udgangspunkt i behovene i dag, men kigger også fremad. Derfor er kommunes udbygningsplaner for f.eks. boliger og erhverv vigtige, at tage højde for. Ligesom nationale målsætninger, samt projekter og initiativer fra Staten, Regionen eller kommunerne omkring Lejre vil påvirke trafikken i kommunen.

Infrastrukturplanen er et langsigtet arbejdsredskab, der skal støtte prioriteringen mellem konkrete infrastrukturprojekter og indsatser i fremtiden: *Hvilke projekter skal sættes i gang, hvilke initiativer skal tages, og hvor skal kommunen – sammen med andre - arbejde for bedre trafikale forhold.* Projekterne i planen er udvalgt, så de støtter op om det overordnede mål om Lejre som en attraktiv og moderne bo- og oplevelseskommune. Og tager samtidig hensyn til de

fælles forpligtelser for en bæredygtigt fremtid, inden for de økonomiske rammer.

Fire fokusområder

Planen sætter særlig fokus på fire temaer, der afspejler sig i de målsætninger, projekter og initiativer, der udmøntes i planen.

NATIONALE MÅLSÆTNINGER MED SÆRLIG RELEVANS FOR INFRASTRUKTURPLANEN

- Transportsektoren skal yde sit bidrag til opfyldelse af kravet om en reduktion på mindst 20% af CO₂ udledningen i 2020
- Antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadede i trafikken skal reduceres med 40% frem mod 2012 i forhold til tallene fra 2005

Kilder: Transportministeriet,
Færdselssikkerhedskommissionen

DE FIRE FOKUSOMRÅDER ER:

SAMMENHÆNG I KOMMUNEN

Borgerne i Lejre Kommune skal nemt kunne nå frem til centrale kommunale faciliteter som skoler og institutioner, butikker og kommunekontorer. De "gamle" kommunegrænser bør udviskes, så de ikke afspejler sig i vej-, sti- og busnettet

SÆRLIGE BY-PROBLEMATIKKER

Lejre skal være en god kommune at bo i. Også uden at blive generet af unødigt trafik og trafikstøj ved boligen. Trafiksikkerheden skal være høj i kommunens bysamfund, så det er attraktivt at leve og opholde sig her.

FORHOLDENE FOR PENDLERE

Lejre Kommune vil sikre pendlerne gode, direkte og effektive transportmuligheder uanset om de bruger bilen, bussen, toget eller cyklen. Det vil styrke kommunens status som pendlerkommune. Og tiltrække flere arbejdspladser.

MILJØ OG KLIMA

Lejre Kommune vil mindske miljøbelastningen for at sikre en bæredygtig udvikling. På trafikområdet skal de nuværende trafikale muligheder udnyttes bedst muligt – og flere skal have mulighed for at bruge bus, tog og cykel. Også i kombination med bilen.

Planen tager afsæt i de overordnede retningslinier for kommunens udvikling, der er beskrevet i Plan- og Agenda 21 strategi fra 2007 og i Kommuneplan 2009 for Lejre Kommune.

De overordnede mål udgør fundamentet for prioriteringerne af den fremtidige indsats, hvor den kollektive trafik, kapaciteten på vejene og trafiksikkerheden skal støtte op om Lejres position som bo-, opevelses- og pendlerkommune. Og hvor borgerne i højere grad kan basere deres hverdag på f.eks. kombination af cykel og bus/tog.

I LEJRE KOMMUNE VIL VI HAVE EN INFRASTRUKTUR DER:

- gør det attraktivt at bo, arbejde og opleve i kommunen
- skaber god sammenhæng i kommunen både for bilister, cyklister, bus- og togbrugere
- giver trafiksikre transportmuligheder for alle
- sikrer at trafikken afvikles under hensyn til by- og bomiljøet
- prioriterer de mange pendlere særlige transportbehov
- støtter op om de nationale målsætninger for miljø og trafiksikkerhed

MÅLSÆTNINGER FOR DE FIRE FOKUSOMRÅDER:

SAMMENHÆNG I KOMMUNEN

Sikre god sammenhæng mellem kommunens byer og bysamfund

Skabe gode og trafiksikre cykelforbindelser mellem kommunens hovedbyer

Sikre en optimal udnyttelse af busserne i kommunen

Skabe gode og sikre trafikforbindelser til stationerne for både cyklister og bilister.

Skabe trygge og sikre skoleveje og stiforbindelser til kommunens skoler

SÆRLIGE BYPROBLEMATIKKER

Sikre boligområder mod unødigt trafikbelastning

Sikre god balance mellem trafik og boliger i landsbysamfundene, også på gennemfartsvejene

Skabe gode skoleveje og stiforbindelser til kommunes skoler

Sikre gode parkeringsforhold i kommunens hovedbyer

FORHOLDENE FOR PENDLERE

Sikre attraktive forhold for kommunens mange pendlere i kombinationen mellem cykel og tog/bus

Etablere gode P-forhold ved stationerne for cykler og biler

Sikre god sammenhæng mellem bus- og togtider

Arbejde for, at Vejdirektoratet og DSB anlægger Parker & Rejs pladser ved stationer og motorvejsafkørsler

MILJØ OG KLIMA

Mindske luftforureningen og støjgenerne fra trafikken i boligområder

Gøre det attraktivt at skifte bilen ud med andre transportmidler

Fremme brugen af cyklen som transportmiddel

Sikre miljøhensyn i hastighedsplanlægningen

Sikre at nye boligområder planlægges med henblik på at bidrage til at reducere CO₂-udslippet fra trafikken

Projekterne og initiativerne støtter op om de overordnede målsætninger for infrastrukturen i Lejre Kommune.

Projekterne stammer fra:

- projekter, der ligger i planer fra de tre gamle kommuner
- projekter og initiativer fra Trafiksikkerhedsplanen fra 2010
- projekter og initiativer, der udspringer af analysen af den nuværende trafik med særlig fokus på de fire temaer

BEDRE SAMMENHÆNG I KOMMUNEN

Mange borgere i Lejre Kommune oplever, at det er svært at komme omkring i kommunen – også selvom langt de fleste kører i bil i hverdagen. Det viser resultaterne af den mini-borgerhøring, der blev gennemført sidst i 2008. Det betyder, at mange borgere sjældent eller aldrig kommer i kommunens tre centerbyer, hvis de altså ikke selv bor der. Og det betyder, at de ikke bruger de servicetilbud der er i byerne. Mange peger også på dårlige cykel- og busforbindelser til kommunes to stationer.

Følgende projekttyper og indsatsområder vil blive prioriteret:

- gennemgående cykelstier, der forbinder landsbysamfundene med stationerne og centerbyerne. Stierne prioriteres efter: Hvor der er registreret flest uheld, stier der forbinder bysamfund med stationerne, cykelstier, der sikrer et sammenhængende cykelstinet
- så pålidelige rutebusforbindelser til tog og centrale buslinjer som muligt fra de otte største byer og de ni større landsbyer og Center Avnstrup. Her til kommer betjening med telebus og flextrafik i de områder, hvor der ikke er rutebusser.
- cyklisternes fremkommelighed og sikkerhed i byerne og ved stationerne, samt gode krydsningsmuligheder over jernbanen
- sikre skoleveje i både by- og landområder: Sænke hastigheden, sikre bedre krydsningsmuligheder og bedre skiltning
- vejprojekter, som kan bidrage til at føre gennemkørende trafik udenom byområder

SÆRLIGE BYPROBLEMATIKKER

Mange af kommunens bysamfund gennemskæres af en landevej. Det giver konflikter mellem bilisternes behov for at komme hurtigt frem, og beboernes behov for sikre og rolige omgivelser. Ligesom der opstår konflikter mellem bilister, og cyklister og gående i mange boligområder og ved mange af kommunens skoler.

Følgende projekttyper og indsatsområder vil blive prioriteret:

- gode og sikre veje i kommunens boligområder, uden unødigt gennemkørende trafik. Dette sikres gennem hastigheds- og trafikplanlægning samt målrettet brug af automatisk trafikkontrol
- tiltag der mindsker generne fra gennemkørende trafik i landsbyerne: ved at sænke hastighedsgrænserne, lave fartdæmpning og sikre bedre forhold for cyklister og gående
- vejprojekter, der kan mindske trafikbelastningen gennem de mest belastede bysamfund, under hensyn til samlet økonomi og effekt
- gode og sikre forhold for cyklister og gående i kommunens centerbyer
- kampagner om hensynsfuld kørsel – særligt ved skoler
- parkeringsforhold i centerbyerne

FORHOLD FOR PENDLERE

70% af de erhvervsaktive i Lejre Kommune arbejder udenfor kommunen, så pendlingsturene fylder meget på vejene.

Og da pendlingsturene køres i et begrænset tidsrum morgen og aften, kan de være med til at forværre de lokale forhold.

Bedre muligheder for at kombinere cykel og kollektiv trafik kan være med til at få flere til at lade bilen stå. Det gavner både det store og det nære miljø. Og er samtidig godt for sundheden.

Følgende projekttyper og indsatsområder vil blive prioriteret:

- projekter, der forbedrer tilgængeligheden til stationerne, både med cykel og med bus
- P-pladser for cykler og biler ved stationerne, så flere motiveres til at tage toget en del af vejen
- gode busforbindelser til togstationerne med afgang, der passer til pendlerne i de primære pendlerstrømme og tiltag, der sikrer bedre korrespondance mellem bus- og togtider
- kampagner rettet mod virksomhederne i kommunen for at fremme cykling og brug af tog og bus til arbejde
- arbejde for at DSB og Vejdirektoratet anlægger Parker & Rejs anlæg ved de store stationer og motorvejs-tilslutninger
- projekter der støtter op om nye større anlægsprojekter gennemført af f.eks. staten, Vejdirektoratet eller DSB (dobbeltspor på banestrækningen mellem Lejre og Vipperød, udvidelsen af motorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest)

MILJØ OG KLIMA

Miljø- og klimaudfordringerne er både globale og lokale. Lejre Kommune vil gøre sit for at nedbringe energiforbruget til transport. Samtidig er der fokus på det nære miljø, hvor støjgener og lokal luftforurening er i fokus. Minihøringen viser, at borgerne er optaget af de lokale miljøforhold: 65% mener, at bilerne kører for hurtigt i boligområderne og 50% mener, at vejtrafikstøjen nær deres bolig er for høj. Mange peger også på at tung trafik i boligområderne giver problemer. Samtidig siger mange, at de vil cykle mere hvis cykelstinet bliver udbygget – og hvis sikkerheden for cyklisterne prioriteres.

Følgende projekttyper og indsatsområder vil blive prioriteret:

- tiltag, der har fokus på sammenhæng mellem hastighed og vejtrafikstøj, bl.a. gennem hastighedsplanlægning i hele kommunen
- kortlægning af støj fra vejtrafik og udarbejdelse af støjhandlingsplan, hvor der er særlige behov
- støjreducerende vejbelægninger i den løbende belægningsudskiftning efter vurdering af lokale behov og effekt
- tiltag, der sikrer gode alternativer til bilen, når der planlægges nye boligområder. F.eks. at sikre stiforbindelser til bus og tog
- kampagne aktiviteter, som f.eks. at mange af kommunens arbejdspladser deltager i den årlige "Vi cykler til arbejde" kampagne

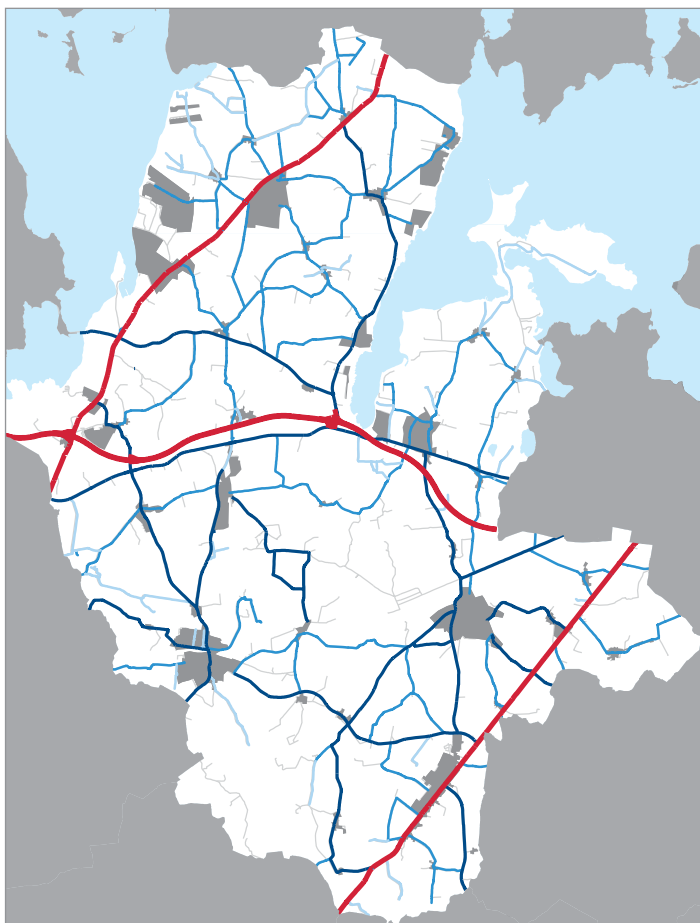
Borgerne har gode fysiske forudsætninger for at komme omkring: Et tæt vejnet, der ikke er voldsomt trafikbelastet, og et 89 km cykelstinet. To stationer på jernbanen, der kører med minimum 1-times-drift til Roskilde og Kalundborg i dagtimerne. Adskillige buslinjer mellem de største byer og landsbyer samt telebus til betjening af det åbne land, giver et alternativ til bil og cykel.

I en landkommune som Lejre, spiller bilen naturligt en stor rolle. Målet er, at få flere til at skifte hele eller dele af bilturen ud med cykel, bus eller tog. Det gavner både det globale miljø og lokalområderne, der får mindre trafik, og folkesundheden.

Et godt vejnet

Vejens funktion og brug skal tydeligt afspejles i, hvordan vejen udformes på kommunens ca. 330 km vejnet. Investeringerne i vejnettet skal underbygge de enkelte vejes funktion og gøre det tydeligere for brugerne af vejen, hvilken type vej de er på. Det vil bedre sikkerheden for alle trafikanter.

VEJNETTET I LEJRE KOMMUNE 2010



VEJKLASSER

| | | | |
|---|----------------|--|-----------|
| — | Statsvej | — | Trafikvej |
| — | Gennemfartsvej | — | Lokalvej |

De tre typer af kommunale veje på landet tjener forskellige formål, der også skal afspejle sig i deres udformning og udseende:

GENNEMFARTSVEJENE skal betjene trafikken mellem byerne og her vil biltrafikken blive prioriteret højest. Her skal man kunne komme sikkert frem også ved høje hastigheder, uden mange kryds, vejtilslutninger og langsomme køretøjer.

TRAFIKVEJENE er en vejklasse mellem gennemfartsvejene og lokalvejene. Her vil der være flere kryds og vejtilslutninger.

LOKALVEJENE betjener lokaltrafikken og derfor skal hastigheden være lavere, så alle typer af trafikanter tilgodeses. Her skal det være sikkert også for cyklister og fodgængere.

I byområderne skal vejene kunne klare meget mere blandet trafik: biler, cykler, busser, der holder ved stoppesteder og fodgængere. I byerne er der to klasser af veje:

LOKALVEJE der betjener de lokale områder i byen, de enkelte boliger, arbejdspladser, institutioner og butikker. Her skal hastigheden være lav og forholdene for bløde trafikanter prioriteres.

BOLIGVEJEN er kun for den trafik, der har et ærinde på vejen. Her skal den unødvendige trafik minimeres mest muligt.

Vejnettet i Lejre Kommune består af både statsveje og kommuneveje. Gennemfartsvejene binder kommunens bysamfund sammen og leder oplands trafikken frem til statsvejene. Lokalvejene bærer primært den lokale trafik i byerne og på landet.

FAKTA OM BILISTERNE

! 70% af borgerne i Lejre sætter sig ind i bilen dagligt, og yderligere 22% bruger bilen mindst et par gange om ugen. (Kilde: Minihøring 2008).

! Hver borger i Lejre Kommune kører i snit 54 km i bil – hver dag. Hver fjerde (26%) af turene i bil er for at komme til og fra arbejde og uddannelse. Resten er ture ifm. ærinde, besøg eller fritid. (Kilde: TU-data)

Cykelrutenettet

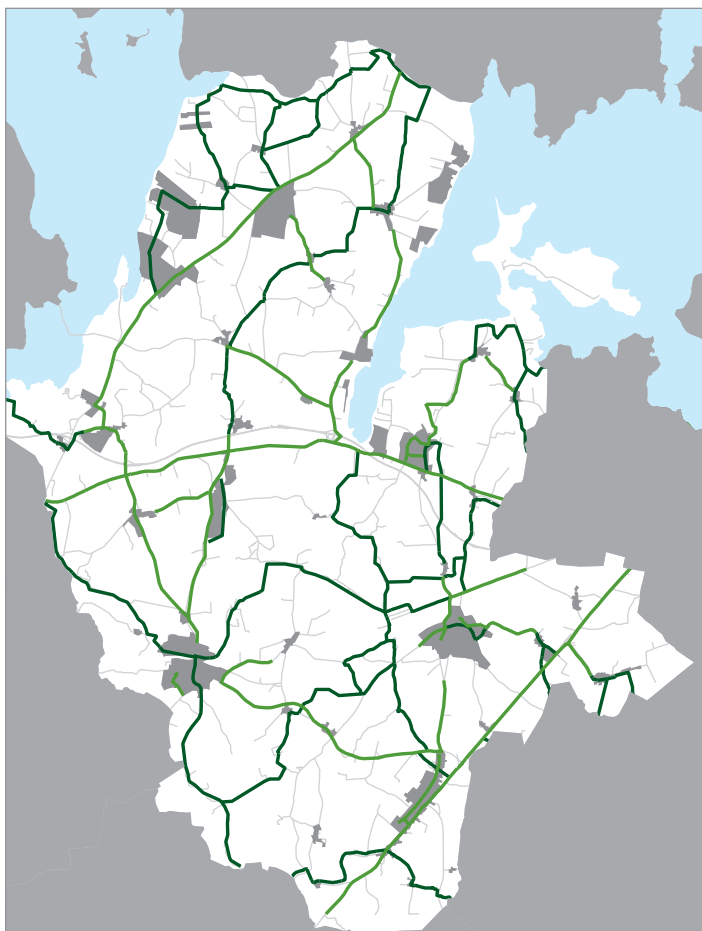
Cykelstinet i Lejre skal ikke kun forbinde bysamfundene, men også invitere til at hoppe op på cyklen oftere, både i fritiden, til de korte ture, og som en del af pendler turen. Cykelstinet skal også være attraktivt for turister og sommerhusgæster, så de kan komme ud og opleve det smukke natur- og kulturlandskab i og omkring Lejre Kommune.

Et mere finmasket cykelstinet vil give kommunens mange cyklister en mere sikker og behagelig cykeltur. Særligt usikkerheden ved at cykle på veje uden cykelstier er noget mange borgere peger på: Omkring 60% af de, der svarede på en minihøring i 2008 oplever, at den generelle sikkerhed for cyklister er utilstrækkelig i kommunen. Men er generelt tilfredse med sikkerheden på de strækninger, hvor der er cykelsti.

FRA MINIHØRINGEN:

En cykelsti mellem de to byer Øm og Lejre vil reducere antallet af biler, der skal fragte børnene, hæve antallet af børn, der får den daglige motion ved at transportere sig selv, samt skabe en sammenhængende mulighed for alle andre borgere for at komme ud i vores dejlige natur.

CYKELRUTENETTET I LEJRE KOMMUNE



CYKELRUTER

- Cykelrute
- Cykelsti langs vej

Cykelrutenettet er sammensat af lokale og regionale cykelruter. Det er ikke alle cykelruter, der har egen cykelsti.

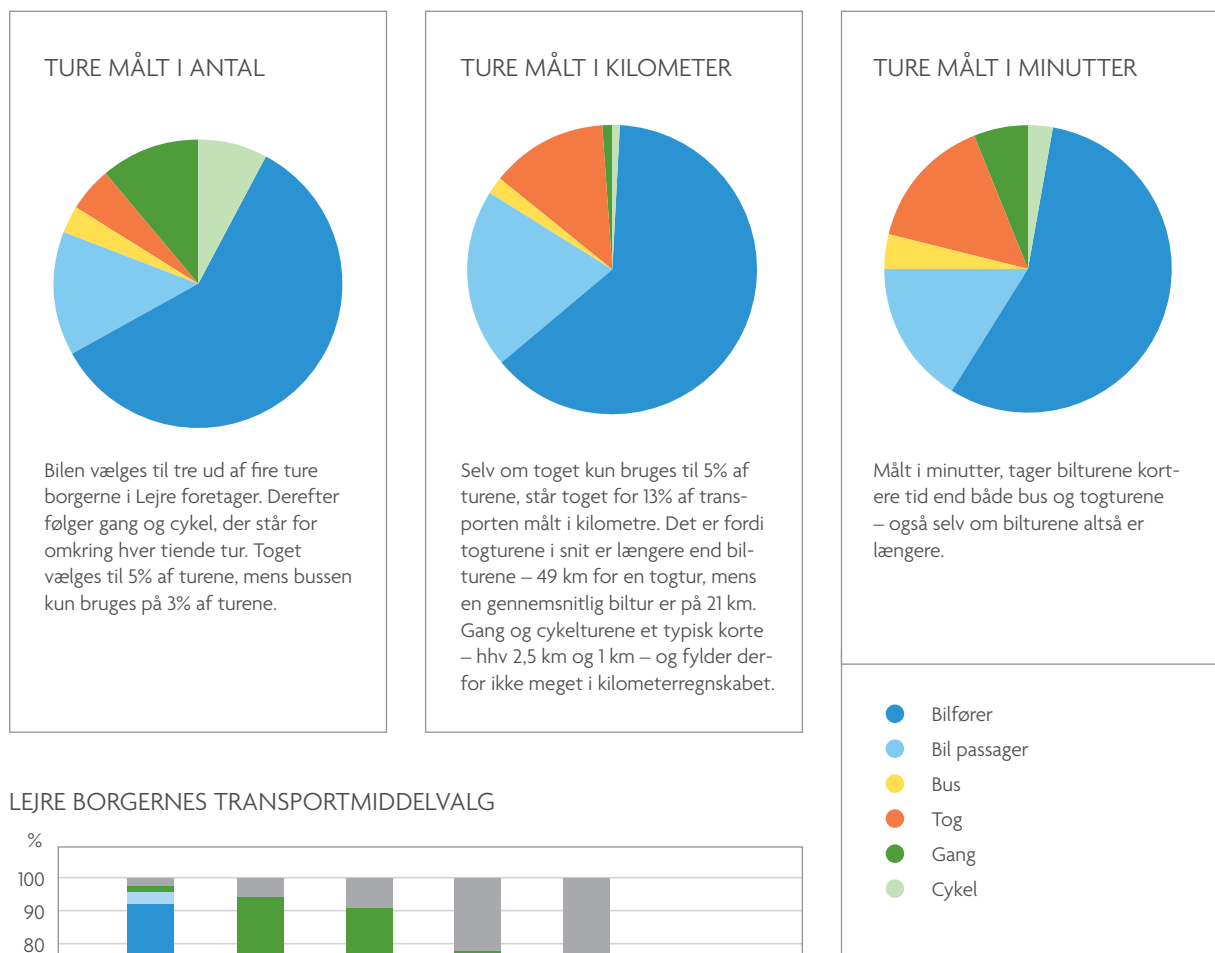
FAKTA OM CYKLISTERNE OG CYKELSTIERNE

- ! 40% af borgerne i Lejre Kommune er oppe på cyklen mindst et par gange om ugen. Og 25% siger de cykler dagligt. (Kilde: Minihøring 2008)
- ! En gennemsnits cykeltur i Lejre Kommune er på 2,5 km. Og de daglige cyklister cykler i snit 5,5 km om dagen. (Kilde: TU-data)
- ! Mere end halvdelen af borgerne, der svarede på minihøringen mener, at der er brug for flere cykelstier og bedre sammenhæng i cykelstinet. Og 55% er utilfredse med sikkerheden generelt for cyklister, men syntes at sikkerheden er i orden på cykelstinet. (Kilde: Minihøring 2008)

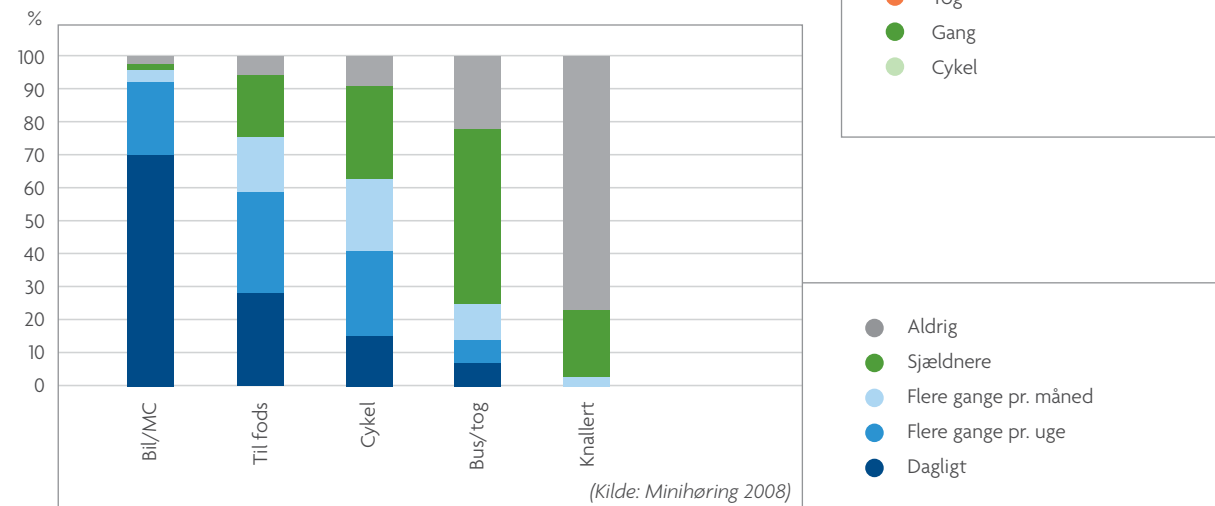
I LEJRE KOMMUNE VIL VI:

- gøre det attraktivt at bo, arbejde og opleve i kommunen
- sikre at trafikken afvikles under hensyn til by- og bomiljøet
- skabe god sammenhæng i kommunen både for bilister, cyklister, bus- og togbrugerne
- prioritere de mange pendleres særlige transportbehov
- støtte trafik sikre transportmuligheder for alle
- støtte op om de nationale målsætninger for miljø og trafikikkerhed

TRANSPORTVANERNE I LEJRE KOMMUNE



LEJRE BORGERNES TRANSPORTMIDDELVALG



Busser og tog

Den kollektive trafik, busserne og toget, er vigtige for at give gode transportmuligheder til børn og unge, og de der ikke har – eller vil have – bil. Busserne i Lejre Kommune skal både betjene skoleelever og være et alternativ for pendlere og fritidsrejsende

De otte største byer og ni større landsbyer samt Center Avnstrup har busser i faste ruter, mens det åbne land betjenes af to telebusser, der ikke kører i fast rute, men skal bestilles på forhånd

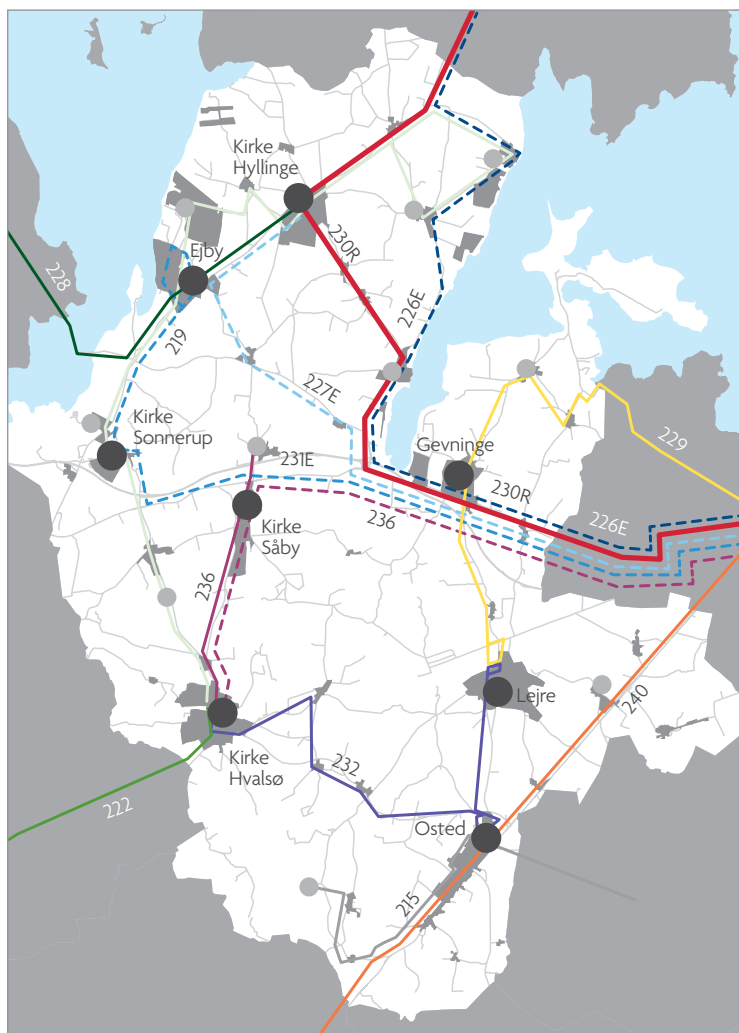
Toget servicerer mange pendlere fra Lejre. Når banen mellem Vipperød og Lejre er udbygget i 2015, bliver togforbindelserne til Roskilde/Køben-

havn og Holbæk/Kalundborg meget bedre: mange flere togaftage og kortere rejsetid. Der ligger også planer om at stationerne i Lejre og Hvalsø bygges om med tunneller, gangbroer og elevatorer.

FRA MINIHØRINGEN:

“Selv om bilen bruges oftest, er cyklen også vigtig som dagligt transportmiddel...”

BUSLINJER I MYLDRETIDEN



Bussystemet i Lejre er bygget op omkring et net af lokal- og regionalruter i fast rutefart og to telebusser, der dækker hele kommunen. Jernbanen spiller en vigtig rolle i den kollektive trafik. Kommunens plan for kollektiv trafik er vedtaget i efteråret 2010.

FAKTA OM BUSSERNE OG BUSBRUGERNE

- ! Busserne bruges mest af de 10-19 årige, der er omkring 43% af passagererne. Mens de 20-60 årige udgør 46% af passagererne. Bussen bruges stort set ligeligt til skole ture, ture til arbejde og ture i fritiden. (Kilde: TU-data)
- ! Toget bruges af de erhvervsaktive. Næsten halvdelen af turene med tog er pendlerture, 39% er fritidsture, mens skole og uddannelsessøgende står for de sidste 13% af rejserne. (Kilde: TU-data)
- ! Med flere ældre og en svag vækst i befolkningstallet forventes antallet af buspassagerer at stige med små 2% frem til 2015.
- ! I 2008 kørte de 20 lokale- og regionale ruter med ca. 800.000 passagerer og de tre telebusser med knap 100.000 passagerer i kommunen. Målt pr. indbygger er Lejre den kommune på Sjælland, der bruger flest penge på bustrafik.

PENDLERLINJER, ca. kl. 5.30 - 9.00 og kl. 14.00 - 19.00

- 226E morgen: tre ture øst
eftermiddag: fire ture øst
- 231E morgen: tre ture øst
eftermiddag: fire ture øst
- 227E morgen: en tur øst
- 236 morgen: en tur øst

ØVRIGE BUSLINJER, ca. kl. 5.30 - 9.00 og kl. 14.00 - 19.00

- 215 / timedrift
- 219 / timedrift
- 222 / timedrift
- 228 / timedrift
- 229 / timedrift
- 232 / timedrift
- 230R / halvtimedrift
- 236 / halvtimedrift
- 240 / halvtimedrift

Trafiksikkerhed

En ulykke i trafikken, er en ulykke for meget. Trafiksikkerhed for alle trafikanter har en høj prioritet i Lejre Kommune. Kommunens trafiksikkerhedsplan prioriterer 10 projekter, der er vurderet at ville have den største effekt på antallet af uheld. Projekterne tager også højde for, hvor borgerne og skoleelever oplever at trafikken er usikker. Derfor er mange af trafiksikkerhedsplanens projekter på skoleveje og boligveje, hvor der er mange bløde trafikanter.

Udviklingen i uheld

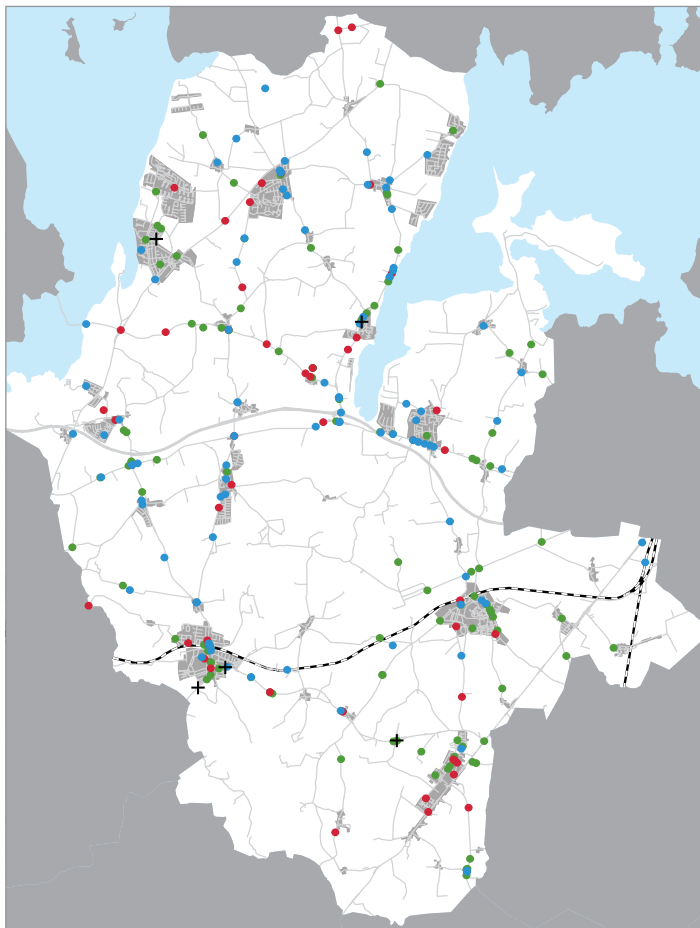
De sidste 20 år har udviklingen været positiv: Antallet af personer, der er kommet til skade på kommunes veje er faldet stødt. I de sidste 5 år er i gennemsnit 12 personer hvert år

kommet til skade i trafikken og der er i snit 1 person der dør på kommunens veje om året.

Sorte pletter

De steder på vejnettet, hvor der sker flere uheld, end der umiddelbart kan forventes, kalder man "sorte pletter". Det er f.eks. steder, hvor den måde vejen er udformet på, medvirker til de mange uheld. Der er udpeget 5 sorte pletter på vejnettet i Lejre Kommune. Og yderligere 6 "grå strækninger", strækninger hvor der sker mange uheld, men hvor uheldene ikke er så alvorlige. Selv om strækningerne tilsammen kun er 1% af vejnettet i kommunen, sker 25% af alle uheldene her. Der er derfor god grund til at fokusere sikkerhedsindsatsen her.

REGISTREREDE UHELD OG DØDSULYKKER PÅ DET KOMMUNALE VEJNET 2004-2008



UHELDSTYPER

+ trafikdræbte

- Personskadeuheld
- Materielskadeuheld
- Ekstra Uheld

(Ekstrauheld er mindre omfattende materielskadeuheld, hvor politiet ikke har optaget rapport)

De senste 5 år er der registreret 258 trafikuheld på kommunes egne veje. 53 af dem, er uheld hvor personer er kommet til skade.

FAKTA OM TRAFIKUHELD I LEJRE KOMMUNE

- ! Selv om der køres mange flere personkm på motorvejsnettet (næsten 50% af de kørte personkm i Lejre Kommune) sker kun 15% af personskaderne her.
- ! Mere en halvdelen af alle trafikuheld sker i kommunens byområder. Kirke Hvalsø er det bysamfund, hvor de fleste uheld sker.
- ! De hyppigste uheldstyper i Lejre er enuehald og krydsuheld, som hver udgør ca. 1/3 af alle personskadeuheld.
- ! De bløde trafikanter udgør ca. 1/3 af alle trafikanter, som har været impliceret i uheld. Af alle involverede trafikanter udgør cyklisterne 11%, knallertkørerne 10% og fodgængerne 8%

Kilde: Trafiksikkerhedsplan for Lejre Kommune, 2010

Der skal være en god sammenhæng i kommunen, så nuværende og kommende borgere let kan nå frem til de fælles funktioner som kommunekontorer, skoler, institutioner, bibliotek, indkøb og kulturelle mål. Derfor er det ærgerligt, at mange borgere oplever, at det er svært at komme omkring i kommunen – uanset om de er i bil, på cykel eller med bus.

En kerneopgave for Lejre Kommune er at forbedre forholdene for cyklisterne. En cykelrute er ikke bedre end det svageste led på turen. Forældre sender ikke deres børn ud på cykel, hvis der bare ét enkelt sted er en strækning, der opleves som usikker.

Der er et fint overordnet cykelstinet i Lejre. Men der er stadig mange huller i nettet, f.eks. mangler der en forbindelse mellem Gevninge og Lejre, Lejre og Hvalsø, og den sidste strækning mellem Lejre og Roskilde. Særligt er der behov for lokale stinet ved skoler, og mere finmaskede lokale cykelstinet i mange bysamfund, hvor cyklisterne presses af gennemkørende biler. I minihøringen i 2008 peger mange borgere også på behovet for at prioritere cyklisternes fremkommelighed i byerne og ved stationerne, samt sikre gode krydsningsmuligheder over jernbanen.

Mulighederne for at komme til stationerne, enten i Lejre, Roskilde eller Tølløse, opleves i følge minihøringen fra 2008 også som vanskelige – også med bus. Mange oplever at bus-systemet ikke tilfredsstillende pendlernes behov for transport til stationen morgen og aften.

Adgangen til nærmeste station

Tilgængeligheden til nærmeste station, altså hvor let man kan komme frem til nærmeste station med bil, bus eller cykel, giver en indikation af, hvor god sammenhængen er i kommunen.

Figurerne på modsatte side viser med en farvesignatur, hvordan rejsetiden varierer med geografien.

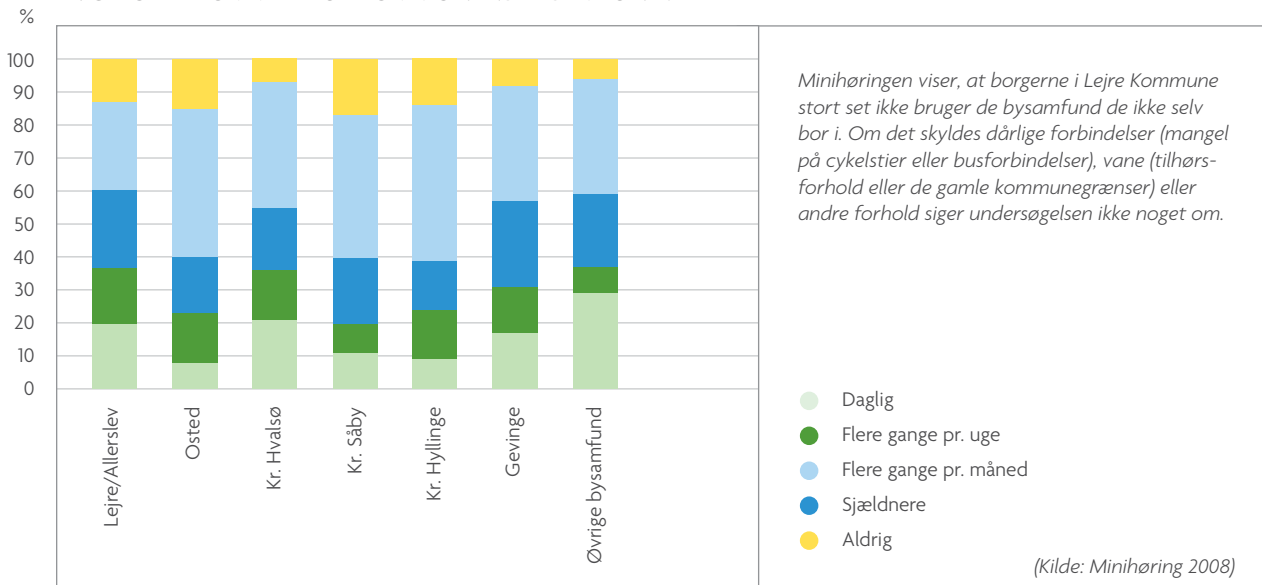
Resultaterne bygger på følgende:

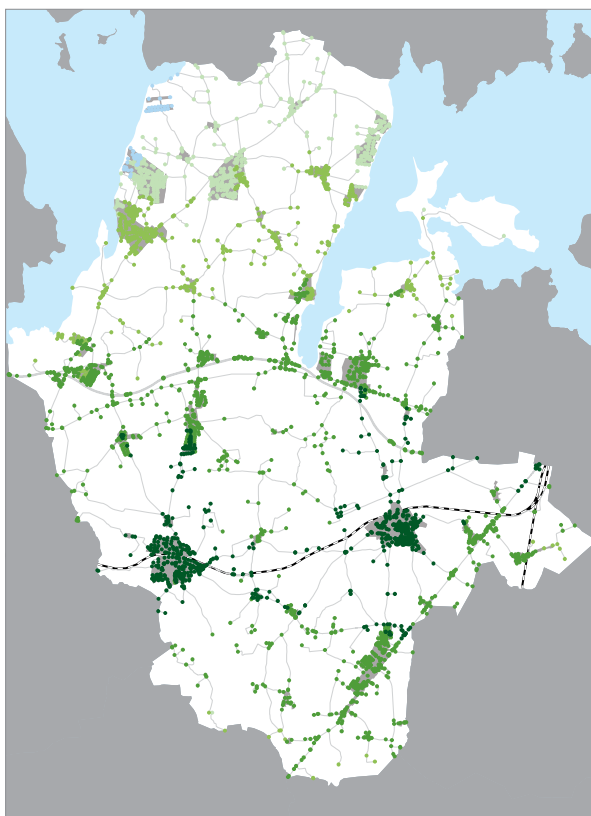
- for biltrafikken er valgt den hurtigste rute og den skilte hastighed
- for cykeltrafikken er også regnet på hurtigste rute, hvor det er tilladt at cykle og med en cykelhastighed på 18 km/t. Vejnettet er justeret så cykelstier i eget trace er medtaget
- for den kollektive trafik er der også medregnet den tid, man bruger på at komme til nærmeste stoppested fra alle adresser i kommunen. (Telebusserne er ikke med)

I LEJRE KOMMUNE VIL VI:

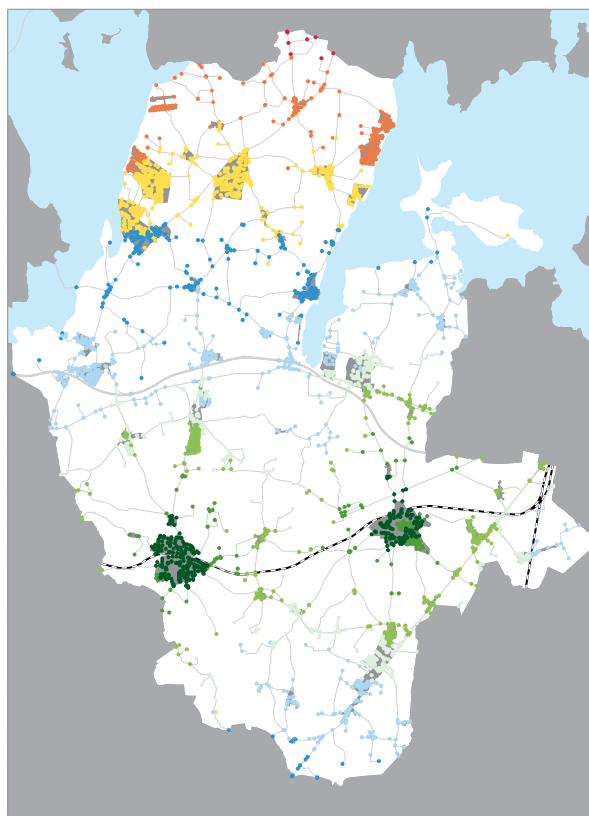
- Anlægge gennemgående cykelstier fra landsbysamfundene til stationerne og centerbyerne
- Styrke og koordinere busbetjeningen fra landsbysamfundene til stationerne, evt. gennem telebus og flextrafik løsninger
- Sikre at nye boligområder vil blive anlagt med gode og trafik sikre forbindelser til det overordnede vej- og stinet

HVOR OFTE KOMMER DU I KOMMUNENS BYSAMFUND?

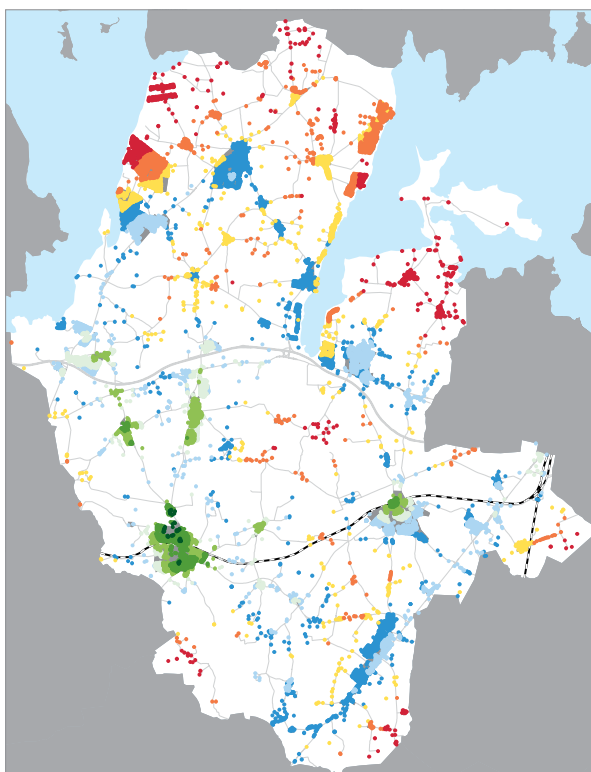




REJSETID MED BIL TIL NÆRMESTE REGIONALTOGSTATION



REJSETID MED CYKEL TIL NÆRMESTE REGIONALTOGSTATION



REJSETID MED KOLLEKTIV TRAFIK TIL NÆRMESTE REGIONALTOGSTATION

Kortene viser at vejnettet binder kommunen godt sammen. Rejsetiden til en station er for størstedelen af kommunen under 15 min.

En sammenligning mellem kollektiv transport og cykel viser, at cyklen i flere tilfælde er tidsmæssigt konkurrencedygtig i forhold til bussen.

For kollektiv transport er forbindelsen mellem den nordlige del af kommunen og resten af kommunen ikke optimal. Eksempelvis er rejsetiden mellem Kirke Hyllinge området og Hvalsø med bus i bedste fald ca. 45 min. Med køreplanen fra december 2010 reduceres rejsetiden til ca. 30 min. i denne relation.

| | | |
|-----------|-----------|-----------|
| ● < 5 | ● 15 - 20 | ● 40 - 50 |
| ● 5 - 10 | ● 20 - 30 | ● 50 - 60 |
| ● 10 - 15 | ● 30 - 40 | ● > 60 |

CITAT FRA MINIHØRINGEN:

"Jeg har opgivet at tage offentlig transport, fordi det tager alt for lang tid at komme til en station. Hvis man ønsker at tage toget fra Hvalsø eller Roskilde, skal man først med Telebus til Kirke Hyllinge, dernæst med bus til enten Hvalsø eller Roskilde. Det tager ALT for lang tid, og fungerer slet ikke, med mindre man er villig til at bruge 2-3 timer på at komme til København..."

Lejre Kommunes mange bysamfund skal være gode og sikre at leve og færdes i. Det skal gælde både eksisterende og nye boligområder. Der skal være plads til biltrafik, samtidig med at beboerne og de bløde trafikanter skal opleve, at det er trygt og sikkert.

Bolig- og detailhandelsudvikling

I Kommuneplan 2009 er der udlagt arealer til byudvikling i flere af kommunens byer, herunder i de tre centerbyer. Udbygningen vil påvirke trafikmønsteret i byerne og stille krav til ændringer i vejnettet. Og når nye boligområder kommer til, bliver der behov for nye stier, som sikrer sikker adgang til skoler, daginstitutioner, mv.

Den største boligudbygning forventes i Kirke Hvalsø, hvor der er mulighed for at opføre 450 nye boliger i planperioden. I Lejre er der mulighed for at opførte 270 nye boliger. I både Osted og Kirke Hyllinge er en rummelighed på 216 nye boliger.

På detailhandelsområdet er det Lejre Kommunes mål at gøre Kirke Hvalsø til kommunens naturlige detailhandelscentrum med et bredt udvalg af butikker. Der er i følge Kommuneplanen mulighed for at etablere op til 7.000 m² etageareal til detailhandel i Kirke Hvalsø. Det svarer til en fordobling af det nuværende udbud.

En udbygning i denne størrelsesorden, vil betyde en stigning på omkring 4.000 bilture pr døgn til bymidten. Og altså et større pres på vejnettet og på parkeringsarealerne. Det skal derfor sikres, at der er tilstrækkeligt med parkeringspladser i og omkring Hvalsø bymidte, herunder også ved stationen, som trækker pendlere fra et stort opland.

Forbedre trafikikkerheden og øge trygheden

Mere end halvdelen af trafikulykkerne sker i kommunens byområder. I tabellen herunder er de byer i Lejre Kommune, hvor der er i den seneste 5 års periode er registreret mindst 3 uheld (både materiel- og personskadeuheld) eller 1 personskadeuheld vist. Tabellen viser, hvor der er registreret flest uheld, men antallet af personskadeuheld, giver en indikation af, hvor de mere alvorlige uheld sker. Både målt på uheld i alt og personskadeuheld sker de fleste by-uheld i Kirke Hvalsø.

POLITIREGISTREREDE UHELD I BYSAMFUND I LEJRE KOMMUNE 2004-2008.

(Folketal fra Danmarks Statistik for byer med over 200 indbyggere)

| BY | FOLKETAL | UHELD I ALT | PERSONSKADE-UHELD/ TRAFIKDRÆBTE | MATERIEL-SKADE-UHELD | EKSTRA UHELD | UHELD PR. 1000 INDB. |
|--|----------|-------------|---------------------------------|----------------------|--------------|----------------------|
| Kirke Hvalsø | 3.935 | 24 | 7/2 | 9 | 8 | 6 |
| Lejre | 2.316 | 15 | 3 | 3 | 9 | 6 |
| Osted | 2.081 | 14 | 5 | 1 | 8 | 7 |
| Gevninge | 1.632 | 12 | 3 | 7 | 2 | 7 |
| Kirke Hyllinge | 1.978 | 9 | 3 | 5 | 1 | 5 |
| Kirke Såby | 1.719 | 9 | 3 | 5 | 1 | 5 |
| Lyndby | 532 | 7 | 2/1 | 2 | 3 | 13 |
| Sæby | 348 | 7 | 1 | 4 | 2 | 20 |
| Ejby | 1.888 | 7 | 1/1 | 1 | 5 | 4 |
| Rye | - | 4 | 1 | 1 | 2 | - |
| Osager | - | 4 | 1/1 | 0 | 3 | - |
| Nørre Hvalsø | - | 4 | 0 | 3 | 1 | - |
| Lindborg | - | 4 | 0 | 2 | 2 | - |
| Særløse | - | 3 | 2 | 1 | 0 | - |
| Uglestrup | - | 3 | 2 | 0 | 1 | - |
| Kirke Sonnerup | 988 | 3 | 1 | 2 | 0 | 3 |
| Åhuse | - | 2 | 1 | 0 | 1 | - |
| Uheldsdefinition Uheld hvor der ikke er sket personskader er kategoriseret som materielskadeuheld eller ekstrauheld. Ekstrauheld er uheld, hvor omfanget af skader på et motorkøretøj ikke overstiger 10.000 kr., eller øvrige skader ikke skønnes at overstige 1.000 kr. | | | | | | |

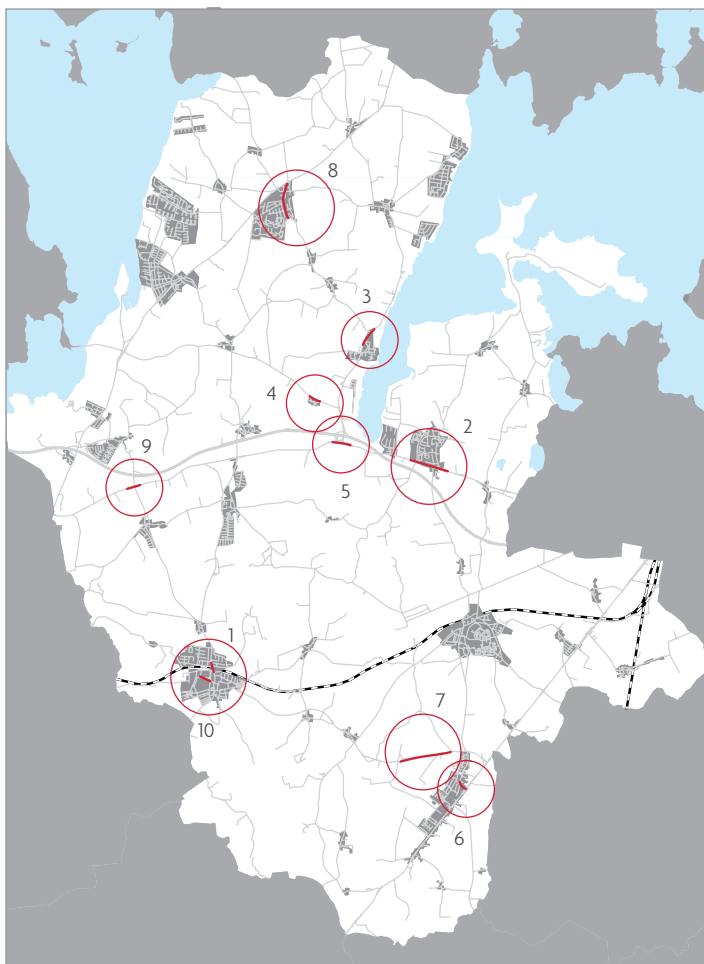
I minihøringen fra 2008 peger mange på behovet for at holde hastighederne nede i bysamfundene: flere "chikaner" i boligområderne, rundkørsler i udkanten af de mindre bysamfund og/eller lysregulering. Ligesom projekter og tiltag, der mindsker den gennemkørende trafik bliver nævnt mange gange. F.eks. peger mange på behovet for at udvide viadukten i Lejre, og for en omfartsvej i Kyndeløse for at slippe for trafikken til/fra grusgraven.

Hastigheden er afgørende for både trafiksikkerheden og for borgernes oplevelse af utryghed. Derfor vil Lejre Kommune

udarbejde en plan for den fremtidige hastighedsklassificering på det kommunale vejnet. I en sådan hastighedsplan vil hastighedsgrænserne på vejnettet blive vurderet og tilpasset.

Lejre Kommune har i 2009 gennemført en skolevejsundersøgelse på kommunens 10 kommunale skoler og 1 privat skole. Her er elevernes oplevelse af utrygge steder på skolevejen kortlagt, og deres ruter til og fra skole er optegnet. Med udgangspunkt i undersøgelsen er der opstillet forslag til projekter, som kan øge trygheden ved kommunens skoler.

PROJEKTLISTE



UDPEGEDE TRAFIKSikkerhedsprojekter

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| 1 Holbækvej-Hovedgaden (Kr. Hvalsø) | 7 Hvalsøvej (Osager) |
| 2 Lindenborgvej (Grevninge) | 8 Bygaden (Kirke Hyllinge) |
| 3 Hornsherredvej (v. Lyndby) | 9 Landevejen (v. Dyvelslystvej) |
| 4 Munkholmvej (v. Uglestrup) | 10 Skolevej og stisystem |
| 5 Lindenborgvej (v. Hornsherredvej) | v. Hvalsø skole (Kr. Hvalsø) |
| 6 Fugletoften (Osted) | |

De udpegede trafiksikkerhedsprojekter er en blanding af vej- og stiprojekter, hvor det vurderes at en indsats vil kunne mindske antallet af uheld betydeligt.

Projekterne er udpeget ud fra hvor der opnås den største reduktion i antallet af uheld i forhold til investeringen, og hvor der samtidig er taget højde for hvor borgere og skolelever oplever at det er usikkert at færdes.

Lejre Kommune er en udpræget pendlerkommune, og det skal afspejle sig i den fremtidige infrastruktur. Infrastrukturen skal understøtte pendlernes muligheder for at komme let og hurtigt frem, uden at gå på kompromis med behovet for gode, stille og sikre boligområder.

Når motorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest forventes klar i 2013 vil det give et stort løft for bilpendlerne i kommunens nordlige ende. Det er kommunens målsætning, at det skal være nemt og bekvemt at pendle til og fra kommunen, også med bus og tog. Infrastrukturplanen vil derfor sætte særlig fokus på, at sikre så gode forhold, at pendlere i højere grad vil vælge toget – i kombination med bus, cykel og bil - på pendlingsrejsen.

Flere pendlere med toget

Skal flere pendlere taget toget frem for bilen, skal der være gode parkeringsforhold ved stationerne både for biler og cykler. Ved stationen i Lejre er der ofte fyldt op på P-pladsen. Derfor vælger mange at parkere på vejen langs stationen, til gene for forbigående og beboere. Og en undersøgelse af P-forholdene på stationen i Hvalsø i september 2009 viser, at alle 150 bil P-pladser er optaget efter kl. 8 om morgenen.

Hvalsø Station er attraktiv for pendlere fra et stort opland, da stationen ligger på en zonegrænse. Over halvdelen af de, der parkerer på stationsparkeringen kommer da også fra de omkringliggende kommuner.

Bedre forbindelser til stationerne i kommunen og til Roskilde Station både med bil, cykel og tog, og bedre parkeringsforhold vil blive prioriteret i de fremtidige investeringer.

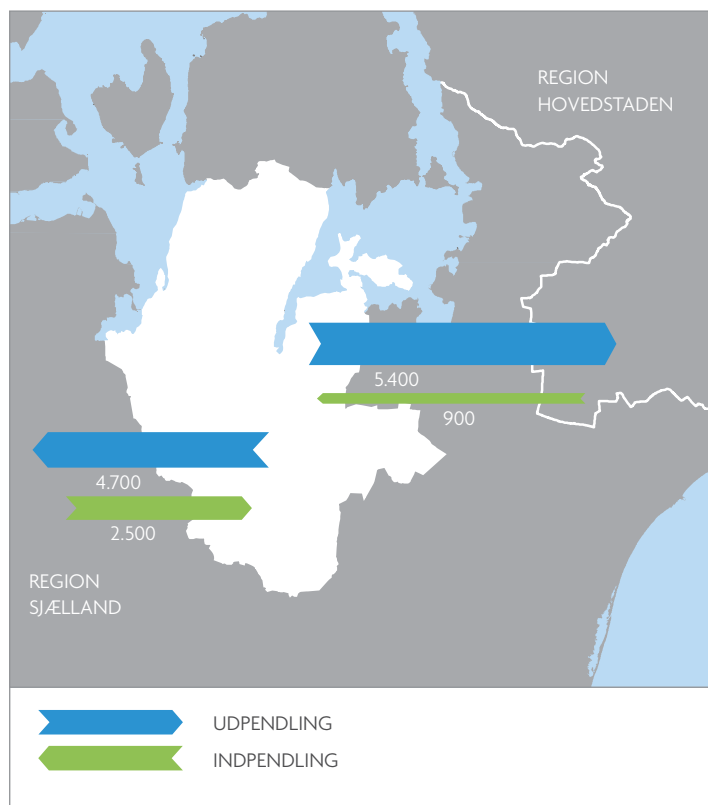
Pendlere med bus

Mange pendlere peger i minihøringen, som blev gennemført i 2008, på dårlige busforbindelser til stationerne: Der er for få afgang, og bus- og togtider passer ikke altid sammen. Mange af kommunens borgere har en lang eller besværlig bustur til stationen. Og telebusserne er ikke gearret til at bringe pendlere til stationerne. (Se opgørelsen over rejsetid til stationerne med bus i opslaget "Sammenhæng i kommunen".)

CITAT FRA MINIHØRINGEN:

"Jeg har tidligere ønsket en større fokusering på en samlet busordning for pendlere i kommunen: jeg er overbevist om, at en effektivisering af forholdene både kan forkorte pendlernes rejsetid til og fra arbejdspladsen, og få dem til at lade bilen stå..."

PENDLERSTRØMME UD OG IND AF LEJRE KOMMUNE



Lejre Kommune er en udpræget pendlerkommune: 70% af de erhvervsaktive arbejder uden for kommunen. Men de godt 11.000 arbejdspladser i Lejre Kommune trækker også pendlere fra andre kommuner, primært fra det øvrige Region Sjælland og Region Hovedstaden.

FAKTA OM PENDLING I LEJRE

! 27,1 km er den gennemsnitlige afstand mellem bolig og arbejde. Det er ca. 3 km længere end gennemsnittet for hele Region Sjælland, men 7 km længere end gennemsnittet for Roskilde Kommune. (Kilde: Danmarks statistik, 2008)

! De fleste pendlere i Lejre bruger bilen til- og fra arbejde (71%), mens tog og cykel tilsammen står for hver 5. tur. (Kilde: TU-data)

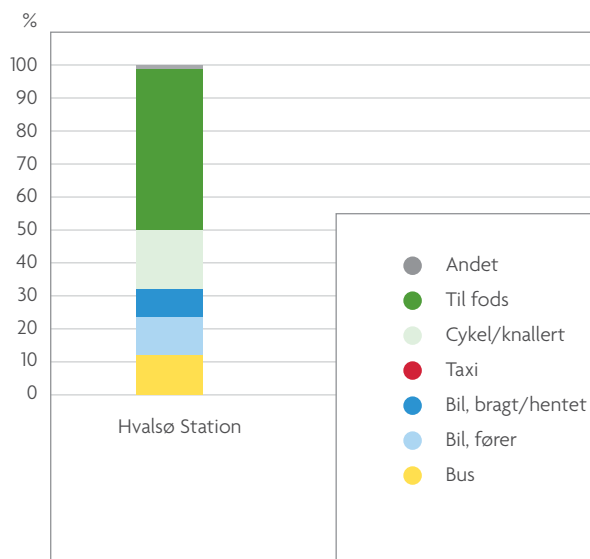
I LEJRE KOMMUNE VIL VI:

- anlægge flere P-pladser for cykler og biler ved stationerne i Hvalsø og Lejre
- sikre bedre forbindelse mellem bus- og togtider
- anlægge flere sikre cykelstier, der binder op til kommunens stationer
- arbejde for at Vejdirektoratet og DSB anlægger Parker & Rejs anlæg ved de store stationer og motorvejsudfletninger
- gennemføre kampagner rettet mod virksomhederne i kommunen, for at fremme cykling og brug af tog og bus til arbejde. Det gavner også sundheden i kommunen

CITAT FRA MINIHØRINGEN:

“Der er dårlige parkeringsforhold i begge stationsbyer, (så) man kan ikke være sikker på, at kunne parkere lovligt i nærheden af stationerne. Denne usikkerhed gør, at man vælger bilen på arbejdet...”

TILBINGER TRAFIKKEN TIL HVALSØ STATION



Halvdelen af dem, der stiger på og af toget i Hvalsø bor eller arbejder i nærområdet. Det er en højere andel end for resten af banestrækningen mod Kalundborg.

Kilde: DSB Kundebarometer

FAKTA OM TOGPASSAGERERNE OG STATIONERNE

! De to stationer benyttes på et hverdagsdøgn i 2007 af i alt knap 4.000 passagerer. Hvalsø har ca. dobbelt så mange passagerer som Lejre. (Kilde: DSB Østtælling)

! En tur med toget for en Lejre borger er i gennemsnit 49 km lang, hvor de 6 km er brugt til at komme til og fra stationen. En gennemsnitlig togtur tager lidt over en time. Ca. 20 min. af den samlede turtid bruges til at komme til og fra stationen. (Kilde: TU-data)

Miljø og klima er i fokus i infrastrukturplanen. Det handler om at skabe et bæredygtigt transportsystem, der begrænser energiforbruget og CO₂-udslippet. Men det handler også om det nære miljø, hvor vi bor og færdes i kommunen. Her er det særligt støjgenerne, der er i fokus. I den sidste ende drejer det sig om klodens tilstand og vores egen sundhed.

Lejre Kommune vil arbejde for at mindske miljøbelastningen, for at sikre en bæredygtig udvikling. På trafikområdet skal vores veje, stier og bussystem udnyttes bedst muligt – og flere skal have mulighed for at bruge bus, tog og cykel. Også i kombination med bilen.

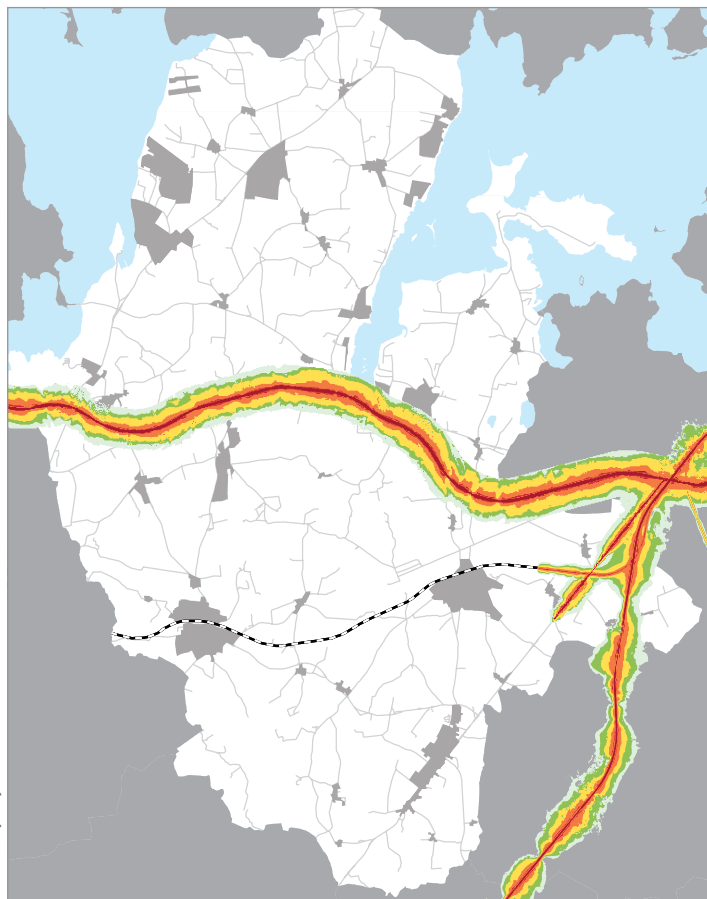
Støj

Støj er en miljøfaktor, som påvirker mange. Mange danskere er generet af støj fra biler, tog og fly. Støj fra vejtrafik er den vigtigste kilde til støjproblemerne. Samlet set vurderes mere end 700.000 boliger i Danmark at have et støjniveau, som er højere end den vejledende grænseværdi for nye boliger.

Af disse er 150.000 boliger vurderet som stærkt støjbelastede. Samtidig viser nyere forskning, at støj også er et væsentligt sundhedsproblem. Trafikstøj kan øge risikoen for sygdomme i hjerte og kredsløb. I den nationale Vejstøjstrategi fra 2003 blev det med nogen usikkerhed anslået, at forhøjet blodtryk og hjertesygdom som følge af vejstøj hvert år fører til 200-500 for tidlige dødsfald i Danmark.

Der er ikke foretaget en samlet kortlægning af, hvor støjbelastningen langs vejnettet i Lejre Kommune er størst. I Lejre Kommune er det formentligt særligt støjen fra de overordnede veje, især Holbækmotorvejen, som giver støjgener for kommunens borgere. Men også jernbanen er en væsentlig støjkilde i kommunen. Den trafikstøj der opleves i boligområderne skal begrænses mest muligt, ved at sikre at det kunne er den nødvendige trafik der kører på boligvejene.

STØJBELASTNING FRA MOTORVEJE OG STØRRE JERNBANER GENNEM LEJRE KOMMUNE



Kilde: Miljøstyrelsen

CITAT FRA MINIHØRINGEN:

“Da vi bor ud til hovedvejen er der utrolig meget støj, blandt andet pga. dårlig belægning på vejen. Det kunne være dejligt hvis man kunne lave en støjvold...”

Støj fra vejtrafik og baner kan være en stor gene. Vejstøjen fra de kommunale veje er ikke kortlagt, men minihøringen, og mange borgerhenvendelser, viser, at der er borgere der føler sig meget generet af støjen.

- over 75 dB
- 70 - 75 dB
- 65 - 70 dB
- 60 - 65 dB
- 55 - 60 dB
- 50 - 55 dB

Luftforurening

Luftforureningen fra trafikken består af en lang række stoffer, som påvirker miljøet og vores sundhed på forskellige måder. Kulbrinter, kulilte (CO) og partikler kan i større koncentrationer være sundhedsskadelige, mens Kvælstofilter (NO_x) og Svovldioxid (SO₂) kan give skader på skove og forsurening af søer.

Luftforureningen fra biltrafikken på vejnettet i Lejre Kommune er beregnet på kommunens trafikmodel, samt på emissionsfaktorer for de forskellige køretøjer. Forskellige køretøjer bidrager på forskellig vis til de forskellige luftforureningskomponenter: vare- og lastbiltrafikken spiller en stor rolle i forureningen med partikler og kvælstofilter, mens personbilerne særligt bidrager til kulilte og kulbrinte emissionerne.

DET SAMLEDE UDSLIP PR. ÅR AF LUFTFORURENING FRA TRAFIKKEN PÅ VEJNETTET I LEJRE KOMMUNE ER:

| | | |
|-----------------------------------|-------|------|
| Kvælstofilter (NO _x): | 650 | tons |
| Kulilte (CO): | 1.800 | tons |
| Partikler (Pm10): | 36 | tons |
| Svovldioxid (SO ₂): | 3 | tons |

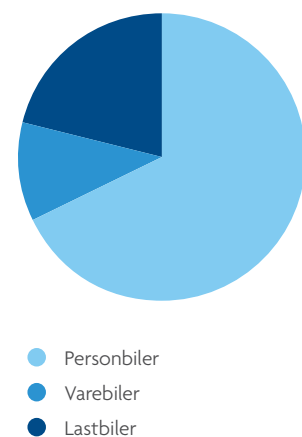
Det årlige energiforbrug til vejtransport i Lejre Kommune er omkring til 1,24 mio. GJ svarende til ca. 28.000 tons brændstof pr. år. Dette giver et samlet CO₂-udslip på ca. 90.000 tons pr. år. Langt den største del af CO₂-udslippet fra vejtrafikken stammer fra personbilerne. Lastbiltrafikken står for ca. 21 % og person- og varebiltrafikken for 79 % af CO₂-udslippet i Lejre Kommune.

Der er ikke foretaget målinger eller detaljerede beregninger af, hvor luftforureningen langs vejnettet i Lejre Kommune er størst.

I LEJRE KOMMUNE VIL VI:

- kortlægge støjforholdene i kommunens byområder for at vurdere hvor støjproblemerne er størst og hvor der vil være de største gevinster ved at gøre en særlig indsats
- i videst muligt omfang benytte støjreducerende vejbelægninger i den løbende vedligeholdelse af kommunevejene
- gennemføre en hastighedsplanlægning for hele kommunen, der også har fokus på sammenhæng mellem hastighed og vejtrafikstøj
- indtænke mulighederne for alternativer til bilen, når der planlægges nye boligområder. F.eks. ved at sikre gode stiforbindelser til bus og tog
- prioritere at vejtrafikken indgår i projektforslagene på kommunens klimahjemmeside
- støtte op om, at kommunes arbejdspladser deltager i den årlige "Vi cykler til arbejde" kampagne

CO₂-UDSLIP FRA VEJTRAFIKKEN



Kilde: TMM-model for Lejre Kommune

Projektkataloget er en bruttoliste af projekter, der skal være med til at opfylde kommunens mål og ønsker for trafikken indenfor de fire temaer. Kataloget indeholder både anlægsprojekter, kampagner og andre typer af tiltag. Der er både nye projekter og projekter, der tidligere er indgået i planer fra de gamle kommuner.

Projektkataloget indeholder en beskrivelse af de foreslåede projekter. For nogle projekter ligger der detaljerede projektbeskrivelser, med økonomiske overslag, og trafikale effekter og effekter på uheld, miljø og støj. Andre projekter er endnu ikke så langt. Her er der foretaget et groft bud på anlægsudgifterne. Alle priser på projekter er angivet i prisniveau 2009.

ENHEDSPRISER, ANVENDT TIL BUDGETOVERSLAG

For de projekter, hvor der ikke foreligger et projektoverslag er følgende enhedspriser anvendt. Priserne er eksklusiv udgifter til projektering og arealerhvervelse. Alle priser på projekter er angivet i prisniveau 2009.

For de enkelte vej- og stiprojekter er budgetoverslaget beregnet som enhedsprisen pr km ganget med strækningens længde i km.

| | |
|---|---|
| Enkelrettet cykelsti i det åbne land (begge sider) | 3-5 mio. kr. pr. km. |
| Dobbeltrettet sti (kun den ene vejside) | 2-3 mio. kr. pr. km. |
| Enkelrettet cykelsti i byområde (begge sider) | 4-8 mio. kr. pr. km. |
| Cykelbane | 1-2 mio. kr. pr. km. |
| Omfartsvej (åbent land) | 10-15 mio. kr. pr. km. |
| Opklassificering af 2-sporet vej i åbent land (uden cykelsti og fortov) | 5-8 mio. kr. pr. km. |
| Renovering af bygade (uden cykelsti) | 4-6 mio. kr. pr. km. |
| Fartdæmpning i boligområde | 250.000 kr. pr. km. |
| Fodgænger bro/tunnel over eller under bane | 20-30 mio. kr. |
| Cykelparkering (overdækket) | 1 mio. kr. pr. 100 P-pladser |
| Kampagner indenfor sundhed, miljø, bæredygtig transport | 1-2 mio. kr. over fire år |
| Støjsvag belægning | Ingen ekstra omkostning ifm. alm. vedligehold |

SAMMENHÆNG I KOMMUNEN

Sammenhængen i stinettet samt den konkrete udformning og vedligeholdelse af cyklernes infrastruktur har stor betydning for lysten til at cykle. Men også forhold som belysning, æstetik og cykelparkeringsmuligheder er vigtige.

Der findes en række projektforslag til forbedringer i cykelstinettet. De listede projekter har fokus på at sikre et fuldt udbygget stinet til hverdagsbrug. Der er særligt fokus på at anlægge gennemgående cykelstier, der forbinder landsbysamfundene med stationerne og med centerbyerne.

Udover disse større cykelstiprojekter er der i forbindelse med høringen af Trafiksikkerhedsplanen 2010 for Lejre Kommune fremkommet en række yderligere ønsker til nye cykelstier. Disse fremgår af projektlisten og kortet på de følgende sider.

I den videre planlægning kan stierne prioriteres efter: Hvor der er registreret flest uheld, stier der forbinder bysamfund med stationerne, stier der sikrer et sammenhængende cykelstinet.

CYKELSTI LANGS MUNKHOLMVEJ FRA RYE TIL KOMMUNEGRÆNSEN (MUNKHOLMBROEN)

Færdiggørelse af den dobbelttreppede sti så der skabes sammenhæng til stinettet på den anden side af broen. Projektet vil også forbinde Bramsnæsvigskolen med Ejby, så skolebørn og andre kan cykle på cykelsti hele vejen.

Anlægsoverslag (3,7 km): 7-11 mio. kr.

CYKELSTI FRA HVALSØ TIL KISSERUP

Færdiggørelse af stien langs Raunsbjergvej, som i dag stopper ved Aggerupvej, vil skabe en trafiksikker forbindelse fra Kisserup til Hvalsø.

Anlægsoverslag (1,0 km): 2-3 mio. kr.

CYKELSTI MELLEMLIGT GEVNINGE OG LEJRE

Etablering af en dobbelttreppet cykelsti mellem Gevninge og Lejre vil skabe en sikker cykelrute mellem de to bysamfund.

Anlægsoverslag (2,6 km): 5-7,5 mio. kr.

CYKELSTI MELLEMLIGT ØM OG GØDERUP

Etablering af en dobbelttreppet cykelsti mellem Øm og Gøderup vil skabe en sikker cykelrute mellem de to bysamfund.

Anlægsoverslag (1,7 km): 3,5-5 mio. kr.

CYKELSTI MELLEMLIGT KATTINGE OG SVOGERSLEV/ROSKILDE

Der ønskes at skabe en sikker cykelforbindelse mellem Kattinge og Svogerslev langs Kongemarksvej. I Lejre Kommune er der ca. 950 m fra Kattinge frem til kommunegrænsen ved

Kattinge Sø. Det videre forløb frem til Svogerslev Hovedgade ligger i Roskilde Kommune.

Anlægsoverslag (0,95 km): 2-3 mio. kr.

CYKELSTI MELLEMLIGT LEJRE OG ROSKILDE

Færdiggørelse af stien langs Ledreborg Allé, hvor der kun er cykelsti på halvdelen af alléen. Den sidste halvdel mod Roskilde fra Lyngageren til Lindborgvej mangler. Den største del af den manglende strækning ligger i Roskilde Kommune. Frem til kommunegrænsen mangler ca. 0,85 km dobbelttreppet cykelsti. Projektet skal løftes i samarbejde med Roskilde Kommune for at sikre sammenhæng i stinettet.

Anlægsoverslag (0,85 km): 2-2,5 mio. kr.

CYKELSTI MELLEMLIGT OSTED OG VIBY

Osted og Viby skal forbindes, så der bliver god cykelvej til Viby station.

Anlægsoverslag (3,8 km): 7,5-11 mio. kr.

BUSBETJENINGEN AF LANDBYSAMFUNDENE

Det er et væsentligt ønske at styrke og koordinere busbetjeningen fra landsbysamfundene til stationerne bedre, evt. gennem telebusløsninger. Som oplæg til Plan for Kollektiv trafik 2010, har "bedre sammenhæng på tværs af kommunen" været et væsentligt tema, og i den busplan, der træder i kraft december 2010 er der af hensyn til pendlerne arbejdet på at opnå god korrespondance mellem bus og tog. Optimal udnyttelse af telebusserne og velfungerende stoppesteder er også et mål i den kollektive trafikplan.

- Bedre korrespondance mellem bus og tog.
Hvis der alene er tale om at tilpasse bus- og togtider bedre med hinanden, vil der ikke være de store omkostninger ved tiltaget. Tilpasninger kan dog betyde, at der skal købes flere køreplanstimer.
Anslået pris: Max 200.000 kr. om året.
- Tilpasning af telebuslinierne.
- Forbedring af stoppestedforhold.
Der foretages et serviceeftersyn af kommunens stoppesteder for at vurdere, om der er stoppesteder, der skal opgraderes, med bedre, mere eller mere moderne udstyr. Her fokuseres også på hvilke stoppesteder, som bør suppleres med cykelparkering.

SAMMENHÆNG I KOMMUNEN

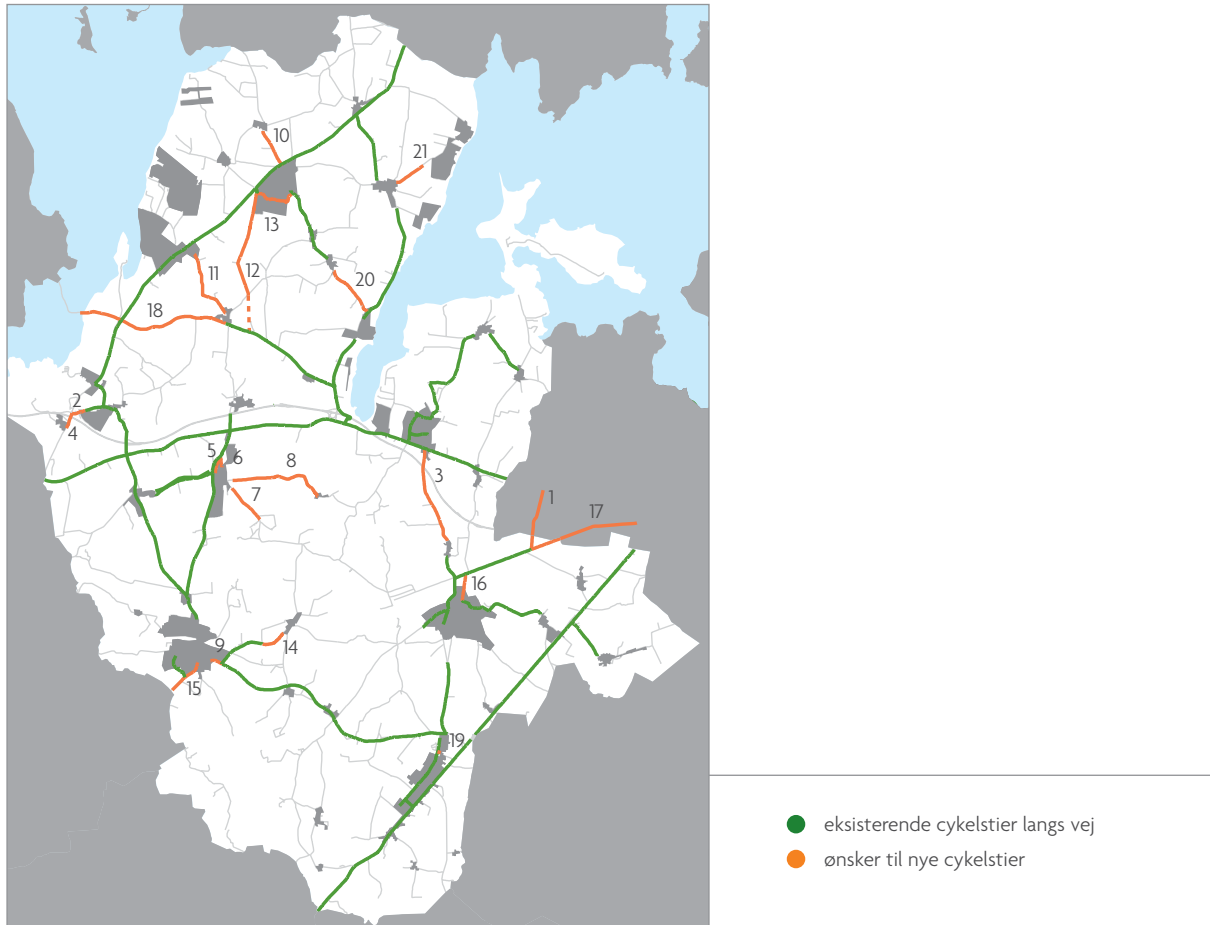
PROJEKTLISTE MED ØVRIGE ØNSKER TIL CYKELSTIER

I forbindelse med den offentlige høring af Trafiksikkerhedsplan 2010 for Lejre Kommune, er der fremkommet en række ønsker til nye cykelstier. Disse ønsker fremgår af projektlisten og kortet på side 25. På listen er der både små og store projekter. Enkelt større cykelstiprojekter på listen er også beskrevet i de forrige afsnit.

| Nr. | Tekst | Længde | Anlægs- overslag mio kr. | Bemærkning |
|-----|--|--------|--------------------------------|--|
| 1 | Cykelsti på Lyngageren mellem Ledreborg Allé og Lindenbergvej | 0,4 | 1,0 - 1,5 | Skal koordineres med Roskilde Kommune, som samtidig skal anlægge ca. 2,5 km sti |
| 2 | Cykelsti mellem Kr. Sonnerup og Vintre Mølle | 0,5 | 1,0 - 1,5 | Skal koordineres med Vejdirektoratets planer om etablering af cykelsti langs Elverdamsvej. Udførselstidspunkt p.t. ej planlagt |
| 3 | Cykelsti på Orehøjvej mellem Gevninge og Gl.Lejre. | 2,6 | 5,0 - 7,5 | |
| 4 | Cykelsti langs Elverdamsvej fra Ordrup Gade til Ordrupvej | 0,4 | 1,0 - 1,5 | Skal koordineres med Vejdirektoratet, idet stien skal forløbe langs statsvej |
| 5 | Cykelsti langs Bjergskovvej og Egevej ved Kr. Såby | 0,5 | 1,0 - 1,5 | Der er etableret cykelsti i sydgående retning. Ønsker også i nordgående retning. |
| 6 | Cykelsti langs Bogøvej fra Egevej til Kr. Såby Skole | 0,3 | 0,5 - 1,0 | Der er udført trafiksikkerhedsforanstaltninger i 2010 |
| 7 | Cykelsti fra Kr. Såby til Såby Sand langs Skullerupvej | 1,1 | 2,0 - 3,5 | |
| 8 | Cykelsti fra Kr. Såby til Til Abbetved langs Brobjergvej | 2,7 | 5,5 -8,0 | |
| 9 | Cykelsti på Roskildevej i Hvalsø i svinget ud Hvalsø ældrecenter | 0,3 | 0,5 - 1,0 | |
| 10 | Cykelsti langs Nr. Hyllingevej fra Elverdamsvej til Nørre Hyllinge | 1,1 | 1,0 | Prissat i Trafiksikkerhedsplanen |
| 11 | Cykelsti langs Ejbyvej fra Rye til Ejby | 1,7 | 3,5 - 5,0 | |
| 12 | Cykelsti langs en evt. forlængelse af Vintappervej fra Kr. Hyllinge | 2,9 | 6,0 -9,0 | |
| 13 | Cykelsti langs Ammershøj | 1,2 | 2,5 - 3,5 | |
| 14 | Cykelsti langs Raunsbjergvej fra Raunsbjerggård til Kisseruo | 1,0 | 2,0 - 3,0 | |
| 15 | Cykelsti langs Ny Ringstedvej fra rundkørslen i Hvalsø til kommunegrænsen mod Holbæk | 1,1 | 2,0 - 3,5 | |
| 16 | Cykelsti langs Blæsenborgvej i Lejre | 0,7 | 1,5 - 2,0 | Blæsenborgvej kan som alternativt nedgraderes til 40 km/t. |
| 17 | Cykelsti langs Ledreborg Allé fra Lyngageren til kommunegrænsen mod Roskilde | 0,9 | 2,0 - 2,5 | Skal koordineres med Roskilde kommune |
| 18 | Cykelsti langs Munholmvej fra Rye til Munkholmbroen (kommunegrænsen) | 3,7 | 7,0 - 11,0 | |
| 19 | Opgradering af Kirkestien i Osted mellem Alfarvejen og Byvejen | 0,1 | 0,2 - 0,3 | |
| 20 | Cykelsti langs Karlebyvej fra Lyndby til Ll. Karleby | 1,5 | 1,0 | Prissat i Trafiksikkerhedsplanen |
| 21 | Cykelsti langs Gershøjvej fra Holtensmindevej til Strandbakken | 1,1 | 1,5 | Prissat i Trafiksikkerhedsplanen |

SAMMENHÆNG I KOMMUNEN

NUMMERERING AF ØNSKER TIL NYE CYKELSTIER



SÆRLIGE BYPROBLEMATIKKER

Der er et dilemma mellem at sikre bilisterne god tilgængelighed og høj fremkommelighed, og samtidig motivere borgerne til at cykle og bruge kollektiv trafik mere. Bedre forhold for bilisterne kan også have en negativ effekt på målet om at fredeliggøre bysamfund og boligområder.

Der må vælges mellem, hvor man ønsker at sikre fremkommeligheden for biltrafikken og hvor man vil satse på en kollektiv betjening og de bløde trafikanter. Biltrafikken skal i videst mulig omfang ledes udenom byerne og ud på de større veje. Det kan bl.a. ske ved at øge fremkommeligheden på de eksisterende veje. Men i mindre omfang kan omfartsveje udenom byerne også være relevante løsninger.

Der indgår derfor i projektkataloget også enkelte større vejprojekter, som dels kan forbedre fremkommeligheden for biltrafikken og dels aflaste byer for gennemkørende trafik.

I trafikikkerhedsplanen 2010 for Lejre Kommune er der udpeget 10 projekter, som løbende vil blive realiseret over de kommende år.

PROJEKTFORSLAG FOR VINTAPPERVEJS FORLÆNGELSE.



ÆNDRINGER I TRAFIKKEN (ANTAL KØRETØJER PR. ÅRSDØGN)

| | |
|---------------|-----------------|
| ● 1500 - 3000 | ● -500 - 0 |
| ● 1000 - 1500 | ● -1000 - -500 |
| ● 500 - 1000 | ● -1500 - -1000 |
| ● 0 - 500 | ● -3000 - -1500 |

Kilde: Beregning med TMM-model for Lejre Kommune

KIRKE SÅBY - FORBINDELSSESVEJ VED NYT BOLIGOMRÅDE
Etablering af en forbindelsesvej mellem Omøvej og Alsvej i Kirke Såby, som skal aflaste bymidten for den gennemkørende trafik til det planlagte boligområde ved Fuglevang i Kirke Såby. *Projektet er ikke vurderet økonomisk.*

FARTDÆMPNING I LANDSBYERNE

Mange oplever, at der er meget tung trafik gennem i deres boligområder og at bilerne kører (for) stærkt. Det gælder bl.a. i: Osted, Rye, Sæby, Kattinge, Herslev og Gl. Lejre. Lejre Kommune vil i det fremtidige arbejde med hastighedsplanlægning have særligt fokus på fartdæmpning på vejnettet i kommunens bysamfund.

VINTAPPERVEJS FORLÆNGELSE

En forlængelse af Vintappervej syd for Kirke Hyllinge frem til Munkholmvej vil aflaste flere af de nord-sydgående veje i den nordlige del af kommunen. Den gennemkørende trafik vil med en forlængelse af Vintappervej kunne ledes uden om Rye. Der vil også ske en betydelig aflastning af Lyndby og Karlebyerne.

Projektet vil indebære nyanlæg af ca. 1,3 km vej i åbent land og en opklassificering af den eksisterende Vintappervej, ca. 2,8 km samt etablering af rundkørsel ved Munkholmvej.

Skønnet anlægsoverslag: 37 mio. kr. i henhold til enhedspriser på s. 22.

Trafikmodelberegninger viser, at Vintappervejs forlængelse vil få en trafikbelastning på ca. 2.800 biler i døgnet. Den nuværende Vintappervej vil få en trafikstigning på ca. 1.300 biler i døgnet og på Munkholmvej øst for Rye vil trafikken stige med ca. 1.000 biler i døgnet.

Gennem Rye vil der ske en aflastning på 1.500-1.800 biler i døgnet, hvilket svarer til en reduktion i trafikken på op til 50%. Karlebyvej aflastes med ca. 500 biler i døgnet svarende til et fald i trafikken på mere end 20%.

Samlet set giver projektet en reduktion i trafikanternes tidsforbrug på ca. 20.000 timer om året, uden at de kørte kilometer på vejnettet forøges. Projektet bidrager til at fredeliggøre Lyndby, Rye, St. og Ll. Karleby og Sæby.

Projektet indgik i en tidligere investeringsoversigt fra Bramsnæs Kommune i 2005 med et samlet beløb på 52 mio. kr.

SÆRLIGE BYPROBLEMATIKKER

VESTLIG OMFARTSVEJ VED KIRKE HVALSØ

En vejforbindelse vest om Kirke Hvalsø som forbinder Tølløsevej med Holbækvej. Vejen vil aflaste Tølløsevej, som i et vist omfang benyttes som gennemfartsvej.

Projektet er ikke vurderet nærmere.

ØSTLIG OMFARTSVEJ I KIRKE HVALSØ

Tunnelen under jernbanen i Kirke Hvalsø er så lav, at høje lastbiler ikke kan komme igennem. Det fører til unødigt trafik gennem Kisserup eller Kirke Soderup.

Det foreslås at etablere en forbindelsesvej mellem Bentsensvej ved byggemarked til Raunbjergvej, med tilslutning nord for broen over jernbanen. Vejen kan f.eks. anlægges i forbindelse med udviklingen af det planlagte større boligområde i Buske. Projektet kan med fordel ses i sammenhæng med udvidelsen af Nordvestbanen.

Projektet er ikke vurderet økonomisk.

STØRRE FRIHØJDE I VIADUKTEN PÅ LEJREVEJ

Den lave højde i viadukten tvinger mange lastbiler til områdets virksomheder til at benytte Bygaden/Blæsenborgvej og Stationsvej. Det giver meget tung trafik gennem byen til gene for beboere og turister.

Anlægsoverslag: 3,6 mio. kr.

TRAFIKSIKKERHEDS- OG SKOLEVEJSPROJEKTER

De følgende projekter er fra Trafikikkerhedsplanen.

Projekterne vil mindske generne fra den gennemkørende trafik i landsbyerne ved at: Sænke hastighedsgrænserne, lave fastdæmpninger og sikre bedre krydsningsforhold for cyklister og gående.

HOLBÆKVEJ-HOVEDGADEN I KIRKE HVALSØ

Strækningen trafiksaneres med hævdede flader i krydsene ved Vestergade, Nørregade og Søvej. I rundkørslen (Holbækvej/Hovedgaden/Tølløsevej/Bentsensvej) markeres cyklistarealet mere tydeligt, fx med en farvet overfladebehandling på asfalten.

Anlægsoverslag: 450.000 kr.

LINDENBORGVEJ I GEVNINGE

Krydset Lindenborgvej/Abbetvedvej ombygges til rundkørsel. Der anlægges en større midterhelle med forsætning af kørespor som byport i den østlige ende af byen. På strækningen igennem byen indsnævres køresporene, og det overskydende areal bruges til punktvis midterheller.

Anlægsoverslag: 4,8 mio. kr.

HORNSHERREDVEJ I LYNDBY

Etablering af yderligere fartdæmpende foranstaltninger igennem byen, f.eks. midterheller med kanalisering i krydsene Hornsherredvej/Lejregårdsvej/Lyndby Gade og Hornsherredvej/Lyndby Gade.

Anlægsoverslag: 200.000 kr.

ALFARVEJEN/FUGLETOFTEN I OSTED

Der anlægges en hævet flade i krydset ved Alfarvejen. På Fugletoften fjernes parkeringsbåsene og der etableres cykelbaner i begge sider af vejen. Endvidere anlægges der forsætninger med indsnævring til ét kørespor. Forsætningerne skal indrettes med cykelsluser. Det foreslås desuden, at trafikstrukturen i Osted ændres, så Alfarvejen åbnes ud til Hvalsøvej.

Anlægsoverslag: 250.000 kr.

SKOLEVEJ OG STISYSTEM VED HVALSØ SKOLE I KIRKE HVALSØ

Hvis skolen ikke har en trafikpolitik anbefales det, at der udarbejdes en sådan. I trafikpolitikken ses der blandt andet nærmere på afsætningsforholdene, og der formuleres en politik for, hvordan færdsel til og fra skolen skal foregå. Dårlig eller manglende afmærkning på vejen skal udbedres. Desuden trænger vejen og den hævdede flade, hvor stien fra søområdet munder ud, til en generel renovering.

Anlægsoverslag: 100.000 kr.

LINDENBORGVEJ VED HORNSHERREDVEJ

Der etableres signalregulering i krydset Lindenborgvej/Hornsherredvej samt hastighedsbegrænsning på 70 km/t omkring det signalregulerede kryds.

Anlægsoverslag: 1,5 mio. kr.

TRAFIKSIKKERHEDSPLEANER FOR SKOLER

Styrke samarbejdet med skolerne, evt. gennem netværket af kontaktlærere. Temaer for samarbejdet kan være skolepatruljer, kampagner om hensynsfuld kørsel ved skoler mv. Som en konsekvens af den nye skolestruktur kan der også være behov for infrastrukturmæssige ændringer, for at sikre skolevejene yderligere.

ØVRIGE PROJEKTER

Gennemføre hastighedsplanlægning for hele kommunen med særligt fokus på skoleveje.

FORHOLDENE FOR PENDLERE

Den kollektive trafik skal være et tilvalg for pendlerne. Derfor skal der fokus på hele rejsen: Gode forbindelser til stationerne - med både bil, cykel, bus og gang; gode P-forhold ved stationer og evt. ved busknodepunkter; god sammenhæng mellem køreplanerne for bus og tog.

FORBEDRING AF JERNBANEN MELLEMLER LEJRE OG VIPPERØD
Folketinget har i foråret 2010 vedtaget en anlægslov for banen. Projektet vil både øge kapaciteten og hastigheden på strækningen og det vil kunne give en betydelig øget frekvens og en større andel af pendlingsture med toget. I anlægsloven indgår også renoveringer/ombygning af stationerne i Hvalsø og Lejre for 500.000 kr.

PENDLERPARKERING VED STATIONERNE

Både ved Lejre og Hvalsø stationer er der stort pres på både bil- og cykelparkeringspladser. En parkeringsanalyse i september 2009 viste at parkeringspladsen ved Hvalsø station på hverdage er udnyttet fuldt ud i dagtimerne.

Der udarbejdes et konkret projekt for at tilvejebringe flere parkeringspladser ved Lejre og Hvalsø stationer, evt. i samarbejde med DSB.

ØVRIGE FORHOLD VED HVALSØ STATION

Minihøringen peger på et behov for en gangbro/tunnel over eller under banen for at opnå bedre og sikrere forhold for cyklisterne og for at forhindre ulovlig krydsning af banen.

En mulig placering er ved Tølløsevejens Børnehaven. Gangbroen vil også kunne give en direkte forbindelse til og fra stationen til det planlagte bytorv i Hvalsø, så P-arealerne ved stationen kan benyttes af handlende i weekenden, og pendlerne kan få glæde af P-pladserne ved butikstorvet i hverdagene.

Projektet er ikke vurderet økonomisk.

BEDRE UDNYTTELSE AF MOTORVEJSNETTET

Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde udvides af Vejdirektoratet. Når projektet er færdig (forventet 2013) vil flere vælge motorvejen, frem for at "sive" gennem Lejre kommunen, som det sker i dag.

PARKER & REJS PLADSER

Lejre Kommune vil arbejde for at Vejdirektoratet anlægger Parker & Rejs anlæg ved tilslutningsanlæg til motorvejene. Derudover bør mulighederne for en evt. Parker & Rejs plads ved Vintappervejen i Kirke Hyllinge vurderes.

HURTIGBUSSE PÅ MOTORVEJENE

Movia arbejder på et net af hurtigbusser, som i myldretiderne må benytte nødsporet på motorvejene og på den måde komme uden om myldretidskøerne. Lejre Kommune vil arbejde for at der bliver et stoppested i kommunen, hvis der etableres en hurtigbus på Holbækmotorvejen. Dette kan evt. være ved tilslutningsanlægget ved Borrevejle.

Anlægsoverslag: Ingen direkte omkostninger for kommunen til at oprette og drive en regional buslinje.

ØVRIGE PROJEKTER

Gennemføre kampagner rettet mod virksomhederne i kommunen, for at fremme cykling og brug af tog og bus til arbejde. Det gavner også borgernes sundhed.

Budgetoverslag (enhedspriser): 500.000 kr. over 4 år.

MILJØ OG KLIMA

Projekterne under dette tema er dels af en mere generel karakter, hvor det handler om at øge fokus på sammenhængen mellem trafik, miljø og sundhed og dels konkrete projekter, som kan reducere støjbelastningen på udvalgte strækninger og bysamfund.

STØJREDUCERENDE VEJBELÆGNINGER

Støjensyn bliver indtænkt når der skal ny belægning på vejene: Der vil blive brugt støjsvage belægninger, i det omfang det er muligt. På en bygade, hvor bilerne kører med 50 km/t, kan støjsvag asfalt dæmpe støjen med ca. 2 dB(A).

Anlægsoverslag: Etableres den støjsvage belægning ifm. den almindelige vedligeholdelse af vejnettet, er der ingen ekstra omkostninger. Denne type belægning har både i forhold til anlæg og drift samme pris som en almindelig belægning.

STØJ FRA MOTORVEJE

En væsentlig del af støjproblemerne i Lejre Kommune stammer fra trafikken på Holbækmotorvejen. Lejre Kommune vil tage spørgsmålet op med Vejdirektoratet for at finde løsninger, som kan reducere støjbelastningen langs motorvejen i Lejre Kommune.

Anlægsoverslag: Ingen direkte omkostninger for kommunen.

KAMPAGNER OG INFORMATION

Kampager om trafik, miljø og sundhed kan stimulere borgerne til at tænke i nye vaner.

- Koblingen mellem trafikvaner og sundhed er et oplagt tema. F.eks. deltager Lejre kommune i den årlige "Vi cykler til arbejde"-kampagne. Kommunen kan støtte yderligere op om kampagen ved at promovere den over for kommunens virksomheder. Netop den daglige cykeltur kan være der hvor den anbefalede daglige motion kan passes ind i en travl hverdag.
- CO₂-udslip og klimaproblematikken er et andet kampagnetema, hvor transportadfærd spiller en væsentlig rolle.
- Måltrettet markedsføring af alternative transportløsninger. Oplagte målgrupper er bylaug, foreninger og institutioner samt nyttilflyttere, der endnu ikke har etableret faste transportvaner.

Budgetoverslag: Afhængig af ambitionsniveauet: 0,5 mio- 2 mio. kr. over 4 år.

TRANSPORTPLANER FOR KOMMUNES VIRKSOMHEDER

Kommunen kan udarbejde en Transportplan for kommunens virksomheder. Den kan omfatte både firmakørsel og kørsel mellem hjem og arbejdsplads. Elementerne i en transportplan kan bl.a. være: Samkørselsdatabase på intranettet, delebilsordninger, tilbyde medarbejderne "Erhvervskortet", som er et skattebegünstiget kort til den kollektive trafik, indkøb af firmacykler mm. På den måde kan kommunen vise vejen for andre større virksomheder i kommunen ved "at feje for egen dør". Transportplanen kan være en del af kommunens klima initiativer.

PLANLÆGNINGSMÆSSIGE TILTAG

Støjensyn skal indarbejdes i forbindelse med planlægningen af alle nye veje og boligområder og ved ombygninger.

Areal- og trafikplanlægningen skal sikre at støjgenerne i fremtidige boligområder blive mindst mulig. Det betyder bl.a. at der skal tages særlige hensyn for at sikre områder der i dag ikke er støjbelastede. F.eks. når områderne udbygges, og når veje og andre funktioner planlægges i nærheden.

Når der bygges nyt skal lokalplanen sikre, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejstøj overholdes.

Støjniveauet (L_{den}) ved boligfacader og på primære opholdsarealer må ikke være over 58 dB(A).

Støjforhold skal indtænkes tidligt i planlægningen når nye veje skal bygges eller eksisterende veje skal ændres. Det samme gælder, hvis projekter betyder at trafikken på de eksisterende veje ændres betydeligt.

De gennemførte analyser og ideer og forslag fra borgerne giver basis for en bruttoliste af projekter, som kan bidrage til at opfylde kommunens målsætninger på trafik- og miljøområdet. Det er projekter og løsningsforslag, som spænder vidt både i projekternes karakter og i de tilknyttede omkostninger.

Det foreslås, at en realisering af projekter i Infrastrukturplanen sker via puljer, som årligt får tilført ressourcer, efter samme model som det hidtil har været praksis på trafikikkerhedsområdet.

Puljerne kan følge de samme fire temaer, som planen er bygget op om og projekterne kan prioriteres inden for hver pulje.

- En "sammenhæng i kommunen pulje" primært til cykelstiprojekter, der sikrer bedre cykelforbindelser mellem kommunens bysamfund og til stationer og skoler.
- En bypulje målrettet projekter, der forbedrer bymiljøet ved at sænke hastigheden, mindske gennemkørslen og give bedre forhold for cyklister og gående. Et særligt fokusområde vil være skoleveje.

- En pendler pulje målrettet tiltag der forbedrer de mange pendlere forhold primært ved stationerne og de store udfaldsveje.
- En miljø og klima pulje, til at gennemføre projekter, der mindsker støjgenerne og kampagner, der kan motivere til mindre energiforbrugende transport.

Der er projekter, som vil gå på tværs af indsatsområderne. Disse kan evt. gives en højere prioritet, da de alt andet lige vil have en større effekt. Det gælder f.eks. projekter rettet mod at mindske hastigheden og den gennemkørende trafik i bysamfundene.

Større infrastrukturprojekter forudsættes finansieret gennem separate anlægsbevillinger ved de årlige budgetforhandlinger. For mange af de større anlægsprojekter er der endnu ikke uarbejdet projektforslag, hvor den trafikale effekt og økonomi er vurderet.

Forslag der kan forbedre busdriften er vurderet i Lejre kommunes Plan for Kollektiv Trafik fra 2010. Her er der foretaget en detaljeret gennemgang af busstrukturen i kommunen, og konkrete forslag og ideer er vurderet.

PROJEKTERNE I DE FØLGENDE PROJEKTLISTER ER IKKE PRIORITEREDE

| PROJEKTER | TEMA | | | |
|---|-----------------------|-------------------|--------------------|----------------|
| | Sammenhæng i kommunen | By-problematikker | Pendlernes forhold | Miljø og klima |
| Fokus på Sammenhæng i kommunen | | | | |
| Cykelsti mellem Kattinge og Herslev | ■ | | | ■ |
| Cykelsti mellem Gevninge og Lejre | ■ | | ■ | ■ |
| Cykelsti mellem Øm og Gøderup | ■ | | | ■ |
| Cykelsti mellem Kattinge og Svorgslev/Roskilde | ■ | | ■ | ■ |
| Cykelsti mellem Lejre og Roskilde | ■ | | ■ | ■ |
| Cykelsti mellem Østed og Viby | ■ | | ■ | ■ |
| Cykelsti langs Munkholmvej fra Rye til kommunegrænsen | ■ | | | ■ |
| Cykelsti fra Hvalsø til Kisserup | ■ | | | ■ |
| Øvrige mindre cykelstiprojekter | ■ | | | ■ |

| PROJEKTER | TEMA | | | |
|---|-----------------------|-------------------|--------------------|----------------|
| Fokus på By problematikker | Sammenhæng i kommunen | By-problematikker | Pendlernes forhold | Miljø og klima |
| Kirke Såby – forbindelsesvej ved nyt boligområde | ■ | ■ | | |
| Fartdæmpning i landsbyerne * | | ■ | | ■ |
| Vintappervejs forlængelse | ■ | ■ | ■ | |
| Vestlig omfartsvej ved Kirke Hvalsø | | ■ | | ■ |
| Østlig omfartsvej i Kirke Hvalsø | | ■ | | ■ |
| TRAFIKSIKKERHEDS- OG SKOLEVEJSPROJEKTER ** | | | | |
| Trafiksikkerhedsplaner for skoler | | ■ | | ■ |
| Impl. af hastighedsplanlægning for hele kommunen | | ■ | | ■ |
| Automatisk hastighedskontrol (ATK) og mobile fartvisere | | ■ | | ■ |
| Større frihøjde i viadukten på Lejrevej i Lejre | ■ | ■ | | |

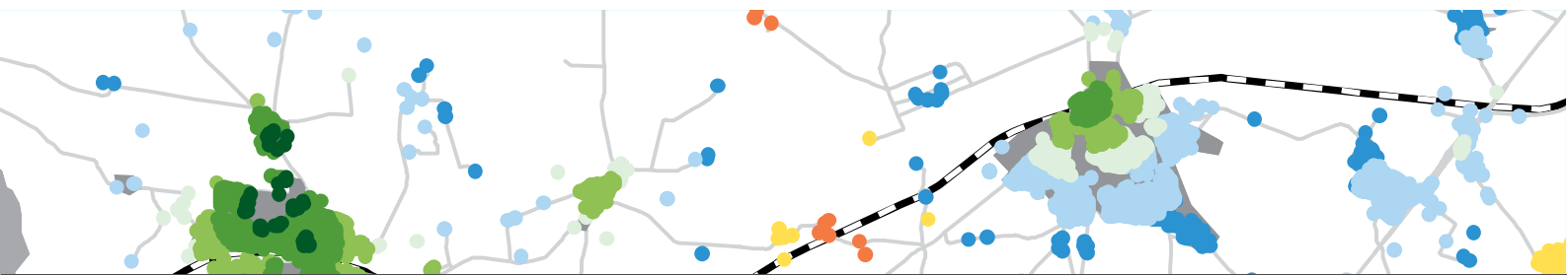
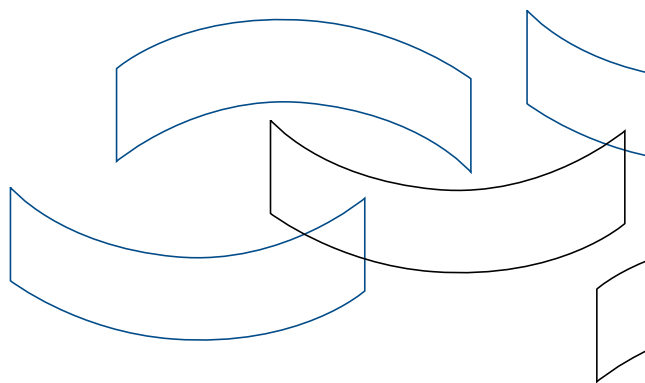
* bl.a. Rye, Sæby, Kattinge, Herslev, Gl Lejre ** Trafiksikkerhedsplanens ti prioriterede projekter

| PROJEKTER | TEMA | | | |
|--|-----------------------|-------------------|--------------------|----------------|
| Fokus på Pendlernes forhold | Sammenhæng i kommunen | By-problematikker | Pendlernes forhold | Miljø og klima |
| Pendlerparkering ved stationerne | | | ■ | |
| Gangbro/tunnel over eller under banen ved Hvalsø station | ■ | ■ | ■ | |
| Bedre udnyttelse af motorvejsnettet | | | ■ | |
| Parker & Rejs pladser ved motorvejsudfletninger | | | ■ | ■ |
| Hurtigbusser på motorvejene | | | ■ | |
| Kampagner rettet mod virksomhederne | | | ■ | ■ |

| PROJEKTER | TEMA | | | |
|---|-----------------------|-------------------|--------------------|----------------|
| Fokus på Miljø og klima | Sammenhæng i kommunen | By-problematikker | Pendlernes forhold | Miljø og klima |
| Støjreducerende vejbelægninger | | ■ | | ■ |
| Støj fra motorveje | | ■ | | ■ |
| Kampagne: "Vi cykler til arbejde" | | ■ | ■ | ■ |
| Information: Mobilitetspakke til borgerne | ■ | | ■ | ■ |
| Transportplaner for kommunes virksomheder | | ■ | ■ | ■ |
| Måltrettet areal- og trafikplanlægning | ■ | ■ | | ■ |



LEJRE KOMMUNE



Infrastrukturplanen er et langsigtet arbejdsredskab, der skal støtte prioriteringen mellem konkrete infrastrukturprojekter og indsatser i fremtiden. Planen sætter fokus på fire særlige indsatsområder: Sammenhængen i kommunen, Særlige byproblematikker, Forhold for pendlere samt Miljø og klima. Projekterne støtter op om målet om Lejre som en attraktiv og moderne bo- og oplevelseskommune. Og tager samtidig hensyn til de fælles forpligtelser for en bæredygtig fremtid, inden for de økonomiske rammer.