

Baggrundsnotat for veje til Kommuneplan 2014

1) Lovgivning/krav og overordnet planlægning

Planloven og Vejloven

§ 11 a, stk 1 nr 4

Kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for beliggenheden af trafik anlæg.

§ 11a stk. 1, nr. 4 og LBEK nr. 893 af 09/09/09 om offentlige veje, §§ 27-29.

Det skal klarlægges gennem kommuneplanlægningen, såfremt lokale vejplaner og trafiktekniske tiltag vurderes, enten at kunne få konsekvenser for eksisterende eller planlagte overordnede vejforbindelser og trafik anlæg, eller at det vurderes at kommuneplanen kan få trafikale konsekvenser, der rækker ud over kommunegrænsen.

Byrådet tager stilling til vejprojekter både som planmyndighed og som vejbestyrelse. Efter vejloven er der fastsat høringsprocedurer, der skal sikre koordineringen af de forskellige vejbestyrelses vejplaner, således at der er gensidig orientering om planerne og evt. forhandlinger herom.

§ 11e, stk. 1, nr. 9.

Af kommuneplanens redegørelse skal sammenhængen med trafik selskabernes trafikplan for offentlig servicetrafik fremgå.

Til belysning af planens sammenhæng med ovennævnte trafikplaner redegøres der for de trafikale konsekvenser af udlæg af nyt byområde, herunder mulighederne for at sikre adgang til kollektiv trafik.

§ 11a, stk. 1, nr. 4 og bemærkninger til L571.

Den overordnede infrastruktur og arealreservationer efter konkrete projekterings- og anlægslove skal indgå som retningslinjer i kommuneplanerne.

Ved udlæg af nye byområder og udformning af lokale trafik anlæg op til eksisterende overordnede veje og baner er det vigtigt at respektere de hensyn til natur, landskab og kulturmiljø, der blev taget ved etablering af de pågældende anlæg. Det gælder bl.a. faunapassager eller andre afværgeforanstaltninger, der kan være etableret på grund af EU's habitatdirektiv.

Standardisering af kommuneplandata, PlanDK3, registreringsbehov og begrebsdefinitioner. Version 3.0.1, Naturstyrelsen.

Planlovens retningslinje omfatter beliggenheden af eksisterende trafik anlæg og af arealreservationer til planlagte trafik anlæg. Vej og trafik anlæg registreres i PlanDK3 med temakoderne 1104 og 1105.

Fingerplan 2013

Fingerplan 2013 rummer reservationer til hhv Motorveje og øvrige overordnede veje.

§ 23. Den kommunale planlægning skal medtage arealreservation til følgende mulige fremtidige, overordnede vejanlæg:

(Kortbilag K)

- Ring 5, Tværvej mellem Holbæk motorvejen og Måløv
- Ring 5, Tværvej mellem Tune Landevej og Sydvej

Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen 2013

Det er en statslig interesse at; kommuneplanlægningen arbejder for principperne i den politiske Aftale om en grøn transport politik fra januar 2009. Nogle af initiativerne i Aftale om en grøn transportpolitik støtter i særlig grad de overordnede interesser i planlægningen, lige som nogle af aftalens initiativer er særligt relevante for den kommunale planlægning.

Aftalen om en grøn transportpolitik indeholder bl.a. følgende overordnede principper for en grønnere transportpolitik:

- Transportens CO2-udledning skal ned.
- Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.
- Vejkapaciteten skal udbygges, dér hvor behovet er størst, dvs. dér hvor der i dag er de største trængselsproblemer, men også, hvor man kan se, at den fremtidige trafikvækst som følge af erhvervs- og samfundsudviklingen vil kræve en udbygning af infrastrukturen.
- Cyklismen skal fremmes - valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed.
- Broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur.
- Støj og luftforurening i byerne skal ned.

Regional udviklingsplan 2012

Infrastruktur driver vækst. Hovedstadsregionen som international storbyregion og centrum i Øresundsregionen. Opmærksomhed på kobling til Femern-forbindelse og stigende godstrafik over Storebælt. Fokus på flyforbindelser, højhastighedstog og udbygning af det kollektive toget, s-tog og metro.

Den lokale tilgængelighed i regionen skal styrkes. Fokus på udvikling af ringforbindelser, herunder ny ringforbindelse med tilslutning til Femern-forbindelsen via Høje-Taastrup (både bane og vej).

2) Opfølgning fra Udviklingsstrategi 2012 og evt politikker

Udviklingsstrategi 2012:

En stærk position i Hovedstadsregionen:

Høje-Taastrup Kommune har en meget central placering i Hovedstadens erhvervsstruktur. Kommunen rummer ca. 28.000 arbejdspladser, og 21.000 borgere pendler hver dag til arbejde i Høje-Taastrup. Ved at arbejde for at infrastrukturen fastholdes og udvides fastholder kommunen sin styrkeposition. Eksempelvis ved at arbejde for gennemførelse af planerne for Ring 5 mod nord og syd, samt en videreførelse af letbane gennem Høje-Taastrup.

Byrådet vil blandt andet arbejde for;

Videreudvikle den regionale infrastruktur til og fra kommunen. Der skal arbejdes for en statslig medfinansiering af projekterne.

Byrådet vil arbejde for at indrette byerne, så en større del af borgernes daglige transport kan ske på cykel eller til fods. Det giver også sundhedsmæssige fordele. Stisystemer og sikre trafikveje er med til dette.

3) Eksisterende kommunale planer

Bestemmelser om veje er beskrevet i Kommuneplan 2010's hovedstruktur og i rammeplaner for byerne.

4) Behov for ændring af kommuneplanen

Forslag om nyt vejhieraki:

- Eksisterende vejtema i kommuneplan 2010 er et resultat af tidligere kommuneplaners benævnelser og retningslinjer for trafikken. Der er behov for opdatering af vejtemaet i kommuneplanen med henblik på forenkling af vejbenævnelser. Mindre vejstrækninger som indgår i stinet, busgade samt promenade udgår som visning i kommuneplanen, som følge af forenkling af temaer, som vises i kommuneplanen.

Vejhieraki, hovedstruktur Kommuneplan 2010:

Motorvej	Overført fra Fingerplan 2007	Videreføres
Overordnet vej	Overført fra Fingerplan 2007	Videreføres delvist fra Fingerplan + ny betegnelse
Overordnet trafikvej	Overført fra Kommuneplan 2006	Ny betegnelse og registrering
Underordnet trafikvej	Overført fra Kommuneplan 2006	Ny betegnelse og registrering
Kvartersvej	Overført fra Kommuneplan 2006	Ny betegnelse og registrering
Busgade	Overført fra Kommuneplan 2006	Udgår
Promenade	Overført fra Kommuneplan 2006	Udgår
Rolig vejstrækning der indgår i stinet	Overført fra Kommuneplan 2006	Indgår i stiturer, se andet notat dok 639/13

Vejhieraki, forslag til Kommuneplan 2014:

Motorvej	Overføres fra Fingerplan 2013
Regionale veje	Overordnede veje overføres fra Fingerplan 2013 og benævnes regionale veje i Kommuneplan 2014
Fordelingsveje	Opdateret fra Kommuneplan 2010
Boligveje	Vises ikke på kort

Opdatering af retningslinjer for veje og registreringer på kort:

- Kort og tekst gennemgås og konsekvensrettes som følge af nyt vejhieraki. Som konsekvens af forslag om nyt vej hierarki, er det ikke alle veje fra Kommuneplan 2010, som vises i Kommuneplan 2014. Kommuneplan 2014 vil fx kun vise regionale veje og fordelingsveje og ikke boligveje.
- Generel "oprydning" i retningslinjer for veje og trafik i kommuneplanen herunder også rammeplaner for byerne. Retningslinjer for trafik i rammeplaner for byerne vurderes for evt udtagelse af kommuneplanen eller redigering, så de er gældende for hele kommunen. Enkelte særlige bestemmelser om trafik i byerne bibeholdes. Redigering af tekst om trafik i rammeplaner for byerne, se dok 69000/13.
- Opdatering af vejplan og vejkort i forhold til aktuel planlægning.
- Tilføjelse af nye retningslinje, der sikre stillingtagen til evt beplantningsplan ved anlæg af nye veje. Det tilføjes i redegørelsen at det skal vurderes, hvordan en beplantnings-

plan kan understøtte byernes grønne struktur og byens eller lokalområdets særlige beplantningsmæssige karakteristika.

- Tilføjelse af ny retningslinje, der sikrer stillingtagen til evt niveaufri krydsning eller signalregulering, hvor cykelstier krydser trafikerede veje.
- Registrering af veje skal overholde planlovens krav og bestemmelser om registrering i plansystemDK3. Veje i Kommuneplan 2014 vil derfor blive vist som hhv eksisterende og planlagte veje.

Henvendelse fra Landsbylauget Fløng Sogn (dok 132767/12):

I henvendelse af 6.5.2012 ønsker Landsbylauget Fløng Sogn at bidrage med input til vejplan i forslag til Kommuneplan 2014. Landsbylauget peger på følgende:

A: Planlagt vejstrækning mellem Nørreled syd om Marbjerg til rundkørsel ved Trekrøner ønskes udtaget af Vejplanen – da den vil generere for meget trafik.

Vurdering: Det pågældende areal er udlagt som reserveareal for byudvikling. Som en del af planlægningen reserveres vejforbindelse gennem området. Vejen vil ikke i sig selv generere trafik men flytte trafik væk fra Marbjerg, hvilket er hensigtsmæssigt.

B: Planlagt vejstrækning ønskes udtaget af Vejplanen – så Fløng ikke bliver en "smutvej".

Vurdering: Henvendelsen giver anledning til en revurdering af vejudbygningsplanerne fra Kommuneplan 2010 i Fløngområdet. Det foreslås at imødekomme Landsbylauget ved at;

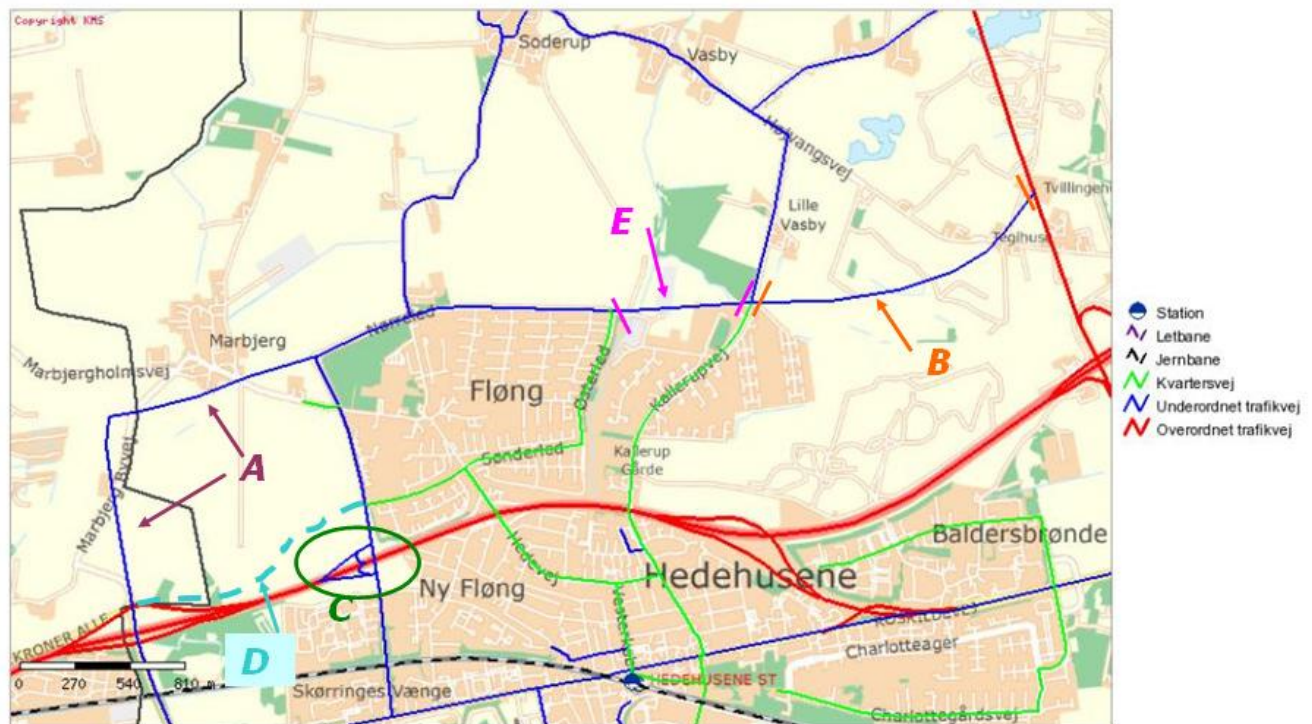
Fjerne den planlagte vejforbindelse mellem Kallerupvej og Ring 5, da Ring 5 er og planlægges som en motortrafikvej med niveaufrie kryds. Der bør ikke etableres en vejtilslutning så tæt på motorvejsrampeanlægget. Forbindelsen fra Fløng mod øst skal i Kommuneplan 2014 alene forstås som et princip, hvor der endnu ikke er fastlagt en linjeføring.

C: Kommentar: Manglende vestvendte ramper belaster Marbjerg med trafik.

Vurdering: Vestvendte ramper ved Marbjerg er afvist Vejdirektoratet af hensyn til trafiksikkerhed.

D: Etablering af rundkørsel ved Vesterled nord for Holbækmotorvejen til rundkørsel ved Trekrøner – så trafik ledes uden om Marbjerg og Hovedgaden.

Vurdering: Rundkørsel er etableret, og der er jf bemærkning A, planlagt en vejforbindelse til Trekrøner i princip.



Revision af Vejplan

Vejplan jf Kommuneplan 2010:

- Ring 5 - videreførelse mod nord, samt evt. regulering ved skæringen af Sydvej
- Sydvej - videreførelse mod vest frem til Brandhøjgårdsvej og evt. samtidig udretning ved skæringen af Ring 5
- Hedelandsvej - videreførelse mod nord samt tilslutning til betjening af nyt erhvervsområde syd for Roskildevej
- Forlængelse af Nørreled mod vest forbi Marbjerg til en planlagt vej i Roskilde Kommune mod syd til Holbækmotorvejen
- Forlængelse af Nørreled mod øst nord om Kalleruphaverne til forlængelse mod nord af Ring 5
- Forbindelse mellem de to eksisterende dele af Vesterled inkl. nyt tilslutningsanlæg til Holbækmotorvejen til erstatning for det eksisterende ved Hedevej
- En forbindelse mellem Hedesvinget og Hovedgaden
- Forlængelse af Blekinge Boulevard mod vest drejende mod syd til Bohus Boulevard
- Ændring af tværprofilerne for Blekinge og Skåne Boulevarder i området mellem Hveen Boulevard og Halland Boulevard.

Tilføjelser til Vejplan 2014:

- Ring 5: Etablering af rampeanlæg ved Ågesholmsvej og udbygning til fuldt rampeanlæg ved Roskildevej. Videreførelse mod syd og etablering af niveaufri krydsning med Sydvej. Fortsat fuldt rampeanlæg ved motorvejen når Ring5 videreføres.
- Sydvej - videreførelse mod vest frem til Brandhøjgårdsvej og evt. samtidig udretning ved skæringen af Ring 5. Forbindelse mod nord til Hedesvinget.
- Etablering af vejforbindelse fra Sønderled mod vest til Roskilde kommune.
- Forlængelse af Nørreled mod øst *nord om Kalleruphaverne til Kallerupvej.*
- Etablering af fulde motorvejsrampeanlæg ved Klovtoftekrydset og ved Hveen Boulevard.
- En underføring af vej og sti under jernbanen fra Hedeusene sydøst til Hovedgaden.
- Der reserveres areal til niveaufri stiforbindelse ved Ågesholmsvejs skæring med Ring 5.

Emner der udgår af Vejplan 2014:

- Forlængelse af Nørreled mod øst nord om Kalleruphaverne til forlængelse mod nord af Ring 5." til forlængelse mod nord af Ring 5" (udgår)
- Forbindelse mellem de to eksisterende dele af Vesterled inkl. nyt tilslutningsanlæg til Holbækmotorvejen til erstatning for det eksisterende ved Hedevej (udført)

Vejplan til Kommuneplan 2014:

- Ring 5 - videreførelse mod nord, samt evt. regulering ved skæringen af Sydvej. Etablering af rampeanlæg ved Ågesholmsvej og udbygning til fuldt rampeanlæg ved Roskildevej. Videreførelse mod syd og etablering af niveaufri krydsning med Sydvej. Fortsat fuldt rampeanlæg ved motorvejen når Ring5 videreføres
- Sydvej - videreførelse mod vest frem til Brandhøjgårdsvej og evt. samtidig udretning ved skæringen af Ring 5. Forbindelse mod nord til Hedesvinget.
- Hedelandsvej - videreførelse mod nord(i Roskilde Kommune) samt tilslutning til betjening af nyt erhvervsområde syd for Roskildevej
- Etablering af vejforbindelse fra Sønderled mod vest til Roskilde kommune.
- Forlængelse af Nørreled mod øst nord om Kalleruphaverne til Kallerupvej.
- En forbindelse mellem Hedesvinget og Hovedgaden. En underføring af vej og sti under jernbanen fra Hedehusene sydøst til Hovedgaden.
- Forlængelse af Blekinge Boulevard mod vest drejende mod syd til Bohus Boulevard
- Ændring af tværprofilerne for Blekinge og Skåne Boulevarder i området mellem Hveen Boulevard og Halland Boulevard.
- Etablering af fulde motorvejsrampeanlæg ved Klovtoftekrydset og ved Hveen Boulevard.
- Der reserveres areal til niveaufri stiforbindelse ved Ågesholmsvejs skæring med Ring 5.

Oversigt over ændringer i vejtema:

Vedr	Tekst		Kort
	Redaktionelle rettelser	Ændringer i udpegninger/retningslinjer	
Nyt vejhieraki	Hovedstruktur: Indarbejdelse af nyt vejhieraki i afsnit om trafik		Opdatering af kort jf nyt vejhieraki Obs: boligveje vises ikke på kort
Forslag om ændring i planlagte forbindelser		Planlagt vejforbindelse mellem Kallerup og Ring 5 udgår	Opdateres på kort
Forslag om nye retningslinjer	Retningslinjer for veje og retningslinjer for trafik i ramplaner for byerne redigeres med forslag om evt udtagning af kommuneplanen eller omformulering, så de er gældende for hele kommunen. Enkelte retningslinjer for trafik i byerne bibeholdes.	Nye retningslinjer: Det præciseres, at evt beplantningsplan ved nyanlæg, skal forholdes til retningslinjer for byernes grønne struktur (omformulering og tilføjelse til tidligere retningslinje). Det skal sikres, at der tages stilling til evt niveaufri krydsning eller trafiksignal hvor cykelstier og trafikerede veje krydser (omformulering og uddybning af tidligere retningslinje).	
Vejplan	Opdateres i forhold til aktuel planlægning		De planlagte veje skal fremgå af retningslinjekort

5) Forslag til nye eller ændrede retningslinjer eller kort

Veje - retningslinjer

Kommuneplan 2010 <i>(adm. Bemærkninger i parentes)</i>	Kommuneplan 2014
<p>Retningslinjer for veje:</p> <ul style="list-style-type: none">• Linjeføringer af veje i nye byområder er principielle. Den endelige fastlæggelse sker i den efterfølgende lokalplanlægning. Nogle af de viste veje vil eventuelt kunne undværes/nedklassificeres efter nærmere retningslinjer fastlagt i rammerne for lokalplanlægningen. <i>(videreføres)</i>• Der fastlægges et overordnet vejnet bestående af 3 kategorier: overordnede veje, underordnede veje og kvartersveje. Vejenes klassificering er bestemt af den funktion, de er tiltænkt i trafikafviklingen, og er uafhængig af, hvem der er vejmyndighed. Målet med systemet er i videst muligt omfang at forhindre konflikter mellem lokaltrafik og gennemkørende trafik med henblik på en bedre udnyttelse af kapaciteten og en forøgelse af trafiksikkerheden. <i>(omformuleres jf nyt vejhieraki)</i>• De overordnede veje skal bringe trafikken til og fra byarealerne. De skal endvidere afvikle gennemkørende trafik på tværs af det øst-vest-gående bybånd. De overordnede veje karakteriseres ved stor kapacitet og ved få tilslutninger. <i>(omformuleres jf nyt vejhieraki)</i>• De underordnede veje bringer trafikken ind i byområderne fra de overordnede veje og forbinder bybåndet med landsbyerne. De underordnede veje karakteriseres ved relativ stor kapacitet og ved relativt få tilslutninger. <i>(omformuleres jf nyt vejhieraki)</i>• Kvartersvejene bringer trafikken fra de underordnede veje ind i de enkelte kvarterer. Kvartersvejene fungerer således som opsamlings- og fordelingsveje, der i videst mulige omfang skal forhindre gennemkørende trafikstrømme på veje af lavere klasse. <i>(omformuleres jf nyt vejhieraki)</i>• Systemet skal betragtes som et overordnet princip, der vil være retnings-	<p>Primær vejstruktur</p> <ol style="list-style-type: none">1. Der fastlægges et overordnet vejnet bestående af 4 kategorier: Motorveje, regionale veje, fordelingsveje og boligveje. Kun motorveje, regionale veje og fordelingsveje er vist på retningslinjekortet. Vejenes klassificering er bestemt af den funktion, de er tiltænkt i trafikafviklingen, og er uafhængig af, hvem der er vejmyndighed. Målet med systemet er i videst muligt omfang at forhindre konflikter mellem lokaltrafik og gennemkørende trafik med henblik på en bedre udnyttelse af kapaciteten og en forøgelse af trafiksikkerheden.2. Vejstrukturen skal betragtes som et overordnet princip, der vil være retningsgivende for planlægning i eksisterende byområder og udbygning af nye byområder. I praksis vil det enkelte steder være nødvendigt at afvige fra princippet. <p><i>Reservation til Ring 5</i></p> <ol style="list-style-type: none">3. Der er reserveret areal i Transportkorridoren til videreførelse af Ring 5 mod nord fra Holbækmotorvejen. Reservationen er på kortet alene vist som en principiel linjeføring, idet vejforløbet ikke er endeligt fastlagt. Ring 5 kan desuden videreføres mod syd fra Sydvej gennem arealer i Ishøj kommune. <i>(videreført fra tema om overordnede trafikanlæg)</i> <p>Motorveje</p> <ol style="list-style-type: none">4. Motorvejenes primære funktion er at afvikle trafik mellem landsdelene. <p>Regionale veje</p> <ol style="list-style-type: none">5. De regionale vejes primære formål er at bringe trafikken på tværs i regionen.6. De regionale veje karakteriseres ved stor kapacitet og ved få tilslutninger. <p>Fordelingsveje</p> <ol style="list-style-type: none">7. Fordelingsvejenes primære formål er at bringe trafikken fra boligområderne til byfunktioner og til motorveje og regionale veje. Fordelingsvejene forbin-

givende for planlægning i eksisterende byområder og udbygning af nye byområder. I praksis vil det enkelte steder være nødvendigt at afvige fra princippet. (*videreføres*)

- Anlæg af nye veje sker ud fra følgende retningsgivende principper, idet det ved en konkret vurdering af forholdene lokalt skal være muligt at udforme anlæg anderledes under hensyntagen til beliggenhed af tekniske anlæg og udformning af beplantning. (*udgår og erstattes delvist af ny retningslinje vedr beplantning, retningslinje 13*)
- Ved alle overordnede veje fastlægges byggelinjer efter nærmere forhandling i hvert enkelt tilfælde med vejmyndigheden. (*omformuleres jf nyt vejhieraki*)
- Ved underordnede veje, der har anden vejbestyrelse end kommunen, gælder pkt. 1. I øvrige tilfælde må der senest på det tidspunkt, hvor en lokalplan berører en af hovedstrukturens viste underordnede veje, træffes beslutning om målet for den pågældende vejs endelige udbygning. (*udgår som følge af nyt vejhieraki*)
- Ved kvartersveje skal der senest på det tidspunkt, hvor en lokalplan berører en af hovedstrukturens viste kvartersveje, træffes beslutning om målet for den pågældende kvartersvejs endelige udbygning. (*udgår, erstattes af retningslinje 11*)
- Ved veje af lavere klasse varierer vejbredden mellem 6 og 12 m og fastlægges i hvert enkelt tilfælde under hensyntagen til bl.a. udstykningsformen, bebyggelsesplaner m.v.. Ved disse veje pålægges der byggelinjer (friholdelseslinjer) på indtil 5 m. (*udgår, erstattes af retningslinje 11 og 12*)
- linjeføringen skal, i det omfang det er muligt, lægges langs eksisterende skel. I forbindelse med nye trafiklinjer skal der udarbejdes en beplantningsplan. (*første del udgår og erstattes af retningslinje 12. Anden del erstattes af ny retningslinje om vurdering af evt beplantningsplan, retningslinje nr. 12*).

der byerne med landsbyerne.

8. Fordelingsveje er karakteriseret ved få overkørsler fra tilstødende ejendomme.

Boligveje

9. Boligvejenes primære funktion er at give vejadgang til de enkelte ejendomme,

10. Boligveje karakteriseres ved lav hastighed og mange tilslutninger.

Anlæg af veje

11. Linjeføringer af nye veje i nye byområder er principielle. Den endelige fastlæggelse sker i den efterfølgende lokalplanlægning. Nogle af de viste veje vil eventuelt kunne undværes/nedklassificeres efter nærmere retningslinjer fastlagt i rammerne for lokalplanlægningen.

12. Ved alle regionale veje fastlægges byggelinjer efter nærmere forhandling i hvert enkelt tilfælde med vejmyndigheden.

13. Ved anlæg af nye veje skal det vurderes om der skal udarbejdes en beplantningsplan. En eventuel beplantningsplan for veje i byområdet skal forholde sig til retningslinjer for byernes grønne struktur. (*ny retningslinje*)

(*følgende retningslinjer stammer fra tidligere rammeplaner, se dok 69000/13*).

14. Gennemkørende trafik på boligveje skal begrænses. Det kan ske ved afspærring eller eksempelvis etablering af bump o.lig.

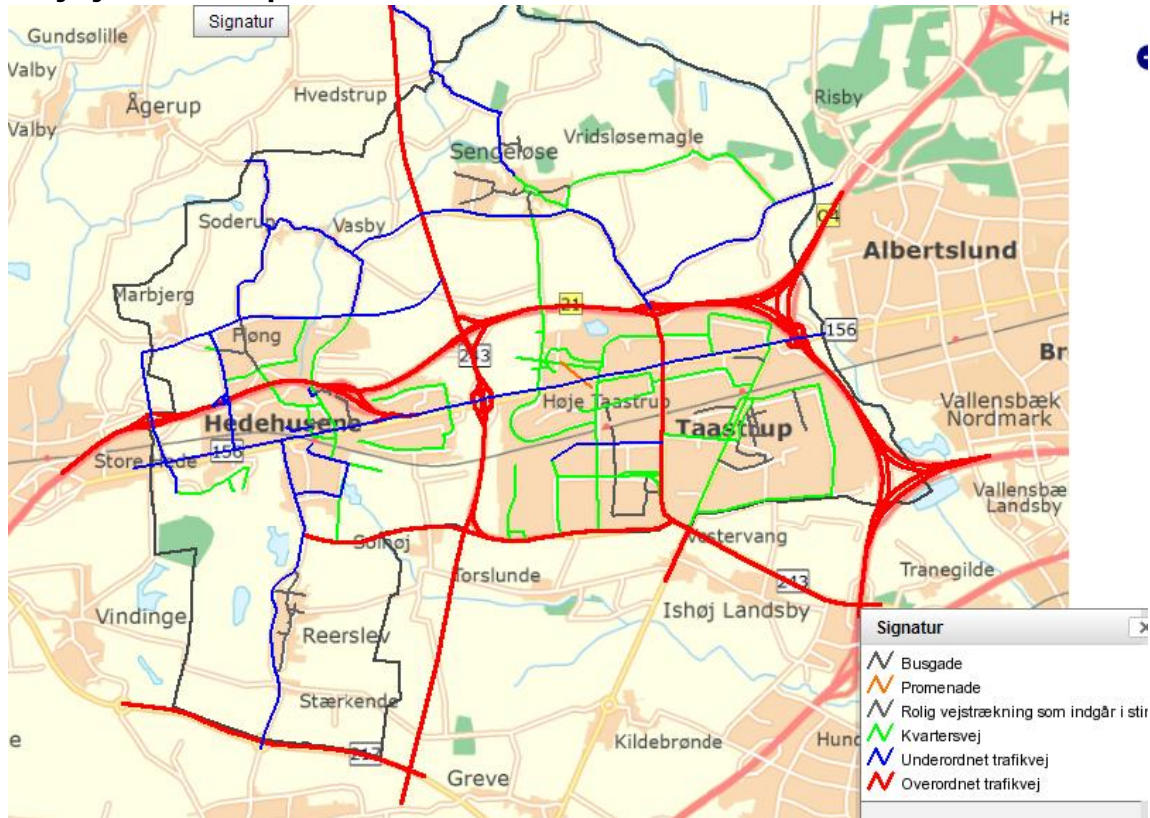
15. Trafikken fra fordelingsveje og boligveje bør kunne ledes ud på de regionale veje så direkte som muligt.

16. Under rammebestemmelserne for de enkelte områder er angivet en norm for udlæg af arealer til parkeringsformål. Disse normer skal alene anvendes som udgangspunkt for fastlæggelse af arealreservationer. Der kan i lokalplaner fastlægges lavere normer, såfremt parkering anlægges fælles for flere ejendomme, eller såfremt den kollektive trafikbetjening gør det rimeligt. I den enkelte lokalplan vil der om nødvendigt som betingelse for ibrugtagning af ny bebyg-

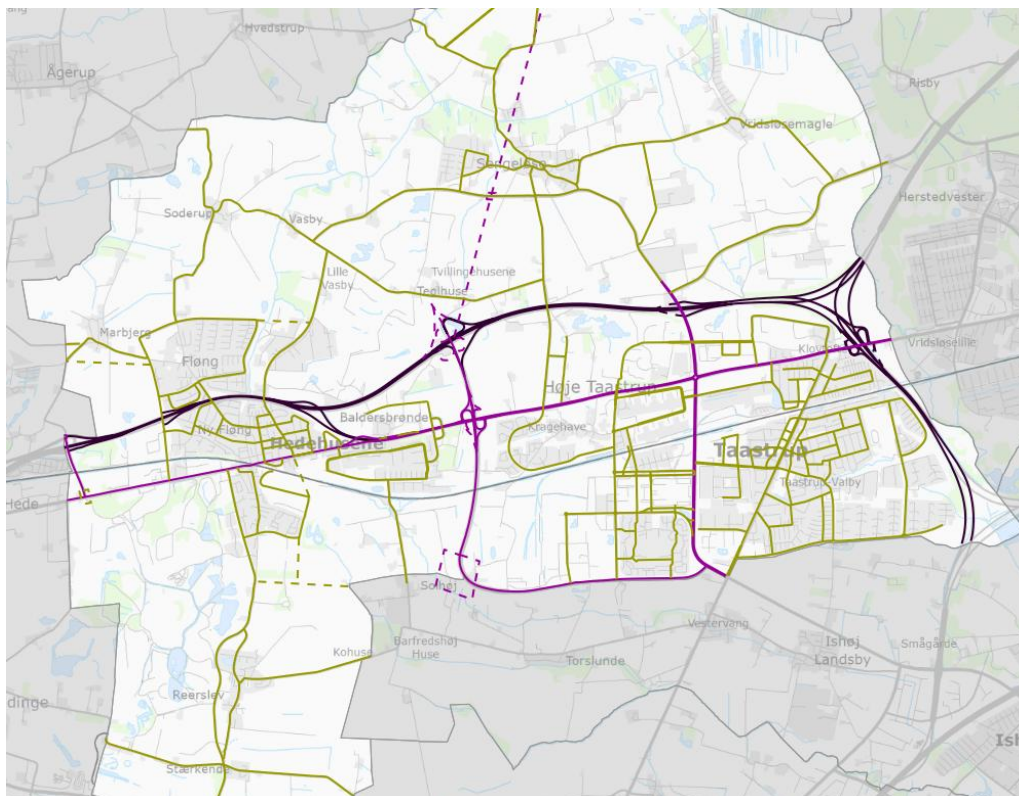
	<p>gelse blive fastsat særlige krav om anlæg af parkeringspladser.</p> <p>17. De anførte parkeringsnormer for bymidten kan nedsættes med 30 % under forudsætning af, at udbygningen foregår ud fra en samlet planlægning, som godtgør, at dobbeltanvendelse af parkeringspladser i en vis udstrækning kan finde sted (arbejdsparkeering om dagen, boligparkeering om natten).</p> <p>18. For de ubebyggede arealer fastlægges linjeføringer af veje i princippet som vist på kort xx. Linjeføringen skal detailplanlægges og endelig fastlægges i lokalplan.</p> <p>19. På steder hvor planlagte stier krydser trafikerede veje, og hvor der ikke er signalregulering eller niveaufri krydsning, skal det ved byudvikling vurderes om der skal etableres en signalregulering eller en niveaufri krydsning. <i>(ny retningslinje)</i></p>
<p>Afsnit om trafik i byernes rammeplaner: Tekst om trafik fra rammeplaner for byerne er gennemgået og redigeret. Forældede retningslinjer foreslås udtaget af kommuneplanen, mens andre dele af teksten overføres til hhv målafsnit og generelle retningslinjer for veje i den nye kommuneplans hovedstruktur. Enkelte specifikke retningslinjer for trafik i de enkelte byer overføres til vejplan. Dette notat indeholder forslag til nye eller omformulerede retningslinjer. Overblik over redigering af trafikbestemmelserne fra de tidligere rammeplaner kan ses i notat 69000/13.</p>	

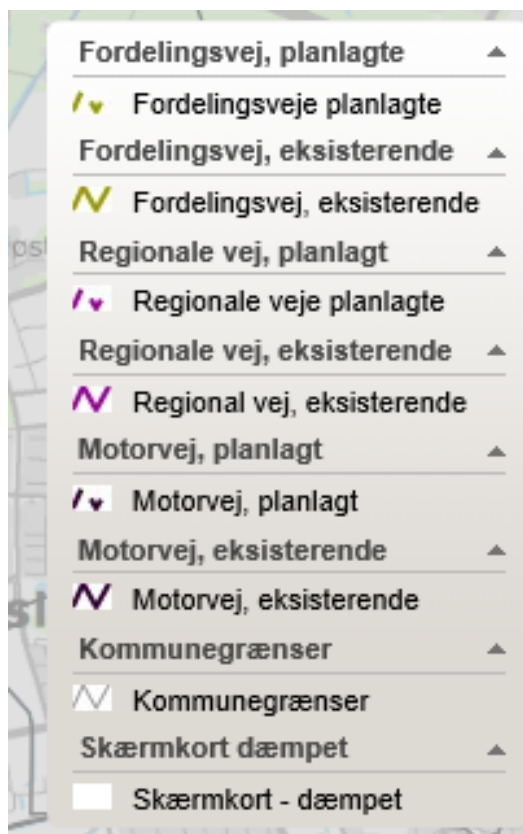
Veje – ændringer til kort

Veje jf Kommuneplan 2010:



Veje forslag til kommuneplan 2014:





6) Koordinering/samarbejde på området med andre kommuner

Ingen bemærkninger

7) Evt andre interessenter

Ingen bemærkninger

8) Information om evt kommende sektorplaner, som der skal følges op på

Ingen bemærkninger

Til indarbejdelse i forslag til Kommuneplan 2014:

Mål for trafik:

Der skal ud fra et overordnet mål om en bæredygtig udvikling ske en koordinering mellem arealanvendelses- og trafikplanlægning.

Det er et mål at den stigende vejtrafik skal kunne afvikles uden væsentlige trængselsproblemer og flaskehalse.

De svagere trafikanter skal sikres gennem et net af stier og andre sikre veje. Nettet skal have forbindelse til skoler, station, centre, idrætsanlæg og andre fritidsområder.

Stier

Cykelsupersti og cykelstier skal medvirke til at give pendlerne forskellige muligheder for valg af transportmiddel. De regionale cykelstier skal indgå i et net, der forbinder store befolknings- og arbejdspladskoncentrationer og give god adgang til større trafikterminaler. Regionale rekreative stier skal indgå i et regionalt net af rekreative stier, der sikre borgerne adgang rekreative grønne oplevelser over kommunegrænsen. Lokale stier skal sikre tilgængelighed i byer, mellem byer og forbindelse til det åbne land. Rekreative ruter skal sikre sammenhæng i stinet, så der kan opnås en sammenhængende rekreativ oplevelse til fods eller på cykel lokalt som regionalt.

Kollektiv trafik

Udgangspunktet for den kollektive trafik i kommunen er trafikknudepunktet Høje Taastrup station og stationerne i Taastrup og Hedehusene. Forholdene for kombinerede rejser, hvor flere transportmidler indgår, skal være de bedst mulige.

Stationerne er terminaler, hvor der skal være gode muligheder for omstigning fra én trafikart til en anden (fra tog til busser, taxi, cykel mv). Det skal sikres, at der er gode adgangsforhold til stationerne for såvel kollektiv som individuel trafik. Der er der parkeringsmuligheder for såvel biler som cykler. Kommunen tilstræber i koordineringen mellem vejplanlægningen og bebyggelsestæthederne at sikre mulighed for en god betjening af nye byområder med kollektiv trafik (bus eller bane).

Parkering

Det er et mål at sikre gode forhold for pendlertrafikken. Der skal sikres gode parkeringsmuligheder for langtidsparkering ved knudepunktstation og andre vigtige omstigningspunkter.

Under rammebestemmelserne for de enkelte områder er angivet en norm for udlæg af arealer til parkeringsformål. Disse normer skal alene anvendes som udgangspunkt for fastlæggelse af arealreservationer. Der kan i lokalplaner fastlægges lavere normer, såfremt parkering anlægges fælles for flere ejendomme, eller såfremt den kollektive trafikbetjening gør det rimeligt. I den enkelte lokalplan vil der om nødvendigt som betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse blive fastsat særlige krav om anlæg af parkeringspladser

Retningslinjer Veje

Retningslinjekort **XX**: Motorveje, regionale veje, fordelingsveje (eksisterende og planlagte).

Retningslinjer

De overordnede arealreservationer til trafikafvikling er angivet på retningslinjekort **XX**.

Primær vejstruktur

- Der fastlægges et overordnet vejnet bestående af 4 kategorier: Motorveje, regionale veje, fordelingsveje og boligveje. Kun motorveje, regionale veje og fordelingsveje er vist på retningslinjekortet. Vejenes klassificering er bestemt af den funktion, de er tiltænkt i trafikafviklingen, og er uafhængig af, hvem der er vejmyndighed. Målet med systemet er i videst muligt omfang at forhindre konflikter mellem lokaltrafik og gennemkørende trafik med henblik på en bedre udnyttelse af kapaciteten og en forøgelse af trafiksikkerheden.
- Vejstrukturen skal betragtes som et overordnet princip, der vil være retningsgivende for planlægning i eksisterende byområder og udbygning af nye byområder. I praksis vil det enkelte steder være nødvendigt at afvige fra princippet.

Reservation til Ring 5

- Der er reserveret areal i Transportkorridoren til videreførelse af Ring 5 mod nord fra Holbækmotorvejen. Reservationen er på kortet alene vist som en principiell linjeføring, idet vejforløbet ikke er endeligt fastlagt. Ring 5 kan desuden videreføres mod syd fra Sydvej gennem arealer i Ishøj kommune.

Motorveje

- Motorvejenes primære funktion er at afvikle trafik mellem landsdelene.

Regionale veje

- De regionale vejes primære formål er at bringe trafikken på tværs i regionen.
- De regionale veje karakteriseres ved stor kapacitet og ved få tilslutninger.

Fordelingsveje

- Fordelingsvejenes primære formål er at bringe trafikken fra boligområderne til byfunktioner og til motorveje og regionale veje. Fordelingsvejene forbinder byerne med landsbyerne.
- Fordelingsveje er karakteriseret ved få overkørsler fra tilstødende ejendomme.

Boligveje

- Boligvejenes primære funktion er at give vejadgang de enkelte ejendomme,
- Boligveje karakteriseres ved lav hastighed og mange tilslutninger.

Anlæg af veje

- Linjeføringer af nye veje i nye byområder er principielle. Den endelige fastlæggelse sker i den efterfølgende lokalplanlægning. Nogle af de viste veje vil eventuelt kunne undværes/nedklassificeres efter nærmere retningslinjer fastlagt i rammerne for lokalplanlægningen.
- Ved alle regionale veje fastlægges byggelinjer efter nærmere forhandling i hvert enkelt tilfælde med vejmyndigheden.
- Ved anlæg af nye veje skal det vurderes om der skal udarbejdes en beplantningsplan.
- Linjeføringer af veje i nye byområder er principielle. Den endelige fastlæggelse sker i den efterfølgende lokalplanlægning. Nogle af de viste veje vil eventuelt kunne undværes/nedklassificeres efter nærmere retningslinjer fastlagt i rammerne for lokalplanlægningen.
- Ved alle regionale veje fastlægges byggelinjer efter nærmere forhandling i hvert enkelt tilfælde med vejmyndigheden.
- Ved anlæg af nye veje skal det vurderes om der skal udarbejdes en beplantningsplan. En eventuel beplantningsplan for veje i byområdet skal forholde sig til retningslinjer for byernes grønne struktur ([link](#)).
- Gennemkørende trafik på boligveje skal begrænses. Det kan ske ved afspærring eller eksempelvis etablering af bump o.lig.

- Trafikken fra fordelingsveje og boligveje bør kunne ledes ud på de regionale veje så direkte som muligt.
- Under rammebestemmelserne for de enkelte områder er angivet en norm for udlæg af arealer til parkeringsformål. Disse normer skal alene anvendes som udgangspunkt for fastlæggelse af arealreservationer. Der kan i lokalplaner fastlægges lavere normer, såfremt parkering anlægges fælles for flere ejendomme, eller såfremt den kollektive trafikbetjening gør det rimeligt. I den enkelte lokalplan vil der om nødvendigt som betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse blive fastsat særlige krav om anlæg af parkeringspladser.
- De anførte parkeringsnormer for bymidten kan nedsættes med 30 % under forudsætning af, at udbygningen foregår ud fra en samlet planlægning, som godtgør, at dobbeltanvendelse af parkeringspladser i en vis udstrækning kan finde sted (arbejdsparkering om dagen, boligparkering om natten).
- For de ubebyggede arealer fastlægges linjeføringer af veje i princippet som vist på kort xx. Linjeføringen skal detailplanlægges og endelig fastlægges i lokalplan.
- På steder hvor planlagte stier krydser trafikerede veje, og hvor der ikke er signalregulering eller niveaufri krydsning, skal det ved byudvikling vurderes om der skal etableres en signalregulering eller en niveaufri krydsning.

Vejplan

En række af de nye vejanlæg og andre vejprojekter, der er omtalt i denne kommuneplan, er samtidig optaget på Høje-Taastrup Kommunes vejplan:

- Ring 5 - videreførelse mod nord, samt evt. regulering ved skæringen af Sydvej. Etablering af rampeanlæg ved Ågesholmsvej og udbygning til fuldt rampeanlæg ved Roskildevej. Videreførelse mod syd og etablering af niveaufri krydsning med Sydvej. Fortsat fuldt rampeanlæg ved motorvejen når Ring5 videreføres
- Sydvej - videreførelse mod vest frem til Brandhøjgårdsvej og evt. samtidig udretning ved skæringen af Ring 5. Forbindelse mod nord til Hedesvinget.
- Hedelandsvej - videreførelse mod nord(i Roskilde Kommune) samt tilslutning til betjening af nyt erhvervsområde syd for Roskildevej
- Etablering af vejforbindelse fra Sønderled mod vest til Roskilde kommune.
- Forlængelse af Nørreled mod øst nord om Kalleruphaverne til Kallerupvej.
- En forbindelse mellem Hedesvinget og Hovedgaden. En underføring af vej og sti under jernbanen fra Hedehusene sydøst til Hovedgaden.
- Forlængelse af Blekinge Boulevard mod vest drejende mod syd til Bohus Boulevard
- Ændring af tværprofilerne for Blekinge og Skåne Boulevarder i området mellem Hveen Boulevard og Halland Boulevard.
- Etablering af fulde motorvejsrampeanlæg ved Klovtoftekrydset og ved Hveen Boulevard.
- Der reserveres areal til niveaufri stiforbindelse ved Ågesholmsvejs skæring med Ring 5.

For disse vejprojekter kan der pålægges byggelinjer til sikring af projektets senere gennemførelse. Overordnede veje kan ligeledes pålægges byggelinjer, ligesom større vejkryds kan fremtidssikres med byggelinjer for at sikre mulighed for drejebaner.

Ejendomme ved boligveje har normalt kun en overkørsel, idet flere overkørsler til en ejendom kun i begrænset omfang tillades efter en konkret vurdering.

For fordelingsveje og regionale veje kan der fastsættes adgangsbestemmelser, og antallet af overkørsler til disse veje søges så vidt muligt reduceret i forbindelse med konkret sagsbehandling efter vejloven.

Redegørelse til veje og trafik anlæg. Kommuneplan 2014

Mål:

Det er et overordnet mål at infrastrukturen fastholdes og udvides, da det er en vigtig styrkeposition for kommunen. For eksempel gennemførelse af planerne for Ring 5 mod nord og syd, samt en videreførelse af letbane gennem Høje-Taastrup.

Veje og trafik anlæg skal sikre en nem og sikker fremkommelighed på tværs af kommunen og fra boligområder til stationer, arbejdspladser, institutioner mv.

Uddybning af retningslinjer:

Beplantningsplaner ved anlæg af nye veje

Ved anlæg af nye veje skal det vurderes, om der skal udarbejdes en beplantningsplan. Beplantningsplanen skal forholde sig til de overordnede retningslinjer for byernes grønne struktur, herunder stillingtagen til eventuel bevaring af eksisterende beplantning, jf Strategi for Høje-Taastrup Kommunes træer 2007 ([link](#)). Det er vigtigt, at en eventuel beplantningsplan understøtter byens eller lokalområdets særlige karakteristika og målet om en blomstrende og attraktiv kommune og by jf Udviklingsstrategi 2012, Grøn politik 2006 og Grønt atlas ([links](#)).

Trafikanlæg og VVM vurdering

Mange trafik anlæg er omfattet af VVM-reglerne, og der henvises derfor til "Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning", Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010

Lovgivning og overordnede planer:

Planloven og Vejloven:

§ 11 a, stk 1 nr 4

Kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for beliggenheden af trafik anlæg.

§ 11a stk. 1, nr. 4 og LBEK nr. 893 af 09/09/09 om offentlige veje, §§ 27-29.

Det skal klarlægges gennem kommuneplanlægningen, såfremt lokale vejplaner og trafiktekniske tiltag vurderes, enten at kunne få konsekvenser for eksisterende eller planlagte overordnede vejforbindelser og trafik anlæg, eller at det vurderes at kommuneplanen kan få trafikale konsekvenser, der rækker ud over kommunegrænsen.

Byrådet tager stilling til vejprojekter både som planmyndighed og som vejbestyrelse. Efter vejloven er der fastsat høringsprocedurer, der skal sikre koordineringen af de forskellige vejbestyrelses vejplaner, således at der er gensidig orientering om planerne og evt. forhandlinger herom.

§ 11e, stk. 1, nr. 9.

Af kommuneplanens redegørelse skal sammenhængen med trafik selskabernes trafikplan for offentlig servicetrafik fremgå.

Til belysning af planens sammenhæng med ovennævnte trafikplaner redegøres der for de trafikale konsekvenser af udlæg af nyt byområde, herunder mulighederne for at sikre adgang til kollektiv trafik.

§ 11a, stk. 1, nr. 4 og bemærkninger til L571.

Den overordnede infrastruktur og arealreservationer efter konkrete projekterings- og anlægslove skal indgå som retningslinjer i kommuneplanerne.

Ved udlæg af nye byområder og udformning af lokale trafik anlæg op til eksisterende overordnede veje og baner er det vigtigt at respektere de hensyn til natur, landskab og kulturmiljø, der blev taget ved etablering af de pågældende anlæg. Det gælder bl.a. faunapassager eller andre afværgeforanstaltninger, der kan være etableret på grund af EU's habitatdirektiv.

Fingerplan 2013:

Fingerplan 2013 rummer reservationer til hhv Motorveje og øvrige overordnede veje.

§ 23. Den kommunale planlægning skal medtage arealreservation til følgende mulige fremtidige, overordnede vejanlæg:
(Kortbilag K)

- Ring 5, Tværvej mellem Holbækmotorvejen og Måløv
- Ring 5, Tværvej mellem Tune Landevej og Sydvej

Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen 2013:

Det er en statslig interesse at; kommuneplanlægningen arbejder for principperne i den politiske Aftale om en grøn transport politik fra januar 2009. Nogle af initiativerne i Aftale om en grøn transportpolitik støtter i særlig grad de overordnede interesser i planlægningen, lige som nogle af aftalens initiativer er særligt relevante for den kommunale planlægning. Aftalen om en grøn transportpolitik indeholder bl.a. følgende overordnede principper for en grønnere transportpolitik:

- Transportens CO₂-udledning skal ned.
- Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.
- Vejkapaciteten skal udbygges, dér hvor behovet er størst, dvs. dér hvor der i dag er de største trængselsproblemer, men også, hvor man kan se, at den fremtidige trafikvækst som følge af erhvervs- og samfundsudviklingen vil kræve en udbygning af infrastrukturen.
- Cyklismen skal fremmes - valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed.
- Broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur.
- Støj og luftforurening i byerne skal ned.

Det er et mål, at den fysiske planlægning og investeringerne i infrastruktur er med til at sikre, at byerne udvikler sig, hvor den kollektive trafik eller transportinvesteringer i øvrigt kan understøtte udviklingen.

Det er et mål, at den fysiske planlægning skal være helhedsorienteret for at sikre en sammenhængende, overordnet transportstruktur.

Det er et mål at sikre arealer til fremtidige infrastrukturanlæg, herunder nødvendige støjkonsekvenszoner i planlægningen.

Det er et mål med kommuneplanlægningen, at den bidrager til en reduktion i væksten i transportarbejdet under hensyntagen til mobilitets- og arbejdsmarkedsforhold, og at det bliver muligt at benytte miljøvenlige transportformer.

Det er et mål, at der sker en koordinering mellem den kommunale, den mellemkommunale og den statslige transportplanlægning for at sikre en sammenhængende transportstruktur.

Ved udlæg af nye og ved ændret anvendelse af eksisterende by- og erhvervsarealer er det et mål at sikre, at byerne udvikler sig, hvor den kollektive trafik eller transportinvesteringer i øvrigt kan understøtte udviklingen.

Det er et mål, at der ikke lokaliseres nye trafik anlæg i internationale naturbeskyttelsesområder og så vidt muligt heller ikke i uforstyrrede landskaber eller i nærheden af områder udpeget som stilleområder.

Det er et mål, at undgå barrierevirkning for dyr, planter og mennesker, når der placeres og udformes lokale trafik anlæg i det åbne land.

Det er et mål, at der ved placering og udformning af lokale trafik anlæg i det åbne land tages hensyn til naturen - herunder økologiske forbindelseslinjer - og til de landskabelige værdier og udpegede kulturmiljøer.

Regional udviklingsplan 2012:

Infrastruktur driver vækst. Hovedstadsregionen som international storbyregion og centrum i Øresundsregionen. Opmærksomhed på kobling til Femern-forbindelse og stigende godstrafik over Storebælt. Fokus på flyforbindelser, højhastighedstog og udbygning af det kollektive toget, s-tog og metro.

Den lokal tilgængelighed i regionen skal styrkes. Fokus på udvikling af ringforbindelser, herunder ny ringforbindelse med tilslutning til Femern-forbindelsen via Høje-Taastrup (både bane og vej).

Kildeliste

Lovgivning:

- "Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning", Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010
- "Lov om offentlige veje", lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011 (Vejloven), Transportministeriet
- "Lov om planlægning", lovbekendtgørelse nr. 937 af 24. september 2009 (Planloven), Miljøministeriet
- For en oversigt over aktuelle og relevante anlægs- og projekteringslove:
<http://trm.dk/da/lovstof.aspx>

Overordnede planer:

- "Fingerplan 2013 - Landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning", Miljøministeriet 2013
- "Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen - 2013", Miljøministeriet 2011
- "Regional Udviklingsplan", Region Hovedstaden 2012

Andet materiale:

- Vejledning om kommuneplanlægning 2008, Naturstyrelsen
- Aftale om en grøn transportpolitik kan findes på:
www.trm.dk/DA/Publikationer/2009/Aftaler+om+En+grøn+transportpolitik.aspx