

7

TRAFIK

FAXE KOMMUNE VIL:

- Styrke den kollektive trafik mellem byerne.
- Udbygge stisystemer der forbinder kommunen.
- Styrke vejforbindelserne til erhvervsområderne.
- Arbejde for, at alle kan færdes trygt og sikkert på kommunens veje og stier.

VI HAR FOKUS PÅ VERDENSMÅLENE:



Delmål 3.6 - antallet af dødsfald og tilskadekomster i trafikken skal mindskes, derfor har vi en trafikhandlingsplan, der har fokus på trafiksikkerhed.



Delmål 9.1 - der skal udvikles pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af høj kvalitet. Derfor arbejder vi for at skabe gode vejforbindelser til vores erhvervsområder og styrke den kollektive trafik.



Delmål 11.3 - inden 2030 skal der skabes adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris. Dermed skal trafiksikkerheden forbedres blandt andet ved at udbygge den kollektive trafik med særlig hensyn til behov hos sårbare befolkningsgrupper. Flextrafik spiller en stor rolle heri særligt i landområderne.



Det er byrådets vision at styrke den fysiske sammenhængskraft i kommunen.

En velfungerende infrastruktur er afgørende for kommunen på mange punkter.

Infrastruktur er ikke bare at sørge for, at kommunens borgere kan komme fra A til B. Infrastruktur handler også om at skabe hensigtsmæssige og sikre ruter for de tunge vogntog samt at have en velfungerende kollektiv trafik.

Det er også at skabe mulighed for at komme ud i naturen og indbyde til en aktiv hverdag med løbeture, vandreture og cykelture. Og endelig er det også at sikre, at de veje og stier vi har i dag og anlægger i fremtiden, er trygge for borgerne at bevæge sig ud på både som blød trafikant og som billist.

De trafikale hovedtræk

Byrådet har en række overordnede planer i denne kommuneplan for, hvor og hvordan nye trafikale anlæg placeres og udformes. Det gælder nye veje, modulvogntogsruter, overordnede planer for et sammenhængende net af cykelstier og faste anlæg til den lokale tog- og busstrafik, hvor byrådet har planlægningsopgaverne og selv træffer beslutningerne i samarbejde med interessenter.

Aktuelle større statslige anlægsprojekter

Der er flere store statslige anlægsprojekter i gang, der har direkte betydning for kommunens borgere i almindelighed og pendlerne og erhvervslivet i særdeleshed, og byrådet støtter aktivt alle disse projekter:

- **Ny jernbane København – Ringsted**
Der er anlagt en ny jernbane mellem Københavns Hovedbanegård og Ringsted Station via den nye station Køge Nord. Banen er dobbeltsporet og dimensioneret til højhastighedstog – op til 200 km/t. Banens etablering betyder at tog på Østbanen kan køre helt til Roskilde og at tog på Lille Syd på sigt kan køre helt til København.
- **Næstved – Rønnede vejen (rute 54)**
I 2016 har Vejdirektoratet afsluttet en VVM-undersøgelse for udbygning af rute 54, strækningerne Rønnede-Næstved og Næstved-Slagelse. Anlægget af en samlet motorvej fra Rønnede/E47 via Næstved og Slagelse/Vestmotorvejen til Kalundborg er en højt prioriteret, fælles anbefaling fra de 17 kommuner i Region Sjælland. Beslutningen om finansiering af rute 54 er endnu ikke vedtaget.
- **Stevnsvej**
I 2021 har Vejdirektoratet gennemført en VVM-undersøgelse for en ny vej, der skal forbinde Stevns med Sydmotorvejen. Flere linjeføringer er undersøgt, og den sydligste linjeføring går igennem Faxe Kommune. En ny vejforbindelse til Sydmotorvejen kan få betydning for trafikstrømmene i Karise og Dalby.
- **Den kommende Femern Bælt forbindelse,**
Efter planen skal forbindelsen åbne i 2028 og det forventes også at påvirke udviklingen i Faxe Kommune gunstigt.

Rute 54

I tilknytning til de trafikale hovedtræk samt mere lokale vejprojekter, har vi foretaget en række vejreservationer. Det gælder blandt andet opgraderingen af rute 54 Rønnede-Næstved til motorvej, hvor vi samtidig skal sikre en velfungerende tilslutning mellem det lokale vejnet, Symbiosen og den kommende sammenfletning mellem rute 54 og E47.

Vi har deltaget i en teknisk følgegruppe, ligesom der i kommuneplanen er reserveret areal til et fremtidigt anlægsområde til tværforbindelsen.

Vejdirektoratets forundersøgelse har skabt endelig klarhed om linjeføring og den nærmere udformning af det tilhørende udfletningsanlæg fra og til Syd-motorvejen. Dette afspejles i den kommunale arealreservation.

Syd-motorvejen E47/E55 udgør rygraden i de overordnede vejforbindelser i Faxe Kommune. Vi ønsker en fortsat udbygning af motorvejens kapacitet, så den modsvarer den faktiske belastning. Syd-motorvejens tilgængelighed og fremkommelighed er afgørende for planerne for det øvrige overordnede vejnet i Faxe Kommune.

Uanset der er udlagt en vejreservation til opgradering af Rute 54 til motorvej på baggrund af Vejdirektoratets ønsker, vil Faxe Kommune gerne påpege, at den påtænkte tilkoblingsløsning mellem rute 54 og E47 er meget uambitiøs. Faxe Kommune ser gerne, at der udarbejdes en sammenfletningsløsning, der også tilgodeser trafikken til og fra syd, således at projektet understøtter effekterne af Femernforbindelsen,

og kommunen vil gerne understøtte en sådan sydlig sammenfletningsløsning med en vejreservation i fremtiden.

Nordvendte ramper ved Ulse

Adgangen til motorvejen skal generelt optimeres, så trafikanter i størst muligt omfang kan benytte motorvejen. Motorvejsramperne ved Ulse er placeret midt i Faxe Kommune.

Her vil nordvendte ramper kunne aftage trafik fra både tilkørsel 35 og 37. Nordvendte ramper vil aflaste bymiljøet i både Haslev og Rønnede samt trafikken ved tilkørsel 37.

Den tunge erhvervstrafik i kommunen, samt en meget stor del af kommunes pendlere vil med fordel kunne benytte nordvendte ramper ved Ulse. Betydningen af nordvendte ramper ved Ulse indgår også i Vejdirektoratets forundersøgelse af forudsætningerne for udbygningen af rute 54.

Behovet for ramperne og deres samfundsmæssige nytteværdi indgik i trafikanalysen for Rønnede fra 2012 samt trafikanalysen for en østlig omfartsvej i Haslev fra 2015 og 2020.

Vejdirektoratet har i 2020 ikke konkrete planer om at etablere det ønskede rampeanlæg ved Ulse. Vejdirektoratet og kommunen er



Vejreservation nordvendte ramper ved Ulse



Vejreservation rute 54

dog forsat i dialog om mulighederne for at gennemføre projektet.

Overordnede veje i Haslev

Det er væsentligt, at infrastrukturen i Haslev forbedres - dels via forbedrede togforbindelser til og fra København/Hovedstadsområdet, Køge og Næstved, dels med hensyn til den trafikale sammenhæng mellem Haslev og de øvrige byer.

Samtidig ønsker vi, af hensyn til bymiljøet i Haslev, at den gennemkørende, tunge biltrafik inden for byområdet reduceres.



Vejreservationer for østlig og nordøstlig omfartsvej, Haslev

Der er udlagt en arealreservation til en nordøstlig omfartsvej - en færdiggørelse af Østre Ringvej nord-øst om Haslev til Stadionvej. Denne vej vil aflaste en række interne boligveje i Haslev for den trafik, der kører mod Sofiendalskolen og områdets mange idrætsfaciliteter. Vejen vil desuden give et alternativ for trafikken til Haslev midtby via Søndre Jernbanevej.

Ved anlæg af ny vej, er det vigtigt at sikre, at der samtidig er plads til udvidelse af idrætsfaciliteter og parkering, samt adgang til Haslev Orned.

På sigt kan der arbejdes videre med planer om en viadukt under jernbanen i den nordøstlige udkant af Haslev med en vejtilslutning til Energivej, hvis vi vurderer, at der er behov for det. Den eksisterende krydsning af jernbanen ved Ringstedvej er en livsnerve for sammenhængen mellem den nordlige og den sydlige del af byen, og har stor betydning for opretholdelse af byens handelsegade Jernbanegade. Herudover er det besluttet at anlægge en omfartsvej øst om Haslev mellem Ny Ulsevej og



Vejreservationer til nordlige omfartsveje ved Rønnede

Køgevej. Omfartsvejen skal aflaste Haslev by for trafik på Køgevej og Bråbyvej. Ved anlæg af en østlig omfartsvej, er det vigtigt at sikre en god rekreativ forbindelse til Bregnemade.

Omfartsveje, Rønnede

I Kommuneplan 2013 indgik arealreservationer til omfartsveje nordøst og nordvest om Rønnede. Arealreservationerne var baseret på de bestående tilslutningsforhold til E47/E55 på Ny Næstvedvej, og de bygger på forudsætninger om, at der er et stort behov for trafikale saneringer af de to vejkryds på Vordingborgvej i Rønnede, samt et ønske om at skabe et bymæssigt centerområde med mindre

trafikbelastning.

Siden færdiggørelsen af Kommuneplan 2013 er der udarbejdet en analyse af trafikafviklingen i de større kryds i Rønnede by og de omkringliggende veje i sammenhæng med Symbiosen og planerne for Rønnedes omfartsveje samt rute 54.

På den baggrund er tre kryds i Rønnede blevet ombygget og omfartsvejen nord om Rønnede er stadig aktuel, særligt for den tunge trafik og særligt med hensyn til at aflaste det centrale Rønnede.

Nye forudsætninger – og samlede løsninger omkring Haslev og Rønnede

Vejreservationerne beskrevet i retningslinjerne fastholdes. Set i lyset af, at der er foretaget en del trafikale tiltag som følge af de hidtidige analyser - og at der sker en løbende udvikling og udbygning af bolig- og erhvervsområder - kan det være nødvendigt at få foretaget nye analyser. Den indbyrdes sammenhæng mellem projekterne skal der også tages højde for.

RETNINGSLINJER - VEJRESERVATIONER

1. Langs rute 54 (Ny Næstvedvej) reserveres et fremtidigt 200 meter bredt anlægsområde. Inden for denne zone skal det gennem planlægning sikres, at der er mulighed for etablering af en højklasset vejforbindelse mellem Rønnede og Næstved.
2. Langs E47/E55 nord for Ny Ulsevej udlægges et areal til udbygning af tilslutningsanlæg 36 med nordvendte til- og frakørselsramper. Hensynet til miljøforholdene på de nærmeste berørte ejendomme skal indgå i forbindelse med projektering af ramperne.
3. Nordøst om Haslev reserveres et areal til Østre Ringvejs forlængelse med tilslutning til Stadionvej. Langs arealudlægget reserveres et 200 meter bredt anlægsområde.
4. Øst for Haslev udlægges et areal til en omfartsvej mellem Ny Ulsevej og Køgevej. Den endelige linjeføring vil blive fastlagt gennem lokalplanlægning.
5. Ved Rønnede reserveres et areal til nordvestlig omfartsvej med en linjeføring mellem Vordingborgvej og Symbiosen. Langs arealudlægget reserveres et 100 meter bredt anlægsområde, som vist på kortet på forrige side.
6. Ved Rønnede reserveres et areal til nordøstlig omfartsvej med en linjeføring mellem Vordingborgvej og Faxevvej. Langs arealudlægget reserveres et 200 meter bredt anlægsområde, som vist på kortet på forrige side.
7. Inden for vejreservationernes anlægsområder må der som udgangspunkt ikke gives tilladelse til byggeri eller anlæg, der kan hindre anlæg af de nævnte vejstrækninger.

Kommunens vejnet skal tilpasses den mængde trafik og de former for trafikanter, som benytter vejene, og vi har ansvar for at sikre vejnettet, så risikoen for trafikuheld reduceres. Byerne skal sikres den nødvendige vejbetjening – også i nye byområder.

Planlægningen af det lokale vejnet skal fremme trafiksikkerheden og reducere trafikens miljøbelastning ud fra et helhedsperspektiv. Vi skal tilstræbe at forebygge og minimere trafikens negative miljøpåvirkninger for mennesker og natur.

Vores arbejde med forbedringer på veje og stier, trafiksikkerhed og tryghedsfremme samles i en trafikhandlingsplan, der supplerer og konkretiserer kommuneplanen.

I *Trafikhandlingsplan 2021-24* har vi særligt fokus på at opfylde de nationale mål for at nedbringe antallet af trafikuheld samt at styrke den sikre skolevej.

For alle byområder er det målet, at der kan peges på sikre og trygge forbindelser for de bløde trafikanters færdsel mellem bolig, skole, arbejdsplads og kollektiv trafik.

Som vejmyndighed behandler Faxe Kommune sager om genstande i rabatter, beskæring af beplantning, skiltning og anden råden over vejareal med henblik på at forbedre trafiksikkerheden og tilgængeligheden på vejnettet.

Med trafik følger ofte også støj. Vi har derfor udpeget zoner rundt om kommunens større veje, der skal sikre, at der ikke planlægges støjfølsomme aktiviteter

i støjbelastede områder eller der alternativt laves støjreducerende foranstaltninger

Vejklassifikation

Kommunens vejnet er inddelt i vejklasser. Vejklasser fastlægger de enkelte vejes trafikale funktion i kommunen og er et redskab for strategier og prioritering af vejområdet.

Klassificeringen omfatter dels statsvejene (Sydmotorvejen og Ny Næstvedvej), dels det øvrige vejnet. Statsvejene udgør også en del af gennemfartsvejene i kommunen.

Bortset fra statsvejene er det Faxe Kommune, der er vejmyndighed for lokalvejnettet, og det er altså os, der står for planlægning og udbygning. Klassificerin-



Modulvognsruiter - eksisterende og foreslåede

gen af det kommunale vejnet danner grundlag for den konkrete trafikplanlægning og trafikhandlingsplanen.

Modulvognsruiter

Motorvejene udgør det grundlæggende vejnet til kørsel med modulvogn. Formålet med at etablere og tilbyde modulvognsruiter i Faxe Kommune er at vi kan tilgodese transportbehovet for kommunens industri og virksomheder og dermed fastholde et højt serviceniveau.

Formålet er også at fastholde Faxe Kommune som en attraktiv kommune for ny industri og nye virksomheder med lignende transportbehov, hvor vi kan tilbyde god tilgængelighed og trafiksikre løsninger.



Vejklasser

RETNINGSLINJER - VEJNETTET

1. Kommunens vejnet opdeles i følgende vejklasser:
 - Gennemfartsveje i åbent land
 - Fordelingsveje i åbent land
 - Lokalveje i åbent land
 - Trafikveje i byområder
 - Lokalveje i byområderHertil kommer statsejede gennemfartsveje som Sydmotorvejen E47/E55 og mindre strækninger på Ny Næstvedvej.
2. Det overordnede vejnet skal sikres som trafikforbindelser med høj grad af fremkommelighed og trafiksikkerhed. I forbindelse med forlægning eller udbygning af disse veje uden om eller igennem byer skal der foretages en samlet vurdering af konsekvenserne for naboarealer og byens udvikling.
3. Nye trafik anlæg skal placeres således, at rådighedsindskrænkninger og negative påvirkninger af det omgivende miljø begrænses mest muligt.
4. Ved udformning og placering af trafik anlæg skal der tages hensyn til naturen, herunder økologiske forbindelser, landskabelige værdier og kulturmiljøer.
5. Langs landevejene er der tinglyst vejbyggelinjer fra 15 til 25 meter målt fra midten af vejen mod tilgrænsende ejendomme. Byggelinjer er pålagt for at sikre, at landevejene kan udvides til en større bredde. På arealerne inden for byggelinjen må der ikke opføres bebyggelse m.v. uden dispensation fra vejmyndigheden. Langs Sydmotorvejen er der tinglyst vejbyggelinjer på typisk 50 meter, målt fra midten af vejen mod tilgrænsende ejendomme.
6. Hvor overordnede veje opretholdes gennem byer, skal der normalt etableres miljøvenlig trafiksanering. Ved etablering af nye parceller bør det tilstræbes at omlægge eksisterende overkørsler til stikveje.
7. For gennemfartsveje og trafikveje har fremkommelighed høj prioritet. Adgangsbegrænsede strækninger i disse vejklasser skal i videst muligt omfang bibeholdes som facadeløse veje. Hvor det kan lade sig gøre, skal eksisterende overkørsler fjernes.
8. Udbygning af modulvogtogsnettet skal sikre den tungeste trafik en hurtig vej ud til motorvejsnettet med mindst mulig gene for det omkringliggende miljø.



Et modulvogntog er et op til 25,25 m langt vogntog koblet sammen af 2 eller 3 enheder såsom lastbil, anhænger, trækker, sættevogn eller kærre. Modulvogntog må samlet veje op til 60 ton.

Vi ønsker at fremme cykeltrafikken som en sund, fleksibel, energibesparende og billig transportform. Det er vores overordnede mål, at vi har attraktive, sikre og trygge cykelforbindelser overalt – og først og fremmest skabe forbedringer hen til de største trafikmål og der, hvor forholdene i dag medfører problemer for cyklisternes sikkerhed og tryghed.

Kommunens *Cykelstrategi 2017* rummer en række tiltag, der kan fremme cyklisme, og i stiplanen fra 2016 er der forslag til et fremtidigt hoved-stirutenet for cyklister. Derudover har vi vurderet og prioriteret en række stiforbedringer i trafikhandlingsplanen for 2021-2024.

I kommunens syv største byer vil vi særligt arbejde for et sammenhængende net af cykelforbindelser mellem boligområderne og skoler, idrætsmiljøer og øvrige byfunktioner. Flere stier vil gøre skolevejene mere sikre, og det vil forbedre mulighederne for fysisk aktivitet.

Stiforbindelser kan både være selvstændige stier og cykelstier og cykelbaner langs større veje. Mindre veje med begrænset trafik samt "2 minus 1-veje" kan også indgå i nettet af cykelforbindelser. Langs mange af de større veje findes kantbaner men de er ikke brede nok til at være egentlige cykelbaner. Det er særligt vigtigt, at krydsninger med trafikerede veje kan ske så sikkert og trygt som muligt.

Stiplanen viser principperne for de overordnede hovedforbindelser for cykeltrafikken for de seks største byer, Haslev, Faxe, Dalby, Karise, Rønnede og Faxe Ladeplads.

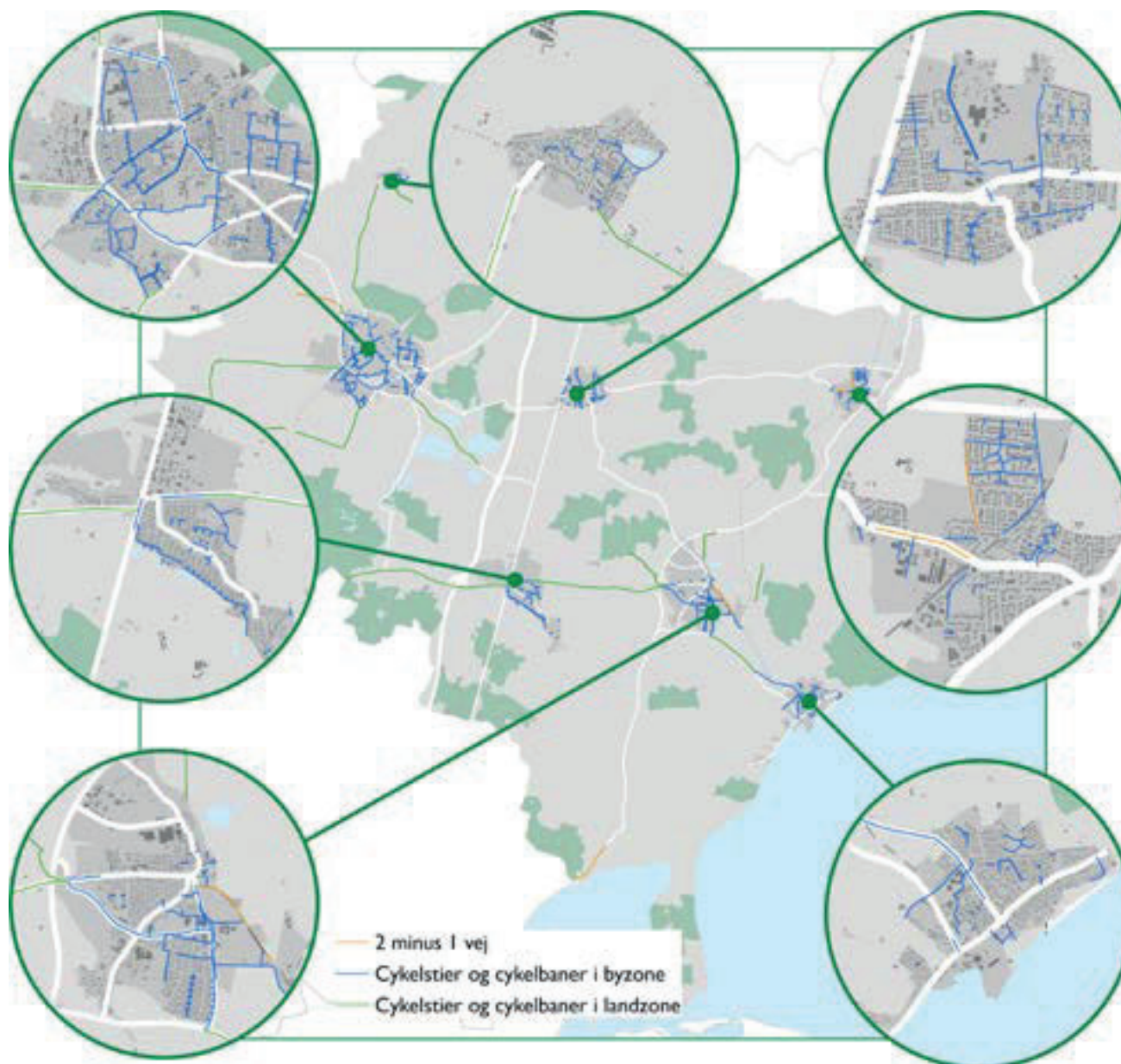
Vi ønsker også at bidrage til en forbedring og udbygning af cykelstinet i det åbne land.

Det er et mål at skabe sammenhængende cykelforbindelser mellem byerne og videre mod nabo-kommunernes byer, samt at tilpasse og forbedre de nationale og regionale net af cykelruter, blandt andet med henblik på øget turisme og bedre tilgængelighed til vores besøgsmaal. Disse lange stræk er meget omkostningstunge og kræver særskilte bevillinger.



RETNINGSLINJER - CYKELSTIER

1. Der skal planlægges nye cykelstier med udgangspunkt i de eksisterende stisystemer i de syv største byer. Der skal foretages en nærmere prioritering af stianlæg, trafiksanering, hastighedsdæmpning og andre trafiktekniske tiltag. Hvor forbindelserne omfatter privatejede arealer, vil den endelige linjeføring blive fastlagt gennem et konkret projekt med inddragelse af grundejere.
2. Forbindelser mellem kommunens byer og forlængelser til kommunegrænsen i retning mod nabokommunernes byer skal hovedsageligt etableres som cykelstier i eget tracé. Den nærmere udformning af sidstnævnte forbindelser fastlægges i samarbejde med den pågældende kommune efter nærmere planlægning. Hvor forbindelserne omfatter privatejede arealer, vil den endelige linjeføring blive fastlagt gennem et konkret projekt i samarbejde med lodsejere.
3. Der skal sikres areal til cykelstier når der lokalplanlægges nye byområder, samt ved planlægning af nye bygge- og anlægsprojekter.



Den kollektive trafik skal være stærk og veludbygget. Sammenhængen i de kollektive transportforbindelser skal hele tiden optimeres med udgangspunkt i en koordineret halvtimes drift på Lille Syd, Østbanen, S-toget og det regionale og lokale busnet.

Tog

Jernbanerne udgør en vigtig del af den trafikale infrastruktur i Faxe Kommune. Via Lille Sydbanen og Østbanen er der togforbindelser til Næstved, Køge, Stevns, Roskilde og til København via S-togsnettet fra Køge.

Fra 2023 forventes der at være direkte forbindelse fra Haslev til København.

Vi ønsker derfor, at baneforbindelserne til især Næstved, Køge, København og det øvrige hovedstadsområde skal forbedres; at regulariteten og rettidigheden øges; at rejsetiden reduceres og faciliteterne for de togtrejsende ”fra start til mål” forbedres.

Derfor er det positivt, at der er igangsat en række forbedringer af jernbanerne på Sjælland, der på både kortere og længere sigt vil få betydning for pendlere og togtrejsende i øvrigt.

Det drejer sig primært om følgende projekter:

- Åbning af den nye elektrificerede jernbane, København-Køge-Ringsted med hastighed op til 200 km/t for passagertog. Nybygningsløsningen indeholder en direkte fordel for Faxe Kommune, da den vil ændre på afviklingen af togtrafikken,

så der i perioder vil være halvtimesdrift på Lille Syd til og fra København. Det vil styrke den kollektive trafik væsentligt i Faxe Kommune og naturligvis i særlig grad i Haslev by.

- Opførelse af en ny bro over Storstrømmen som skal stå færdig i 2023.
- Tilkobling til den faste Femernforbindelse, der forventes anlagt frem mod 2028 som en kombineret jernbane- og vej tunnel med en elektrificeret, dobbeltsporet jernbane.

I december 2020 overtog Lokaltog driften på strækningen Roskilde-Køge, og det har gjort det muligt at køre fra Faxe Ladeplads til Roskilde uden togtkift. Strækningen Næstved-Køge(-København) vil blive betjent med dobbelt- eller IC3 tog til nyt materiel kan indføres omkring 2024.

Det vil også øge oplandet for pendlere og åbne for nye arbejdsmarkeder og ændrede bosætningsmønstre, da rejsetiden sydover fra Faxe Kommune også bliver kortere.

Vi glæder os til den udvikling og er indstillet på at arbejde proaktivt for løsninger, der tager de nødvendige hensyn til naturen og miljøet. Som en del af disse bestræbelser er der også anlagt en ny busterminal ved Haslev Station med sigte på at få flere pendlere til at benytte bus og tog.



Bus

Faxe Kommune betjenes pr. 1. januar 2021 af fire regionale busruter, der finansieres af Region Sjælland, én der samfinansieres med Region Sjælland og kommunen (ruten mellem Faxe Syd Station og Faxe Ladeplads Station) samt 10 kommunale busruter, som Faxe Kommune betaler for. Kørslen varetages af trafikskabet Movia.

Vi ønsker, at busbetjeningen skal være stærk og veludbygget. Sammenhængen mellem bus- og togforbindelser skal optimeres med udgangspunkt i halvtimesdrift på jernbanerne og på det regionale busnet. Faxe Kommune er derfor i løbende dialog med Movia og Region Sjælland omkring det strategiske net, som udgør den kollektive forbindelse mellem tog og bus.

Vi forudsætter, at de nuværende regionale busruter på tværs af kommunen opretholdes - eventuelt at betjeningen forbedres i takt med efterspørgsel og øvrige forudsætninger.

Ruterne er generelt vigtige for at binde kommunen trafikalt sammen og skabe en kollektiv transportmulighed på tværs af kommunen.

Ruterne er særdeles vigtige i forhold til at sikre gode forbindelser til og fra uddannelsesstederne, og vi arbejder i den forbindelse på at få Region Sjælland til at forlænge busruten mellem Ringsted og Haslev til Faxe på R-bus niveau.

De syv største byer har som minimum busbetjening på hverdage i tidsrummet 06.00 til 22.00, mens de regionale ruter også kører til og fra Haslev, Rønnede, Dalby, Faxe og Faxe Ladeplads i weekender.

I sommeren 2022 overgår skolebusruterne fra Movia til vores egen private busoperatør. Det giver en langt større fleksibilitet omkring køreplanlægning i forbindelse med ændringer i skoleskemaet, men

betyder også, at en lokal rute nedlægges i skoletid og skoleferier.

Her spiller Flextur en stor rolle, idet den giver borgerne i landområderne et fleksibelt kollektivt trafiktilbud, hvor og når der er behov.

Mere end 17.000 passagerer benyttede sig af dette tilbud i 2019, og vi arbejder for en stadigt bedre planlægning og afprøvning af grønne energiformer.

RETNINGSLINJER - BANER OG TOGDRIFT

Togdrift

1. I en zone på 200 meter omkring jernbaner i kommunen skal det ved nye bygge- og anlægsarbejder sikres, at togdriften og udbygning af jernbanen ikke hindres.
2. I forbindelse med udbygning af strækninger, udvidelse af driften på eksisterende strækninger samt udvidelse og/eller ændringer i anvendelsen af terminalanlæg i forbindelse med banerne, skal der tages de nødvendige støjmæssige hensyn til tilgrænsende støjfølsomme områder.

Busdrift

3. Busplanlægningen skal medvirke til en velfungerende og sammenhængende kollektiv trafikbetjening i kommunen, herunder en effektiv sammenhæng mellem de forskellige kollektive transportformer.
4. Busplanlægningen skal sikre en hensigtsmæssig sammenhæng mellem trafikbetjeningen og byområdernes udformning. Trafikale knudepunkter skal indrettes, så de mange forskellige funktioner i tilknytning til trafik kan tilgodeses. Ændringer og udvidelser i anvendelsen af trafikale knudepunkter skal ske under hensyntagen til trafikforholdene i øvrigt i det berørte byområde. For at forbedre muligheden for kombination af rejser med cykel/bil og tog skal der ved de trafikale knudepunkter sikres parkeringsmuligheder for såvel cykler som biler.
5. Trafiksaner og andre indgreb på vejnettet skal tage hensyn til bussers køreegenskaber og kørselsgeometri.



Busrutekort 2020. Se alle aktuelle køreplaner på www.dinoffentligetransport.dk