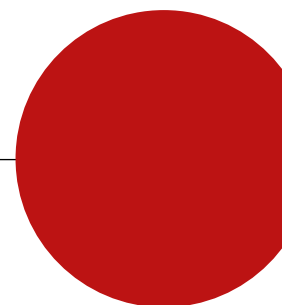


# Trafikplan 2021-25




En vejplan, trafiksikkerhedsplan, stiplan & indsatsplan



# Indhold

1	BAGGRUND	4
1.1	Forhold til anden planlægning	5
2	KORTLÆGNING	6
2.1	Vejadministration og ansvarsforhold	6
	Vejnettet	7
2.2	Trafikafvikling er områdebestemt	7
	Trafikmængder og fremkommelighed	9
2.3	Trængsel og anledning	9
	Hastigheder	11
2.4	Hastigheden skal afspejle vejens funktion	11
2.5	Hastighedsgrænser - og overskridelser	12
	Stinettet	14
2.6	Skoleveje og sammenhæng	14
	Trafiksikkerheden	17
2.7	Uhedsregistrering og tilskadekomne	17
2.8	Uhedsbelastede lokaliteter/strækninger	19
	Parkering	22
2.9	Offentlige institutionsløse p-pladser	22
3	MÅLSÆTNING	26
3.1	Trafiksikkerheden	26
3.2	Investering i trafiksikkerheden	27
3.3	Hastigheder/ Hastighedsplanlægning	30
3.4	Barriereeffekt	31
3.5	Fremkommelighed	32
3.6	Tilgængelighed	32
3.7	Visuelt miljø	33
3.8	Parkeringsforhold	33
3.9	Skoleveje, cykel- og gangtrafik	34
4	INDSATSPPLAN	37
4.1	Metodebeskrivelser for prioritering af trafikindsatser 2021-2025	37

---



Beretning om: En vejplan, trafiksikkerhedsplan, stiplan & indsatsplan  
Udgivet af Solrød Kommune, Teknik og Miljø, Team Vej og GIS  
Solrød Center 1  
2680 Solrød Strand  
Telefon: +4556182000  
[www.solrod.dk](http://www.solrod.dk)



# 1 BAGGRUND

Trafik spiller en væsentlig rolle i Solrød Kommune, hvor visionen om det bedste sted at leve og bo også omfatter sikre trafikale forhold og let tilgængelighed til kommunens faciliteter af by og natur. Hertil et ønske om gode muligheder for at understøtte borgerne i forhold til pendling, at benytte kollektiv trafik og anvende sammenhængende stiforbindelser, der mindsker afhængigheden af kørsel i privatbil – både lokalt og regionalt. Alle Byrådets 7 pejlemærker vil være at spore i trafikplanen for 2021-2025.

Byrådets mål (og visioner) for trafik, jf. gældende kommuneplan:

- Solrød Kommune vil opfordre staten til at flytte transportkorridoren til vest for Havdrup.
- Infrastruktur og kollektiv trafik udvikles på et bæredygtigt, samfundsøkonomisk og klimamæssigt balanceret grundlag.
- Vej- og stinettets udformning tager hensyn til trafikikkerhed for alle trafikanter, til trafikstøj og tilgængelighed samt til det æstetiske indtryk.
- Kommunens stisystem skal være veludbygget og logisk.

- Det rekreative stinet søges udbygget – gerne i samarbejde med lokale grønne partnerskaber.
- Solrød Kommune vil arbejde for gode forbindelser til og i naturen – også adgangsmulighederne til vandet.
- Tilgængeligheden mellem boliger, arbejdspladser, skoler og centre skal være god.
- Solrød Kommune vil arbejde for gode kollektive forbindelser til Køge Nord Station og kommunecentrene.
- Solrød Kommune vil forbedre faciliteterne, der understøtter kombinationsrejser herunder mulighed for Parker-og-rejs faciliteter med ladestationer til el-biler, cykelparkering m.m. ved s-togstationerne.
- Solrød Kommune vil arbejde for realiseringen af Trylleskov Strand Station.

For realisering og understøttelse af relevante mål og visioner hos Byrådet, er denne trafikplan udarbejdet. Planen vil også være det projektværktøj, som man som borger kan finde på kommunens hjemmeside. Og således kan retningslinjer og oplistede trafikindsatser tages i betragtning i forhold til den virkelighed den enkelte borger oplever trafikalt i kommunen.

Trafikplanen kortlægger eksisterende forhold inden for offentlige veje og stier, ligesom offentlige institutionsløse p-pladser, som for første gang er kortlagt samlet. Hastigheder og politiregistrerede uheld er kortlagt, og en liste af forslag til afledte trafikindsatser ses i sidste kapitel, kategoriseret og prioriteret til den kommende planperiode.

Trafikplanen fra 2016 indeholdt konkrete ikke-prioriterede forslag til en række trafikforbedrende anlægsprojekter, hvoraf ca. halvdelen var gennemført ved udgangen af 2020. De gennemførte trafikindsatser fra forrige planperiode er kort nævnt i kapitel 4 for overblikkets skyld - og for at understrege de dynamiske krav også inden for trafik, som udviklingen af kommunen forudsætter.

I denne Trafikplan 2021-2025 er ikke-udførte forslag fra forrige planperiode vurderet, tilrettet, suppleret med nye og afslutningsvis kategoriseret inden for 3 prioriteter:

1. Udpegede uheldsbelastede lokaliteter/strækninger
2. Indsatser indenfor "hastighed/tryghed"
3. Indsatser indenfor "tilgængelighed"

Der lægges derfor op til, at indsatser for de udpegede uheldsbelastede lokaliteter/strækninger udredes og udbedres forud for øvrige forslag/kategorier til trafikindsatser.

Øvrige beskrevne indsatser vil så vidt muligt blive forelagt Byrådet - prioriteret efter politiske og økonomisk retningslinjer, idet disse indsatser dog ikke nødvendigvis kan forventes udført i planperioden frem mod 2025, hvis f.eks. økonomi eller politisk vilje peger andre veje.

I 2016 blev der for første gang introduceret digitale oversigtskort på solrod.dk/veje og trafik - for at højne informationsniveauet af relevant trafikdata over for borgerne. Dette har vist sig at være hensigtsmæssigt, da henvendelser fra borgerne kan kvalificeres af borgere selv, når trafikdata ligger tilgængeligt på kommunens hjemmesiden - også uden for åbningstid.

I forbindelse med denne Trafikplan 2021-2025, bliver det digitale informationsniveau på hjemmesiden således udbygget yderligere - bl.a. i forhold planens nye afsnit om parkeringsforhold og det bliver på hjemmesiden også muligt at se data for udført belægningsvedligeholdelse.

Hertil bliver alle eksisterende kort moderniseret og opdateret, så man som interesseret borger får, et endnu bedre indblik i de kortlagte trafikforhold og øvrig data fra kommunens vejadministration - og dermed får borgerne også bedre grundlag for at indberette oplevede afvigelser eller forslag/ønsker til trafikforbedringer/indsatser.

### Læsevejledning

Trafikplanen indeholder følgende hovedkapitler:

Kap 2.0 indeholder kortlægning af relevante trafiktemaer i relation til vores kommunetraffic - beskrevet i illustrationer og prosa.

Kap 3.0 beskriver analyse, målsætninger og virkemidler, herunder administrationsprincipper - beskrevet i stram tekst for temaerne i kap. 2.

Kap 4.0 indeholder rækken af forslag til kommende trafikindsatser til afhjælpning af tilkendegivne trafikudfordringer. Administrationens samlede forslag til kommende indsatser er beskrevet på lokalitetsniveau og uddybet ved beskrevet problemstilling og forslag til løsning.

Alle kommende indsatser skal være kategoriseret og prioriteret samt prissat på overslagsniveau.

For overblikkets skyld bliver de indsatser, som blev besluttet udført i forrige planperiode fra 2016 og frem til i dag, listet særskilt op.

### 1.1 Forhold til anden planlægning

Solrød Kommunes trafikplanlægning skal ligge inden for rammerne af Solrød Kommuneplan 2017.

Ved kommende års tilretninger af politiske mål og kommuneplaner, vil efterfølgende administration af trafikplanen så vidt muligt følge disse tilretninger frem mod revision af trafikplanen efter 2025.

Kommunen er en del af Region Sjælland. Regionens udspil til blandt andet infrastruktur findes i:

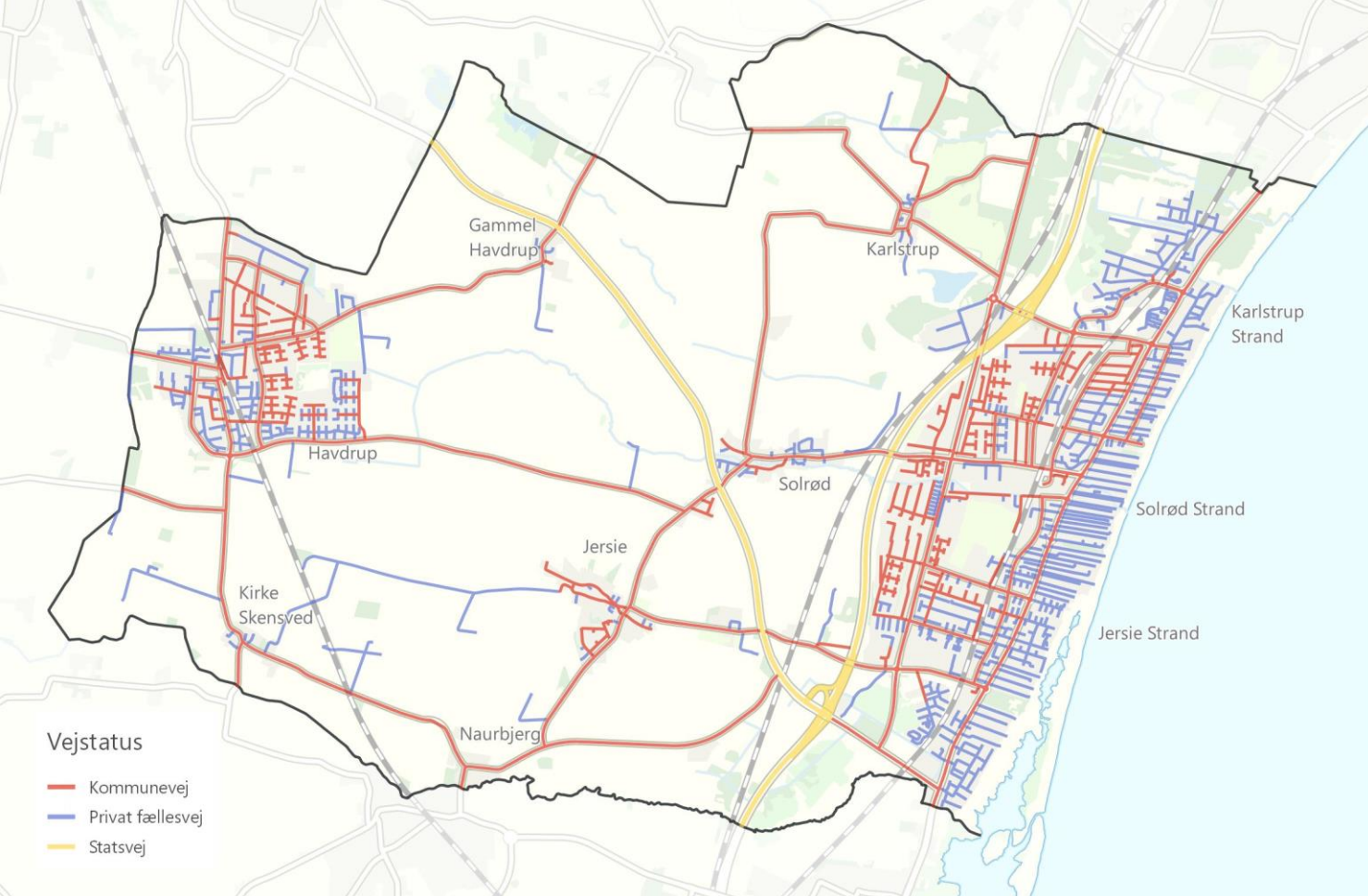
- o Regionale Udviklingsstrategi for Region Sjælland 2021-2025
- o Sjælland baner vejen frem - et trafikudspil

Projekter som vedrører Solrød Kommune er indarbejdet i trafikplanen som målsætning eller specifik indsats.

På det kommunale område er der følgende eksisterende planer/kortlægninger:

- o Solrød Kommuneplan 2017 (-2029)
- o Klimaplan for Solrød Kommune 2020-2030
- o Cykelregnskab 2012

Retningslinjerne i de tidligere udarbejdede planer er i videst muligt omfang indarbejdet i denne trafikplan.



## 2 KORTLÆGNING

### 2.1 Vejadministration og ansvarsforhold

I Solrød Kommune findes tre kategorier veje: statsveje, kommunale veje og private fællesveje. Fordelingen ses af ovenstående oversigtskort.

Statsvejene, Køgebugt Motorvej og Roskildevej (orange farve) administreres og vedligeholdes af Vejdirektoratet. Disse overordnede veje har til hensigt at sikre størst mulig fremkommelighed på nationalt plan.

Kommunale veje (rød farve) administreres og skal vedligeholdes af kommunen. Disse veje er klassificeret et niveau lavere end statsvejene. De samlede kommunale veje indgår dog i deres helhed som en vigtig del af det nationale vejssystem, da over 90 procent af vejnettet i DK består af kommunale veje.

De private fællesveje (blå farve) er den laveste kategori veje og skal administreres og vedligeholdes af de tilstødende grundejere til vejen, som oftest også er de eneste brugere. Fysiske ændringer på disse vejarealer skal ansøges ved den kommunale vejmyndighed og godkendes i forhold til vejlovgivningen, inden ændring kan finde sted.

Denne trafikplan omhandler principielt trafik i den samlede kommune, mens kortlægningen og beskrevne udførte trafikindsatser sidst i dette kapitel 2 – kun omhandler de forhold som er registreret i den forløbne planperiode, 2016-2020, på de kommunale veje, stier og p-pladser.

## Vejklasser

- Lokalvej
- Trafikvej
- - - Eventuelt fremtidig vej



# Vejnettet

## 2.2 Trafikafvikling er områdebestemt

Solrød Kommunes vejnet, som er vist på kortet herover, er overordnet opdelt i 2 kategorier, der har forskellige funktioner og udformninger:

- Trafikveje
- Lokalveje

### Trafikveje

Trafikveje omfatter en fællesbetegnelse for trafikveje i byerne og gennemfartsveje/fordelingsveje uden for byerne.

Trafikvejnettet bør altid være sammenhængende og overskueligt. På trafikveje afvikles den gennemkørende trafik, og

der fokuseres på god fremkommelighed kombineret med god sikkerhed.

Herved samles trafikens miljøgener (primært støj) på relativt få veje, hvilket medfører en minimering af de samlede gener. Desuden indskrænkes antallet af vejstrækninger, hvor der skal gennemføres uheldsbekæmpelse og kapacitetsforbedringer mv.

I Solrød Kommune findes tre rutenummererede veje, dvs. veje med regional betydning: Køge Bugt Motorvejen (M10), strandvejen (Rute 151) samt Roskildevej inkl. Cordozavej (Rute 6).

Ændringer på det rutenummererede vejnet, som f.eks. forlægning, lukning eller ændringer af tværprofil, der har betydning for vejens kapacitet, kan alene ske efter aftale med Vejdirektoratet og tilstødende vejmyndigheder i nabokommuner.

### *Lokalveje*

Lokalveje omfatter alle de øvrige veje i kommunen. De betjener de lokale områder, de enkelte boliger, arbejdspladser, institutioner og butikker.

Lokalvejene tilgodeser især trafiksikkerhed for de lette trafikanter. Samtidig skal alle trafikanttyper have god tilgængelighed til disse veje kombineret med en rimelig fremkommelighed. Dette indebærer lave hastigheder af hensyn til trafiksikkerheden og mange tilslutninger af hensyn til de lette trafikanters fremkommelighed.

### *Det Strategiske Vejnet – sikrer retningslinjer*

Solrød Kommune indgik i 2013 i samarbejde med Vejdirektoratet og de øvrige kommuner på Sjælland om et strategisk vejnet, som skal betragtes som primære omkørsels-veje ved vejarbejder og særtransporter.

Kommunevejene Tåstrupvej, strandvejen og Cordozavej indgår i sammenhængen, som også bør sikre at øvrige veje i kommunen undgår unødigt tung trafik i udgangspunktet, når særtransporter planlægges på landsplan.

### *OTMAN – bred information*

I tilknytning til aftalen om det strategiske vejnet, tilsluttede Solrød Kommune sig i 2018, en fælles digital løsning (OTMAN) til bred videreformidling af planlagte vejarbejder/arrangementer der forstyrrer trafikken på det landsdækkende vejnet.

Kommunernes eksisterende vejforvaltningssystem til gravetilladelser i de offentlige veje, er tilføjet en funktion, som udnytter udvalgt eksisterende data til fælles brug og information.

Om borgere og trafikanter vælger kommunens egne informationskanaler (hjemmesiden) eller andre "infokanaler" er dem helt frit for. Kommunens sagsbehandling vedr. tildelte gravetilladelser og en afledt trafikinformation, bliver også udsendt på en lang række kanaler og medier, både nationale og lokale (radio, RDS/TMC, app's med trafikinformation og/eller navigation samt de foretrukne navigationssystemer).

Dette giver borgerne mulighed for at orientere sig og blive adviseret om trafikale gener, som principielt gør det muligt at planlægge morgenturen til institutionen og videre ud til motorvejen uden at ende i en utilsigtet kø – men ved at lade et opdateret navigationssystem lede sig uden om evt. trafikhindringer.





## Trafikmængder og fremkommelighed

### 2.3 Trængsel og anledning

Solrød Kommune gennemfører løbende trafiktællinger på vejnettet. På de rutenummerede veje foretages der årlige tællinger, så trafikudviklingen kan give historisk overblik. På mindre veje er der desuden foretaget trafiktællinger efter behov eller efterspørgsel fra eksempelvis borgerne.

Trafiktællinger på den kommunale del af vejnettet i Solrød Kommune, vil altid være at finde inden for de sidste 5 år, så trafikudvikling og fremkommelighed kan følges med et historisk overblik.

Oversigtskortet på denne side viser, at trafikken primært afvikles på trafikvejene, som det foretrækkes og er tiltænkt.

Efter 30% udvidelse af Køgebugt-motorvejen i 2018 fra 3 til 4 spor i hver retning, opleves der ikke daglige mærkbare trængselsproblemer på Solrød Kommunes vejnet – med mindre fremkommeligheden på motorvejen hindres af andet – for eksempel ved vejarbejder eller uheld, hvor billisterne vælger alternative ruter gennem kommunens landsbyer eller andre mindre veje.

Antallet af danske personbiler på vejnettet i maj 2020 er opgjort til 2.651.726<sup>1</sup>, hvilket svarer til en stigning på ca. 30 % i antal personbiler de sidste 12 år.

<sup>1</sup> Kilde: VD/nøgletal om vejtransport/DK Statistik, Statistikbanken, Tabel BIL707

Den stigende mængde trafik, som opleves på vejnettet i 2020 kan afspejles i f.eks. antal biler/familie: at familierelationer med 3 personbiler på samme adresse, er steget til 60.000, svarende til 100% stigning, siden 2008, og familier med 2 personbiler er steget til 462.000, svarende til 50% stigning siden 2008<sup>2</sup>.

Antallet af danske lastbiler (over 3,5 t) og varebiler (under 3,5 t) har i samme periode været næsten uforandret – de enkelte lastbiler er dog blevet både længere og tungere gennem årene. En særanalyse<sup>3</sup> fra 2014 viste, at 30% af de store lastbiler på motorvejene er udenlandske, mens kun 7% af lastbilerne på kommunernes veje er udenlandske. Over grænserne er lastbiltrafikken steget med 35% siden 2010, hvor særligt lastbiler fra Østeuropa dominerer. Lastbiltrafikken på de danske veje er i samme periode steget med 13%. Kun 30% af alle kørte kilometer i DK køres på de kommunale veje.

#### *Modulvogntog i Solrød Kommune*

Solrød Kommune fik i 2015 den første registrerede rute for de største lastbiler på de danske veje, modulvogntog. Ruten er fra motorvej og til en transportvirksomhed på Silovej.

I 2020 blev der suppleret med endnu en modulvogntogsroute fra statsvejen, Roskildevej, til erhvervsområdet/transportcentret for enden af kommunevejen, Traneholmsvej.

Transportcentret vil ved færdiggørelsen udfylde en stor del af det areal, som efter færdiggørelse af jernbanen mellem København og Ringsted, blev indeklemmt mellem banen og motorvejen.

Transportcentret skal sikre, at bl.a. modulvogntog kan benytte sig af nyeste faciliteter der er forbundet med transportsektorens behov. Den tilpassede vejudformning vil også sikre at den øvrige trafik af mindre biler også afvikles med sikker prioritet og med svingbaner ind og ud fra transportområdet.

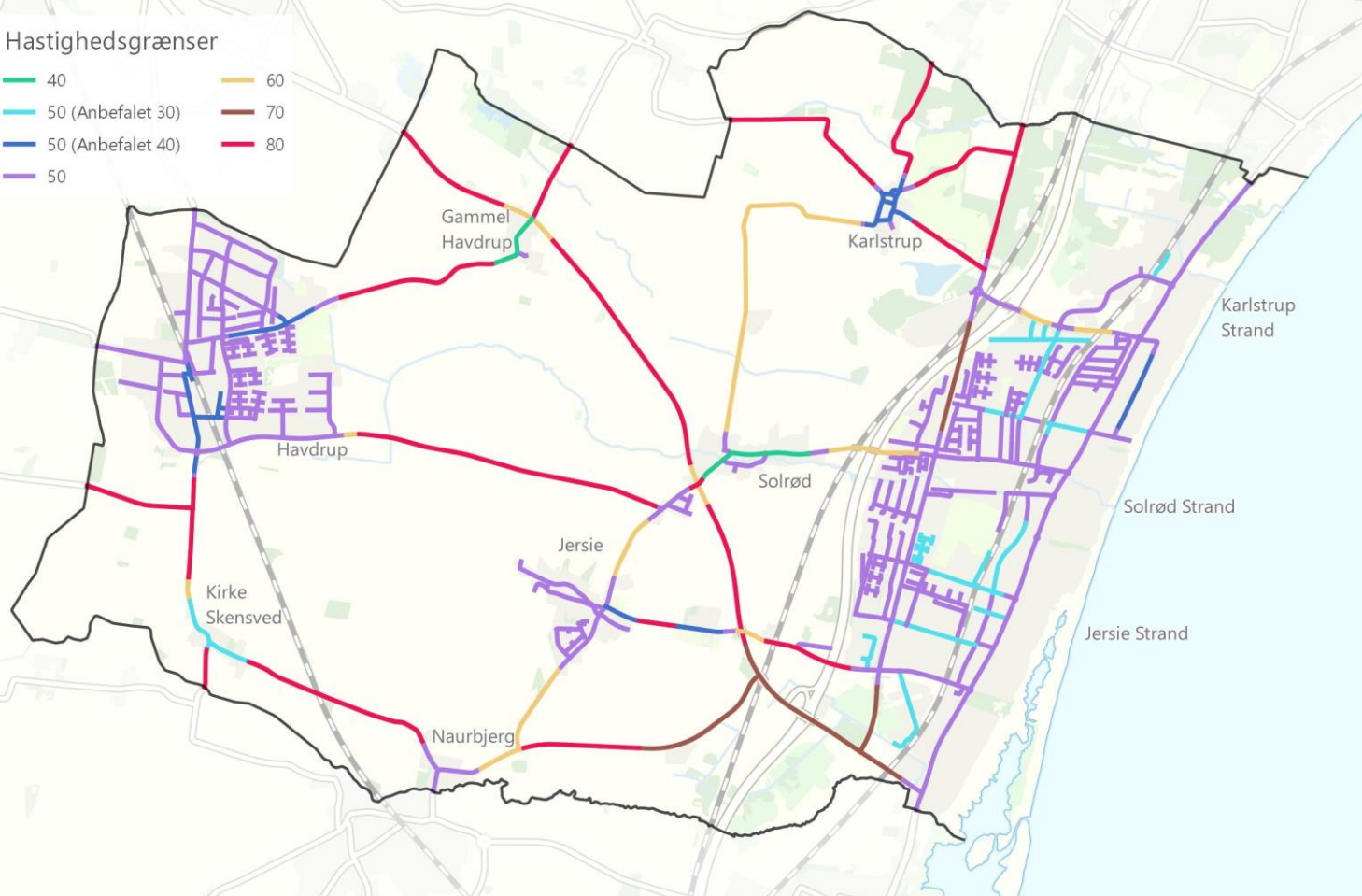
---

<sup>2</sup> Kilde: VD/nøgletal om vejtransport/DK Statistik; Statistikbanken, Tabel BIL800

<sup>3</sup> Kilde: Vejdirektoratet, Trafikstatistik-afdeling

## Hastighedsgrænser

40	60
50 (Anbefalet 30)	70
50 (Anbefalet 40)	80
50	



# Hastigheder

## 2.4 Hastigheden skal afspejle vejens funktion

De eksisterende hastighedsgrænser på vejnettet fremgår af kortet på denne side.

Sandsynligheden for alvorlige trafikulykker øges, når hastigheden er høj og de lette trafikanter er særligt udsatte, hvis de rammes med høj hastighed. På landsplan er to ud af fem dræbte og tilskadekomne i trafikken lette trafikanter.

Hastighederne på vejnettet bør derfor afspejle vejenes funktion, således at der nødvendigvis er højere hastigheder på de overordnede veje, hvor der er fokus på fremkommelighed og lavere hastigheder på lokalveje, hvor der er blandet trafik og fokus på sikkerhed og tryghed.

Byrådets vision i eksisterende kommuneplan skal understøttes af et princip om, at afviklingen af biltrafikken prioriteres højest på de overordnede veje – mens trafikken på boligveje skal afvikles på de lette trafikanters betingelser.

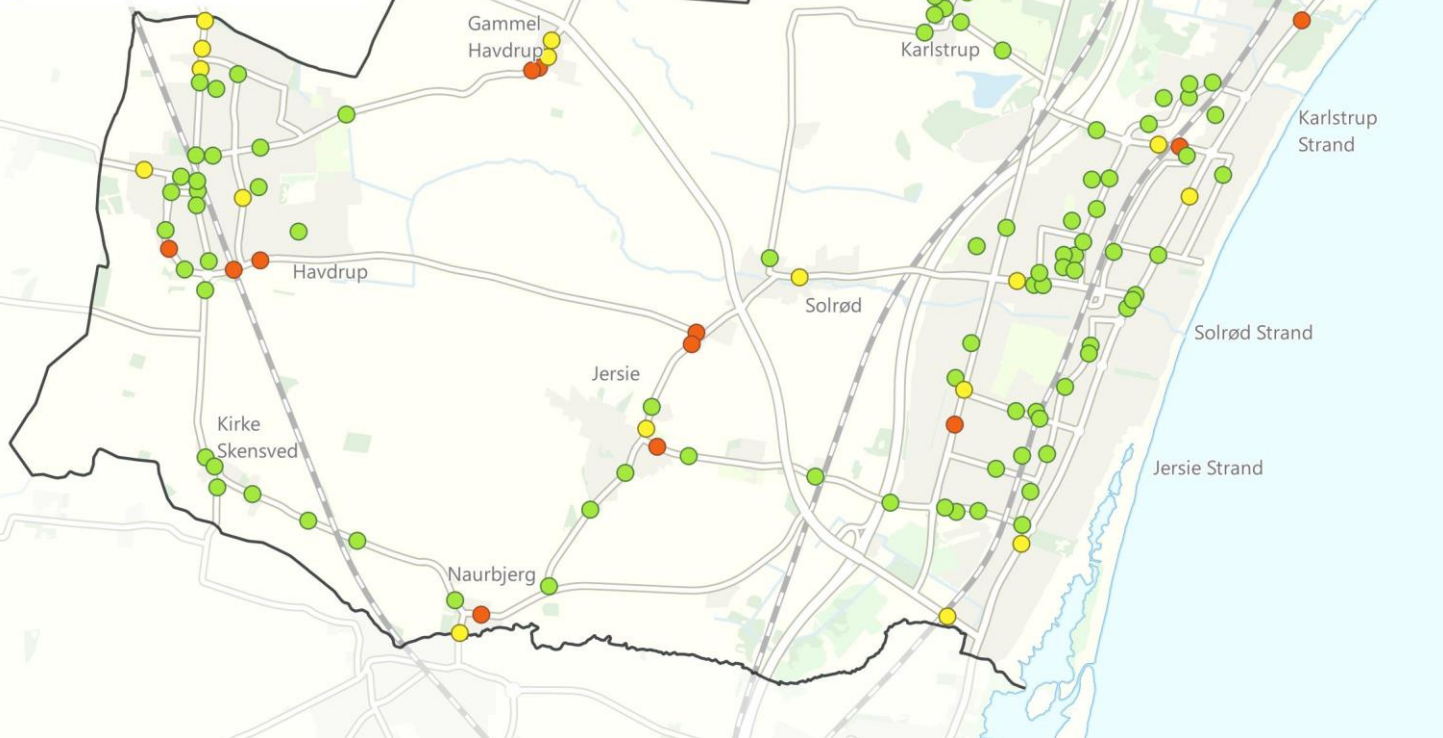
*Anbefalede hastigheder er ikke hastighedsgrænsen...*

På ovenstående hastighedskort ses flere steder på kommunens vejnet, hvor der er indført lavere anbefalede hastigheder i byzone, som er lavere end hvad de "normale" hastighedsregler foreskriver. Denne løsning til lavere hastigheder i byzoneområder kræver ikke politiets godkendelse, da politiet ikke håndhæver overskridelser af anbefalede hastigheder. Overskridelsen af en anbefalet hastighed på 30 km/t udløser kun bødeforlæg i henhold til færdselsloven ved overskridelse af hastighedsgrænsen for eksempelvis byzone, som er 50km/t.

I en byzone med anbefalet hastighed på f.eks. 30km/t (eks. i Kr. Skensved) ses udført "skarpe" 30km/t-bump, som ved fysisk påvirkning kan afholde bilisterne fra at køre for hurtigt gennem byen. Hastighedsdæmpende foranstaltninger som vejbump må netop udføres i henhold til den anbefalede hastighed, hvilket kan være løsningen til at sikre overholdelse af hastighedsgrænsen i byzone.

## Hastighedsmålinger

- De 15% hurtigste bilister kører mere end 20% over hastighedsgrænsen
- De 15% hurtigste bilister kører mere end 10% over hastighedsgrænsen
- Andre tællinger



Hastighedsmålinger – 2015-2019

### 2.5 Hastighedsgrænser - og overskridelser

Ovestående kort viser hastighedsmålinger målt på vejene i Solrød Kommune fra 2015-2019. Målinger bliver vurderet i forhold til hastighedsgrænserne, og udføres på både faste stationeringer fra år til år for at kunne sammenligne og følge en evt. udvikling – men der bliver også målt på veje, hvor der er mistanke om forhøje hastigheder. Anledningen kan være på baggrund af både borgerhenvendelser eller observationer foretaget af administration eller driftspersonale, som har haft ønske om en specifik måling i forhold til f.eks. en trafikanalyse af en strækning eller kryds.

Hvor der i perioden er målt flere gange i faste stationeringer, ses kun den sidste måling.

Hastighedsmålinger med målte overskridelser på over 20% af 85%-fraktilen (= 85% af bilisterne overholder hastighedsgrænsen) er på kortet markeret rød. Gule markeringer er

overskridelser mellem 10-20%, mens grønne markeringer er overholdelse af tilladte hastigheder inden for max 10% overskridelse af 85%-fraktilen.

Alle røde markeringer skal analyseres for mulige hastighedsdæmpende indsatser i den kommende planperiode. Der vil i kapitel 4 blive redegjort for hvilke lokaliteter der lægges i forslag til udbedring – alternativt vil der blive valgt at observere lokaliteter, som ikke umiddelbart lader sig forklare i forhold til konstaterede hastighedsoverskridelser.

#### Rundkørsler og hastigheder

I 2020 undergik rundkørslen ved Cementvej/strandvejen/Gammel Køgevej en sanering. Saneringen har sit afsæt i en omfattende analyse i 2019, herunder droneoptagelse af trafikmønstre, som viser, at der er behov for at reducere ind- og udgangshastighederne ved at skærpe vejkurverne ind og ud af rundkørslen.

Erfaringsgrundlaget til forbedringer af trafikafviklingen i rundkørsler indebærer bl.a. skrappe krav til begrænsede

oversigtsforhold hen over rundkørslen, for at sikre bilisternes fokus på selve rundkørslen ved kørslen igennem.

At begrænsende oversigtsforhold med høj beplantning i midtercirklen er dokumenteret til at give mere trafiksikkerhed ved større opmærksomhed, har alligevel været til debat blandt kommunens borgere med udgangspunkt i, at begrænsede oversigtsforhold vel ikke kan være en fordel. Forklaringen fra trafikekspertes er imidlertid at begrænsede oversigtsforhold giver mest fokus for den almindelige bilist, som vil sætte farten ned i situationen. Vejmyndigheden har derfor igangsat at eksisterende beplantninger i kommunens rundkørsler skal være højere end de nuværende cirka 1,30 m.

Fire andre kryds/rundkørsler i kommunen har de sidste fire år undergået fysiske justeringer i forbindelse med bekæmpelse af uheldsbelastede lokaliteter, jf. Trafikplan 2016, hvilket har haft til formål at give mere trafiksikker effekt i trafikafviklingen af de lette trafikanter, da hastigheden for bilisterne er bragt ned. Dette er sket ved bl.a. at ændre ved rundkørslernes geometri som f.eks. at udføre forlægninger af ind- og udfaldsvejene til skarpere kurver, som automatisk nedsætter bilisternes fart.

Hertil er der udført let hævede overkørebare områder i rundkørslen, som visuelt snævrer kørearealerne ind, men som fortsat kan sikre at store køretøjer også kan gennemkøre rundkørslerne.

#### Trafikstøj og hastigheder

Hastighedsreduktioner kan anvendes som støjbegrænsende tiltag, fordi der er en klar sammenhæng mellem hastighed og støj. Den støjmæssige effekt afhænger af hvor meget det faktisk lykkes at få reduceret bilernes hastighed. Alle støjvolde i kommunen, placeret mod motorvejen, er kommunalt ejede og der fokuseres løbende på at forbedre den støjdæmpende effekt for disse støjvolde. Senest er bebyggelsen Vasegården blevet tilgodeset ved aftale i 2018 om kommunens overtagelse af privat areal til forlængelse af støjvolden mod motorvejen.

I forhold til problematiske strækninger nævnt i Støjhandlingsplan 2005 og i forbindelse med baneprojektet Kbh. Ringsted, er den sidste nævnte strækning på Tåstrupvej, mellem Solrød Byvej og Cementvej, blevet hastighedsreduceret fra 80 km/t til 70 km/t. Nødspor i begge retninger er fjernet og ny beplantet og forhøjet midterrabat samt asfalt (SMA) med støjdæmpende effekt, er i 2019 blevet udlagt på den samlede strækning.

Således er alle fem problemstrækninger i den gamle støjhandlingsplanen blevet behandlet og støjreduceret ved udgivelsen af denne trafikplan 2021-2025.

Ændring i hastighed	Reduktion i støj
Fra 110 til 100 km/t	0,7 dB
Fra 100 til 90 km/t	0,7 dB
Fra 90 til 80 km/t	1,3 dB
Fra 80 til 70 km/t	1,7 dB
Fra 70 til 60 km/t	1,8 dB
Fra 60 til 50 km/t	2,1 dB
Fra 50 til 40 km/t	1,4 dB
Fra 40 til 30 km/t	0,0 dB

Støjreduktioner ved reduktion af hastigheden med 10 km/t beregnet for en trafik med 10% tunge køretøjer.

Kilde: Vejsektoren +/- 3dB svarer til oplevet fordobling/halvering af støj.



## Stinettet

### 2.6 Skoleveje og sammenhæng

Ovenstående kort viser stinettet i Solrød Kommune, som efterhånden er et veludbygget og logisk stinet. Det betyder, at der generelt er god fremkommelighed og sikkerhed for de lette trafikanter – af samme årsag ses kommuneskolerne markeret på kortet ved "sort bygning".

Stinettet er klassificeret i hovedstier og stinetværk ad vej

Hovedstinettet består af nationale, regionale og kommunale hovedstier. Stiruter langs veje sikrer sammenhæng i hovedstinettet.

I byerne er der en udpræget grad af differentiering af trafikkanterne med mange niveaufrie krydsninger for cyklisterne

(tunneller eller broer). Samtidig er der direkte adgang fra stisystemet til indkøbscentre, fritidsaktiviteter, skoler og institutioner i stort set hele kommunen.

Sidste udførte cykelregnskab, Cykelregnskab 2012, viste generelt stor tilfredshed med cykelrutenettets omfang og fremkommelighed samt sikkerhed og tryghed i trafikken. Der er siden udført yderligere forbedringer i forhold til skiltning, udbygning – lokalt og regionalt - og vedligeholdelsen af stinettet.

Forslag til udvidelser for endnu bedre sammenhænge i stinettet er vist med stiplede streger på ovenstående kort, og beskrives nærmere i kapitel 4, Trafikindsatser. Særligt samarbejdet med Køge Kommune for en kommende stiforbindelse til Køge Nord Station forventes at blive flittigt brugt også af solrødborgere, når denne engang står færdig.

Kommunen har i de seneste år arbejdet med en ringforbindelse mellem kommunens by- og landbysamfund, som også

øger tilgængeligheden til større naturområder og kysten. Et løbende opdateret kort over stinettet kan ses på kommunens hjemmeside.

#### *Skoleveje*

Solrød Kommune har i alt 7 skoler der er fordelt således: kommuneskoler:

- Uglegårdsskolen
- Munkekærskolen
- Havdrup Skole
- 10. klassen Solrød

samt privatskolerne:

- Køge Bugt Privatskole
- Sydkystens Privatskole
- Jersie Privatskole

Der har i de forløbne år været samarbejder med skolernes færdselslærere, Rådet for Sikker Trafik, vejmyndigheden og politiet, hvor der som minimum har været samarbejde om en fælles skolestartskampagne på kommunens veje og for flere skolars vedkommende også deltagelse i spørgeskemaundersøgelser for de små klasser som har haft til formål at sikre de små elevers kendskab til at færdes sikkert i trafikken til og fra skole, ved at give dem de bedst mulige betingelser for at kunne færdes på cykel og til fods – og sammen med de øvrige trafikanter.

Det samlede stinet indgår som kommunens skoleveje. Alle uheld registreret i kommunen i perioden 2015-2019 er gennemgået for indikationer om mulige sammenfald med anviste skoleveje via stinetværket. – eller indikationer på trafikforbedringstiltag.

Trafikplanen er bl.a. baseret på en kortlægning af de trafikuheld, der er registreret på kommunens vejnet og i høj grad på inddragelse af kommunens borgere. Det sikrer, at planen ikke alene omfatter lokaliteter, hvor der sker uheld, men også de steder, hvor elever og andre trafikanter føler sig utrygge i trafikken.

Administrationen har de sidste fire år stillet store krav til eksperterne anlægsaktører, hvis anlægsarbejder åbenlyst har forringet skolevejene - og det er blevet sikret at der blev etableret trafiksikre alternativer til nødvendige spærringer af eksisterende skolestier.

I 2019 blev der for første gang foretaget en skoleankomst-analyse ved droneoptagelse, med optagelser over Uglegårdsskolen henholdsvis morgen og eftermiddag. Afrapporteringen gav interessante oplysninger omkring bl.a. elevernes trafikmønstre på stinettet og vejene, hvor tydelige tendenser pegede på, at både gående, cyklister og bilister med tilknytning til skolen, benytter de tilsigtede adgangsveje.

Et potentiale til trafikforbedring, er de registrerede gennemkørende biler forbi skolen i elevernes mødetid, hvilket er uhensigtsmæssigt og unødigt i sammenhængen.

En indsats mod dette og andre målrettede tilpasninger af eksisterende forhold er indført i Trafikplanens afsnit 4, trafikindsatser.

Den sidste skolevejsundersøgelsen fra 2012 viste, at cykel og gang er de klart foretrukne transportmidler allerede fra 2. klasse. Fra 3.-7. klasse går eller cykler over 90 % af eleverne til skole.

Droneoptagelsen fra kommunens største skole, Uglegårdsskolen har vist, at cyklen stadig er det foretrukne transportmiddel i 2019 og at eleverne i høj grad benytter stinettet og i øvrigt vælger at passere trafikveje hvor det er mest hensigtsmæssigt og tiltænkt.

Der er endnu ikke udført droneoptagelser på de øvrige skoler, men forventningen er, at trafikmønsteret går igen på de øvrige kommunale skoler.

Der konstateres ofte trængsel på vejene foran skolerne om morgenen, når alle trafikanter mødes. Dette kan opleves som fælles utryghed for mange, men forholdet kan også påstås at have en effekt af større tryghed i situationen, da utryghed typisk afleder mere forsigtighed og øger alle trafikanters opmærksomhed – hvilket understreges af, at ingen alvorlige uheld er konstateret ved skolerne i mange år.

Her er det rimeligheden i trafikafviklingen der sætter dagsorden og der har derfor været meget fokus på afviklingen af trafikken foran skolerne i det forløbne samarbejde. Udgangspunktet for vejmyndigheden, skolerne og politi har været at den unødige trafik bør ledes uden om og væk fra skolerne i spidsbelastningstiderne.

#### *Muligt supercykelsti-samarbejde igangsat*

I samarbejde med Køge Kommune og Statens Cykelpulje, blev der i 2014 etableret en fælles cykelsti mellem Jersie og

Lille Skensved i Køge Kommune, hvilket gør det muligt for lette trafikanter at få adgang til togstationerne i Køge Nord og uddannelsesområderne i Køge Campus.

I forlængelse af dette projekt, er der i 2020 indgået aftale med Køge og Roskilde Kommuner samt Supercykelstisekretariatet, om at undersøge mulighederne for at få skabt en supercykelsti mellem Roskilde og Køge via Solrød. Eksisterende stier og nye stier forventes at kunne binde en rute sammen med fælles indskud, planlægning, og afslutningsvis tilskud til de tre kommuner fra statslige cykelpuljer til etablering af en eller flere supercykelstiruter via Solrød.

I drøftelsen indgår hvilke fysiske krav som skal være gældende til bredder, tilgængelighed, fremkommelighed og andre forhold som må forventes justeret/mindsket i forhold til de krav der eksempelvis findes for supercykelstier i hovedstadsområdet – med henvisning til forskellen i antal brugere.

Samarbejdet med nabokommunerne bliver faciliteret af Sekretariatet for Supercykelstier, som arbejder for at udvide supercykelstiideen til at udvide supercykelsti-konceptet til også at omfatte Køgebugt-området. Dette kan også forbedre cykel forbindelsen mellem Solrød og København. Supercykelstier er cykelstier med særlig høj standard og tilgængelighed. Forventningen er, at det overordnede rutenet så kan bestå af de eksisterende vigtigste cykel forbindelser i kommunen, som anvendes til daglig transport til skole, uddannelse og arbejde, og som suppleres med direkte forbindelser, som giver høj fremkommelighed for cyklisterne.

#### *Rekreative cykelruter*

Der er flere rekreative cykelruter i kommunen. De rekreative cykelruter er oftest ikke den korteste rute mellem kommunens byer og attraktioner, men derimod rekreative ruter som ikke nødvendigvis forløber ad asfalterede stier eller veje.

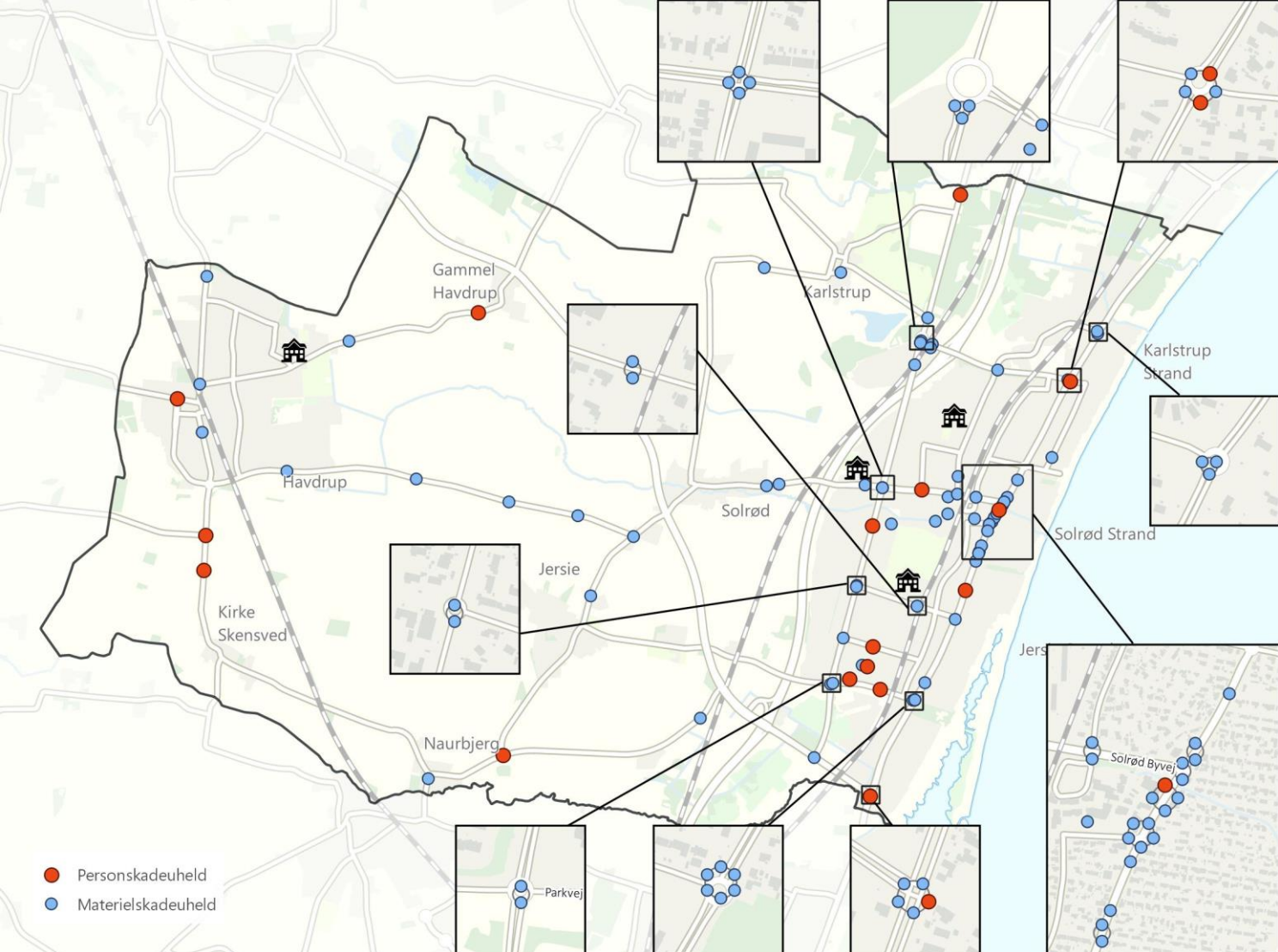
Ruterne er i højere grad anlagt med henblik på cykelturister og motionsture frem for dagligt pendlende cyklister.

Den nationale cykelrute, 9, forløber gennem Solrød Kommune. Rute 9 går fra Helsingør til Gedser og indgår desuden i The Sun Route fra Nordkap til Malta, via blandt andet København og Berlin.

Den rekreative og tværkommunale stiforbindelse, Hedebostien fra Solrød til Roskilde, var færdiganlagt i 2016.

Rekreative stier fremgår ikke af denne trafikplan, og kan bl.a. ses af kommunens hjemmeside under "Kultur og fritid".





# Trafiksikkerheden

## 2.7 Uhedsregistrering og tilskadekomne

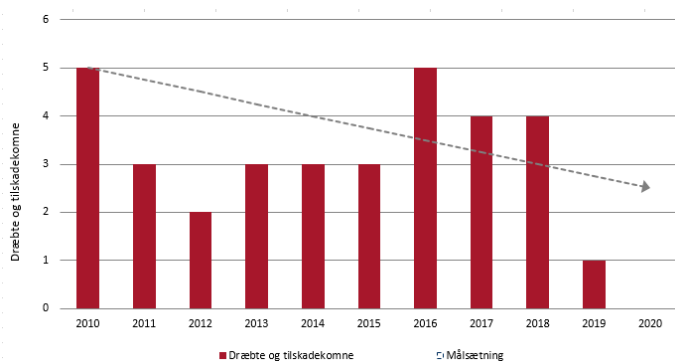
Solrød Kommune stedfæster løbende de trafikuheld, som politiet registrerer på kommunens vejnet. I perioden 2015 – 2019 er der registreret 145 uheld i kommunen, hvor 2 personer blev dræbt, 11 alvorligt tilskadekomne og 4 andre kom lettere til skade.

Af kortet ses den geografiske fordeling for uhedsregistrering – med zoom af de lokaliteter hvor der er konstateret en ophobning af uheld.

Uheld på statens vejnet i kommunen tæller ikke i sammenhængen. Statens vejnet består af Køge Bugt Motorvejen og

Roskildevej (Rute 6). Vejdirektoratet har ansvaret for sikkerheden på disse veje.

Antallet af tilskadekomne i trafikken i Solrød Kommune har - ligesom på landsplan - været stigende de senere år.



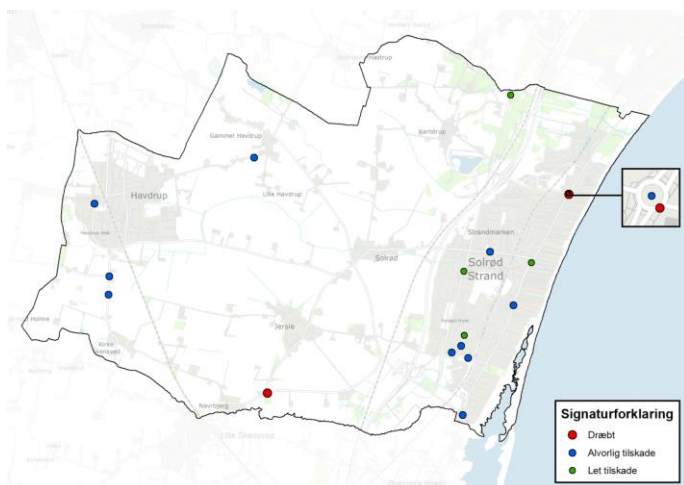
Grafen på foregående side viser antal dræbte og svært tilskadekomne i Solrød Kommune i forhold til Færdselssikkerhedskommissionens lineære målsætning i daværende handlingsplan, 2013-2020.

Med udgangspunkt i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan 2013-2020, var målsætningen i forrige trafikplan, at der således i 2020 maksimalt må være 2 dræbte/alvorligt tilskadekomne på Solrød Kommunes veje.

Imidlertid steg antallet af forventede dræbte/alvorligt tilskadekomne i forhold til handlingsplanen særligt i 2016-2018, og der er i perioden fra 1. januar 2015 til 31. december 2019 i alt sket 101 trafikuheld i Solrød Kommune.

Dette er fordelt på 17 personskadeuheld og 84 materielskadeuheld. Der er i perioden 2 dræbte, 11 alvorligt tilskadekomne og 4 lettere tilskadekomne.

Personskadeuheld er geografisk placeret som på kortet herunder:



### Fælles forebyggelse af trafikuheld

Ud fra kendsgerningen at de kommunale veje udgør et sammenhængende vejnet, har administrationen deltaget i et aktivt engagement om regionalt færdselssikkerhedssamarbejde siden 2016 mellem vejmyndigheder og politi indenfor Midt- og Vestsjællands Politikreds.

Her vendes fælles-trafikale problemstillinger vedr. uheldsbekæmpelse, hvor også trafik omkring skoler er på dagsordenen - med erfaringer og fakta for forbedring og udvikling hen imod endnu større sikkerhed og inddragelse af trafikanterne og deres forståelse af den enkelte trafikants

rolle. Effekten af at arbejde med trafikparathed for skoleele-

### Definition:

En personskade er en skade, der kræver behandling hos læge eller tandlæge, eller som har medført hospitalsindlæggelse, også til observation. Personskader opdeles i "dræbte", "alvorligt tilskadekomne" og "lettere tilskadekomne".

Dræbte: personer, der er døde som følge af trafikuheldet indenfor 30 dage efter uheldet. Personer som er døde som følge af et uheld, men mere end 30 dage efter uheldet, regnes som alvorligt tilskadekomne. Personer som er døde af andre årsager, f.eks. hjertestop inden uheldet skete, vil blive registreret som uskadede, fordi dødsfaldet ikke var en følge af uheldet.

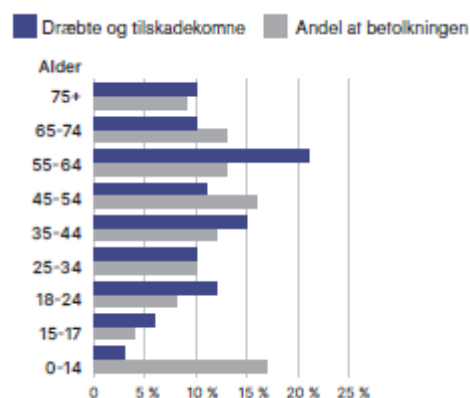
Alvorlige personskader: omfatter f.eks. kranie- eller knoglebrud, hjernerystelse, læsioner af brystkasse, rygsøjle eller nakke samt svære forstuvninger.

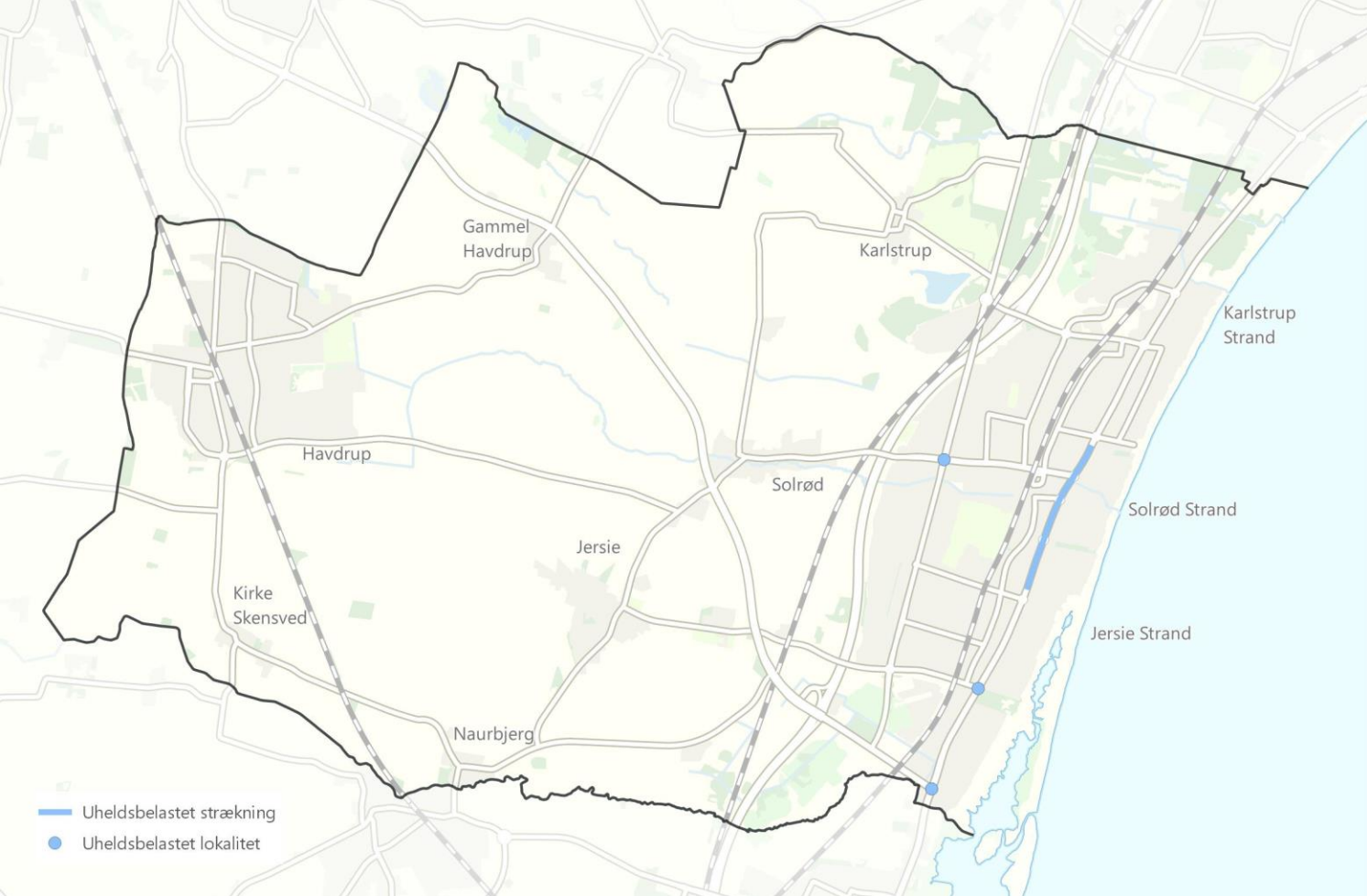
Lettere tilskadekomne: personskader, der kræver behandling hos læge eller tandlæge, defineres som lettere tilskadekomst. Mindre hudafskrabninger, små snitsår eller små "blå mærker" betragtes ikke som tilskadekomst.

Kilde: Håndbog i trafiksikkerhedsberegninger, Vejdirektoratet, 2011.

ver i indskoling og mellemtrinnet, så de kan begå sig i trafikken, kan formentlig aflæses af nedenstående graf fra Politiet uheldsstatistik 2019. Børn op til 14 års alderen er tydeligt underrepræsenteret i uheldsstatistikkerne – set i forhold til hvor stor en andel de repræsenterer af den samlede befolkning.

Kontrasten ses blandt de 55-64 årige, som er tydeligt overrepræsenteret i uheldsstatistikkerne ud fra andel af den samlede befolkning.





## 2.8 Uhedsbelastede lokaliteter/strækninger

Flere steder på vejnettet er der en ophobning af ulykker, hvilket benævnes uhedsbelastede lokaliteter. Der er lavet en analyse og udpegning af disse, da der erfaringsmæssigt er et særligt stort potentiale i at forbedre trafikikkerheden præcis på de udpegede lokaliteter, med og uden personskade.

Med udgangspunkt i politiets officielle registreringer i den 5-årige periode fra 2015-2019, er der udpeget 1 strækning og 3 uhedsbelastede kryds ud fra følgende kriterier:

- uhedsbelastet lokalitet: minimum 4 ulykker på 5 år.
- uhedsbelastet strækning: minimum 4 ulykker pr. 400 meter.

De 4 lokaliteter er herefter kortlagt og benævnt som *P2*, *P3*, *P4* og *S1*.

Kortlægningen af det førstnævnte af de uhedsregistrerede lokaliteter – krydset mellem Tåstrupvej og Solrød Byvej - viser en særlig historie:

### *P2: Signalreguleret kryds, Solrød Byvej/Tåstrupvej.*

Der er ikke sket ulykker i krydset siden 2017, hvor Solrød Byvej øst for krydset er blevet ombygget fra 4 til 2 spor med parkeringspor. Ombygningen af Solrød Byvej har umiddelbart haft en afledt effekt på krydset Solrød Byvej/Tåstrupvej, hvor der ikke er sket ulykker siden ombygningen. Forklaringen kan



med sandsynlighed ligge i at der nu er færre kørespor op mod krydset. De færre kørespor i krydset, gør krydset mere simpelt for trafikanterne og dermed mere trafiksikkert.

På denne baggrund behandles lokaliteten P2 ikke yderligere som uheldsbelastet lokalitet i nærværende trafikplan.

P3: Rundkørsel, Jersie Strandvej og Parkvej.

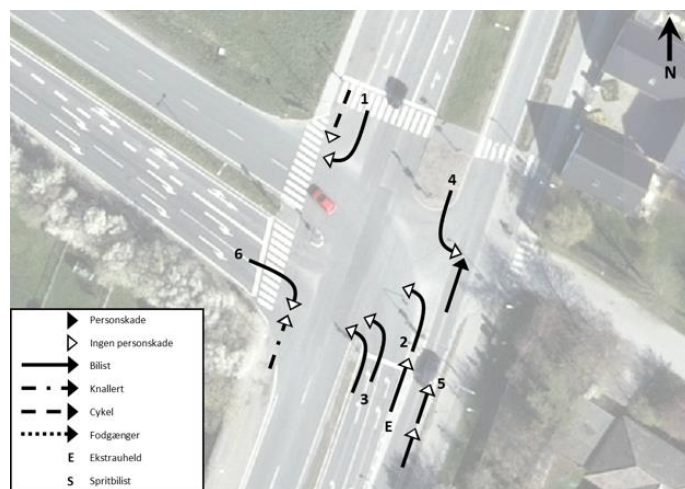


Af kollisionsdiagrammet fremgår det, at der er sket 3 uheld (nr. 1, 4 og 5) mellem en cirkulerende cykel/knallert og en ind- eller udkørende bilist. Disse uheld kan forebygges ved at sænke bilisternes hastighed i rundkørslen samt skærpe deres opmærksomhed.

Der er sket 2 enueheld (nr. 3 og 6) med en trafikant fra syd. Dermed er det måske muligt, at rundkørslen ikke er tydelig nok fra sydsiden.

Fra nord er der sket en bagendekollision mellem 2 billister (uheld nr. 2) som følge af en spiritus påvirket trafikant. Fysiske geometriske ændringer af rundkørslen kan ikke forbygge denne type uheld.

P4: Signalreguleret kryds, Jersie Strandvej / Cordozavej



Uheld nr. 1, 2 og 6 er sket som følge af en let trafikant på cykelstien i vestsiden af Jersie Strandvej. Cyklisten har ikke været involveret i uheld nr. 2, men den forreste trafikant bremsede grundet en cyklist, hvilket førte til uheldet. Disse uheld kunne være undgået ved at etablere en krydsning af Cordozavej ude af niveau. Effekten af dette vil være en reduktion på 100 % i antallet af uheld mellem lette trafikanter og motorkøretøjer.

Uheld nr. 3 er et trængningsuheld, hvor en lastbil under et venstresving påkører en bilist i det venstre kørespor. En tydeligere afmærkning med ledelinjer i krydset vil lede trafikanterne bedre, så trængningsuheld lettere undgås.

Uheld nr. 4 er det eneste uheld i krydset med personskader. Venstresvingende fra nord er vigepligtsreguleret når først stoplinjen er passeret. Uheldet sker da en venstresvingende trafikant overser en trafikant fra syd og dermed ikke overholder sin vigepligt. Uheldet kan afhjælpes ved at etablere bundet venstresving<sup>4</sup> fra nord. Venstresvingbane og bundet venstresving kan etableres i den brede midterhelle fra nord. Alternativt kan der etableres lokal hastighedsbegrænsning omkring krydset og opsætte tavle med advarsel om farligt vejkryds. Disse to tiltag er dog mindre effektive end den dyre løsning med bundet venstresving.

Uheld nr. 5 er en bagendekollision som følge af at en trafikant overser krydset og påkører en trafikant der holder stille for rødt. Uheldet kan afhjælpes ved at etablere en mere tydelig signalvisning fra syd. Det kan gøres ved at opsætte

<sup>4</sup> Kaldes også separatreguleret venstresving, som betyder at venstresvingende trafik afvikles med 3-lyspilsignal.

flere signaler og baggrundsplader på højthængende signaler. Krydset kan eventuelt også forvarsles tydeligere end i dag.

S1: Solrød Strandvej mellem Vestre Duevej og Parkvænget.



ud over de tidligere nævnte. Det er også på denne del af strækningen, hvor der sker en fortætning af butikker omkring vejen. Samtidig er der mere kantstensparkering end på den øvrige del af strækningen. Således tyder det på, at denne fortætning fører til flere uheld, hvilket kan skyldes ekstra opmærksomhed på funktioner omkring vejen og dermed mindre opmærksomhed på trafikken og de øvrige trafikanter. Uheld som følge af hasarderet kørsel og narkotika er også sket på denne del af strækningen hvilket stemmer godt overens med de mange funktioner omkring vejen.

### Sammenfatning

Handlingsplan og løsningsforslag for de udpegede uheldsophobninger på lokaliteterne, P3, P4 og S1, bliver beskrevet i afsnit 3 – og sammenfattet i afsnit 4 som trafikindsatser med høj prioritet.

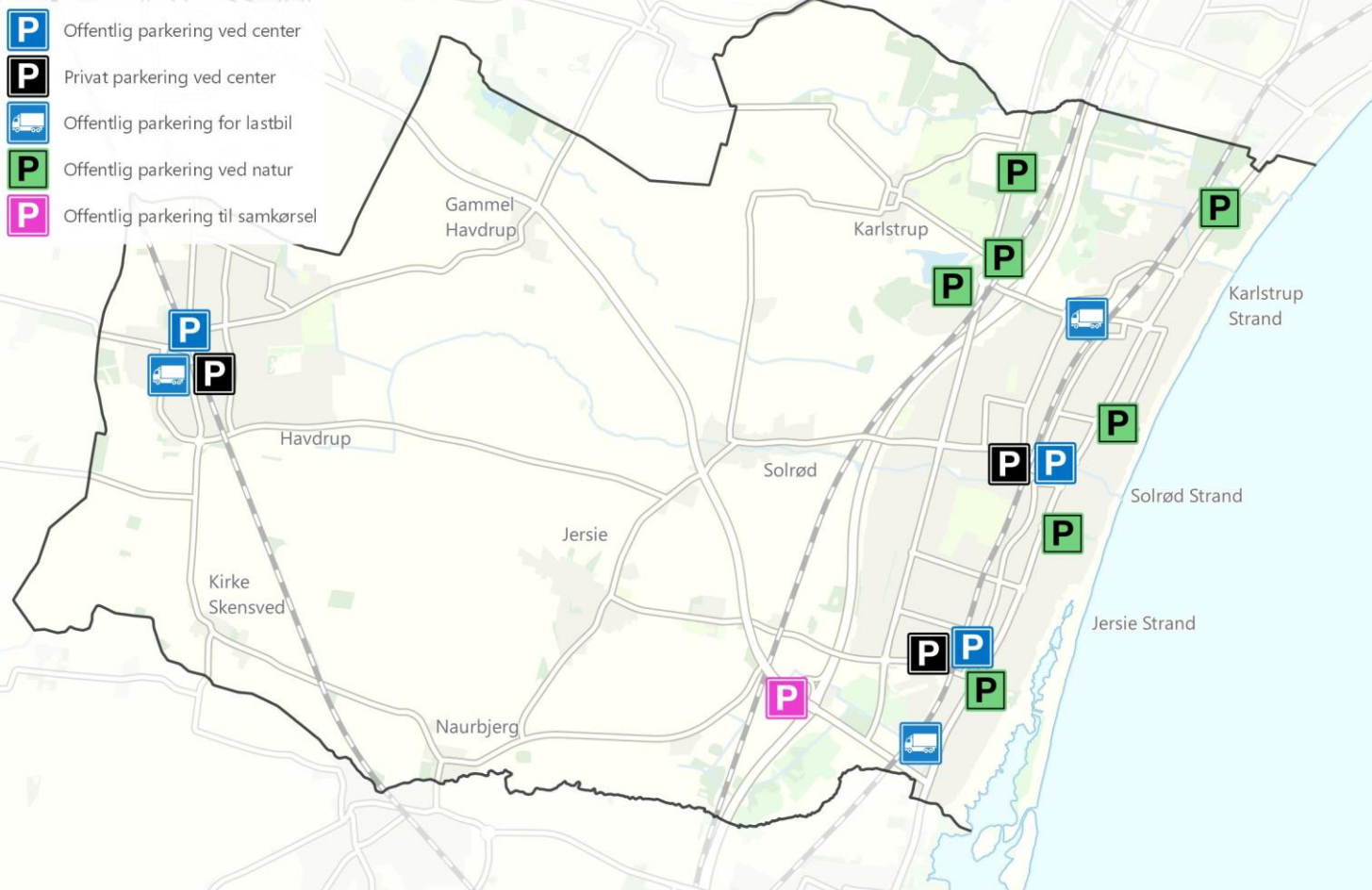
Uheld nr. 2, 3, 5, 8, 9 og 12 er uheld mellem en let trafikant langs Solrød Strandvej og en svingende trafikant til en af de mange sideveje. Uheldene er sket fordelt på flere kryds. Det er kendetegnet ved uheldene, at den lette trafikant ofte har kørt over 25 km/t og også i nogle tilfælde op imod 40 km/t, hvilket fremgår af uheldsbeskrivelsen. Således er den lette trafikant kommet hurtigt frem mod krydset, og er dermed blevet overset af motortrafikanten.

Uheld nr. 1 og 14 er tilsvarende, dog hvor motortrafikanten er kommet fra sidevejen og har påkørt en let trafikant på cykelstien. Også her har den lette trafikant kørt over 25 km/t.

Uheld nr. 15 er ikke med i ovenstående betragtninger, da en tilskadekommet person bliver fundet i vejsiden med sin cykel. Der er ingen beskrivelse af uheldet.

Disse uheld kan afhjælpes ved at skabe bedre opmærksomhed mellem de lette trafikanter og motortrafikanterne. Cykelstien kan f.eks. afmærkes tydeligere med brede brudte kantlinjer samt cykelsymboler. Cyklisternes opmærksomhed kan skærpes ved at etablere rumlestriber før hver sidevej, så trafikanterne bliver gjort opmærksom på, at de skal sænke farten og se efter øvrige trafikanter. Det skal sikres, at der er tilstrækkelig oversigt fra sidevejene til Solrød Strandvej og til cykelstien. Det vurderes at være tilfældigt, hvor uheldene sker, hvorfor alle de små sideveje skal sikres.

På den midterste del af strækningen mellem Solrød Byvej og Mosevej, er der sket mange uheld (uheld nr. 4, 6, 7, 10 og 11)



# Parkering

## 2.9 Offentlige institutionsløse p-pladser

Ovenstående kortbilag viser offentlige p-pladser i Solrød Kommune. Hvor der i oversigtskortene er angivet private p-pladser (sort farve), skyldes det den tætte tilknytning til de offentlige p-pladser i nærheden.

De anviste p-pladser er ikke tilknyttet en bestemt institution, og således til principiel fri benyttelse – også de pladser, som er i andres varetægt – f.eks. Naturstyrelsen og vejdirektoratet

Der skelnes mellem parkering for personbiler og for lastbiler (+3500 kg).

### Nyeste parkeringstiltag

Ved Solrød Center er der i 2018 etableret ekstra p-pladser langs Solrød Byvej, og i Havdrup Bymidte er der også i 2018 bygget om, så Havdrup Center og Havdrup station er mere sammenhængende – med bl.a. flere p-pladser som resultat.

Der blev desuden i 2018 igangsat 3-timers parkeringsbegrænsning i Solrød Center på opfordring fra centerforeningen. Årsagen var et oplevet stigende problem med øget pendlerparkering, som umiddelbart var afledt af parkeringsrestriktioner i nabokommunerne – og derfor gav de mange pendlere ikke plads til de reelt handlende til centrets butikker.



Fig.: Solrød Center Vest

Da pendlerne også skal være velkomne i centret, blev der etableret en ordning med 3-timers P-begrænsning på udvalgte områder i Solrød Center. Områder med 3-timers begrænsning ses angivet på kortskitserne med "3" på blå baggrund.

Ordningen blev evalueret i 2020 og fortsættes fremadrettet.



Fig.: Solrød Center, øst

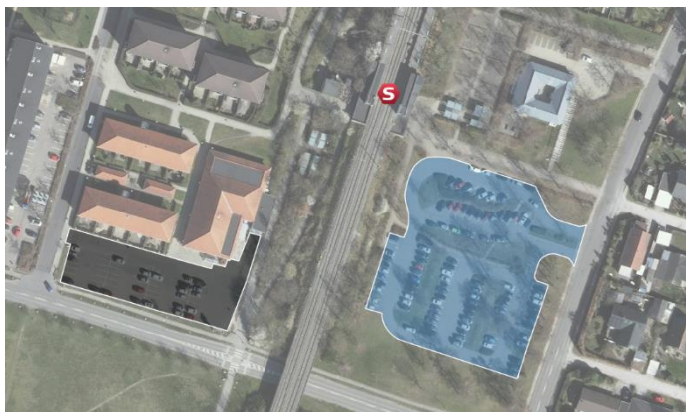


Fig.: Jersie Center



Fig.: Havdrup By midte

### Analyse af belægningsstæthed

En parkeringsanalyse af p-belægnings foretaget i foråret 2020 i Solrød Center (Solrød St.) og ved Jersie Station viste, at max. 77% af p-pladserne i Solrød Center er optaget i spidsbelastningstiden (middagstid, hverdag) og 79% af p-pladserne ved Jersie Station er optaget i spidsbelastningstiden (middagstid, hverdag).

### Status for offentlige tilgængelige ladestandere

De offentlige veje og p-pladser i Solrød Kommune har endnu ingen ladestandere til besøgende elbiler. I nyeste Klimaplan 2020-2030 er dette dog en indsats som prioriteres og klimaplanen beskriver at Solrød Kommune i 2021 vil arbejde med en strategi for elbiler, der skal udmønte i:

1. Forslag til den fysiske placering af ladestandere til elbiler på offentlige arealer i Solrød Kommune
2. Implementering af Ladestanderbekendtgørelsens krav (Solrød Kommune er myndighed i tilfælde, hvor bygningsejere – private og kommunale - skal etablere ladestandere iht. bekendtgørelsen).
3. Forslag til hvordan Solrød Kommunes egen bilpark kan blive fossilfri i 2030, herunder ved anvendelse af elbiler.

Således skal vi som offentlig myndighed kan være med til at imødegå nogle af de udfordringer som ses i omstillingen af bilparken til el drift, som reelt kan reduceres til fire forhold<sup>5</sup>:

- 1: Elbilernes anskaffelsespris
- 2: Udbuddet af biler

<sup>5</sup> COWI – 28/2/2020

### 3: Adgang til ladeinfrastrukturen

### 4: Den personlige skepsis over for elbil-teknologien.

De offentlige myndigheder, stat, regioner og kommuner, har på forskellig vis mulighed for at påvirke disse forhold, direkte eller indirekte. Konkrete værktøjer med henblik på at fremme omstillingen til en mere bæredygtig mobilitet gennem flere elbiler kan rette sig mod infrastrukturen, mod adfærdsregulering eller inddragelse af borgerne ved målrettede kampagner.

#### *Parkering for lastbiler & påhængskøretøjer*

Solrød Kommune har første gang i 2008 udarbejdet en parkeringsbekendtgørelse, som fastsætter regler for parkering med større køretøjer, påhængskøretøjer samt campingvogne, så disse parkeres med mindst mulig gene for borgerne.

Kravet til køre-/hviletidsbestemmelser og 45 minutters pause for lastbilchauffører for hver 4½ times kørsel, giver både udfordringer for chauffører, som har svært ved at finde egnede steder for de lovpligtige pauser og for det offentlige vejnet, som ikke har tilstrækkelige og passende indrettede p-pladser for større lastbiler/vogntog.

Kortlægningen viser at der oftere placeres løse containere og lastbiltrailere i flere dage på de eksisterende pladser på Cementvej og Cordozasvinget, end der forekommer lastbiler med køre-/hviletidspausen.

Parkering langs trafikvejene og ikke for afsides, forekommer mest attraktivt for lastbilchauffører og deres last.

## Udførte trafikindsatser 2016-20

Nedenstående tabel viser de trafikindsatser, som er blevet gennemført i den forløbne planperiode.

LOKALITET	PROBLEM	LØSNING	ANLÆGS-SKØN
Krydset, Tåstrupvej / Vestre Grænsevej	Langsom afvikling af trafikken i myldretiden om morgenen og eftermiddagen. Der tages mange chancer ved udkørsel fra Vestre Grænsevej.	Etablering af rundkørsel sænker hastigheden og fremmer bevægelse i trafikken.	3.300.000 kr.
Krydset, Tåstrupvej / Ankerhusvej / Maglekærvej	Krydset fremstår stort med et udflydende asfaltareal, som kan være vanskeligt at overskue. De gennemgående køre-spør på Tåstrupvej er forholdsvis brede, hvilket kan "invitere" til en høj hastighed.	Indsnævring af gennemgående spor og justering af cykelstiernes placering i krydset.	900.000 kr.
Krydset Tåstrupvej / Litorinavej	Venstresvingsproblematik i myldretiden, idet der ikke er separate venstre-svingsspor. Det medfører kødannelse, alternativt kører biler bagom venstresvingende biler ved at benytte skillerabatten.	Der etableres et midterfelt på delstrækningen igennem krydset som kan benyttes som svingbane. Midterfeltet suppleres med heller i hver ende. Der etableres overkørsel ved udkørslen fra tankstationen.	950.000 kr.
Krydset Tåstrupvej / Ejegårds Allé	Venstresvingsproblematik i myldretiden, idet der ikke er separate venstre-svingsspor. Det medfører kødannelse, alternativt kører biler bagom venstresvingende ved at benytte skillerabatten.	Der etableres et midterfelt på delstrækningen igennem krydset, som kan benyttes som svingbane. Midterfeltet suppleres med heller i hver ende.	775.000 kr.



LOKALITET	PROBLEM	LØSNING	ANLÆGS-SKØN
Rundkørslen Solrød Strandvej / Solrød Byvej	Der er sket flere cyklistuheld i rundkørslen. Uheldene er primært sket omkring rundkørslens sydlige og vestlige vej.	Rundkørslen ændres med et overkørbart midterareal for at fremme oversigtsforholdene (som rundkørsel ved Parkvej). Beplantningen i midterøen gøres højere. Afslutningen af den dobbeltrettede cykelsti fra Solrød Center ændres, så cyklister bliver mere synlige i rundkørslen.	800.000 kr.
Rundkørslen, Solrød Strandvej / Vestre Strandvej	Der er sket flere cyklistuheld i rundkørslen. Uheldene er primært sket omkring rundkørslens sydlige og østlige vej. (Vestre Strandvej og Østre Strandvej).	Oversigtsforholdene strammes op med et overkørbart midterareal. (som rundkørsel ved Parkvej). Beplantningen i midterøen gøres højere. Fortov og cykelsti føres igennem rundkørslen med en overkørsel på Vestre Strandvej og Østre Strandvej.	950.000 kr.
Krydset, Hovedgaden/Tyk-mosevej / Havdrup Alle	Den nye vej-forbindelse til Havdrup Vest har ændret krydset fra et 3-benet til 4-benet kryds. Det giver højere risiko for uheld.	Etablering af rundkørsel sænker farten.	2,5-3,5 mio. kr.
Solrød Byvej - indgang Solrød Center, indkørsel overfor Huginsvej	Der mangler adgang til centret for gående som skal til Aktivitetscentret. Nuværende fortov på nordsiden er via centrets gamle busstoppested, og forekommer ikke brugbart.	Der etableres fodgængerfelt over kryds, og fortov på sydsiden af indgangsvejen. Hertil en mindre ombygning af lysreguleringen.	360.000 kr.
Yderholmvej - indgangsveje til Naurbjerg fra Jersie	Der køres for stærkt ved indgangen til byzonen/landsbyen.	Der kan etableres hastighedsdæmpende vejbump ved indgangen til Naurbjerg.	40.000 kr.
Skolevej - v/ Skolevænget	Der er målt høje hastigheder indenfor byzone.	Der kan etableres hastighedsdæmpende vejbump øst for Ørnesædevej	60.000 kr.
Ny stiforbindelse fra Jersie Landsby til kommune-grænse, Køge via Naurbjerg	Vejprofilen er smal, det giver utryghed for cyklister. Stiforbindelsen er et led i den internationale cykelrute, København - Berlin, og er i den forbindelse udpeget som en strækning med trafiksikkerhedsrisiko.	Der etableres dobbeltrettet cykelsti på strækningen fra kommunegrænsen til Jersie Landsby. Der suppleres med tilretning af kryds og midterhelle på Naurbjergvej ved udmundingen til Yderholmvej.	8.500.000 kr.
Rundkørslen, Karlstrup Strandvej / Cementvej	For høje hastigheder for køretøjer. Der er sket flere cyklistuheld omkring rundkørslens østlige ben (Gl. Køgevej).	For at fremme oversigtsforholdene, strammes rundkørslen op med et overkørbart midterareal, og stierne flyttes tættere på vejbanen. Beplantningen i midterøen gøres højere. Fortov og cykelsti adskilles fra kørebane og føres igennem rundkørslen med egentlig overkørsel mod Gl. Køgevej	3.800.000
Jersie Landsby - Yderholmvej gennem hele landsbyen	Lidt for høj hastighed gennem landsbyen skaber utryghed.	Forbedring af forholdene for cyklister gennem Jersie Landsby kan ske ved afmærkning af 2 - 1 vej, som har hastighedsdæmpende effekt.	65.000 kr.
Solrød Byvej - mellem Tåstrupvej og Tværvej	Der køres stærkt og der er problemer ved udkørsel fra uregulerede sideveje. Udkørsel fra Akacieparken er problematisk, da det er et stort og uoverskueligt kryds med 5 vejbaner.	Indretning af Solrød Byvej til 1 kørespor og samtidig ændring af tilkørselsforholdene ved Akacieparken/Solrød Center.	1,8 mio. kr.
Tåstrupvej - mellem Solrød Byvej og Parkvej	Vejforløbet i byzonen er meget lige og indbyder til høje hastigheder. 15% af bilisterne kører 62 km/t eller derover i byzonen.	Visuel opstramning af vejprofil. Det kan gøres ved at etablere overkørbart midte-vulst i granit i ½ meters bredde.	1200 kr./lbm
Naurbjergvej, mellem Kr. Skensved og Naurbjerg	Meget smal landevej, som giver utryghed for trafikanter til fods og på cykel.	Der etableres dobbeltrettet cykelsti på strækningen. Det giver et ringforbundet hovedstinet mellem kommunens bysamfund.	6,5 mio. kr.

## 3 MÅLSÆTNING

### 3.1 Trafiksikkerheden

I Færdselssikkerhedskommissionens nationale Handlingsplan 2021-2030, er visionen fortsat, at hver ulykke er én for meget.

Handlingsplanen tager udgangspunkt i, at ulykker kan forhindres og personskadernes alvorlighed formindskes gennem lovgivning og kontrol, undervisning og kampagner samt vejteknik og sikkerhedsteknologi i køretøjerne. Færdselssikkerhedskommissionen har i deres udmelding i december 2020 valgt at fortsætte målsætning om at halvere antallet af trafikskadede og -dræbte i 2030 – med udgangspunkt i tallene fra 2020.

For at nå dette mål, har Færdselssikkerhedskommissionen valgt at fokusere frem mod 2030 med indsatser inden for 4 indsatsområder:

1. Eneulykker
2. Frontalkollisioner
3. Krydsulykker
4. Lette trafikanter
5. Unge bilførere

Solrød Kommune vil derfor også fremadrettet arbejde på, at målene i Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan overordnet og principielt opfyldes i Solrød Kommune.

Af principielle og tekniske årsager er det ved udgivelse af denne trafikplan ikke muligt at få oplyst antal trafikskadede i 2020, som først fastlægges eksternt et stykke ind i 2021.

Af den årsag er det endnu ikke klarlagt om vi som kommunen har opnået den målsætning i 2020, som blev besluttet i de to forrige trafikplaner – nemlig en halvering af kommunens dræbte og tilskadekomne målt i forhold til 2010 – hvilket betyder, at målsætningen i Solrød Kommune max. må være 2 dræbte/tilskadekomne ved udgangen af 2020.

Trods et allerede lavt antal af uheld med personskade i kommunen, vil målsætningen i Solrød Kommune også tage udgangspunkt i, at enhver personskade er én for meget.

Som beskrevet i afsnit 2.6, er antallet af trafikheld på landsplan – mod forventning – ikke faldet frem mod 2020, og således ikke overensstemmelse med Færdselssikkerhedskommissionens målsætning fra 2010.

I Solrød Kommune vil vi tage udgangspunkt i at målsætningen for 2020 opfyldes - og målsætningen frem mod 2030 vil være opfyldt såfremt der i er højst 1 dræbt/tilskadekomne i Solrød Kommunen – idet der naturligvis også tilstræbes slet ikke at have dræbte eller tilskadekomne i 2030, da alle trafikheld altid vil blive betragtet som ét for meget!

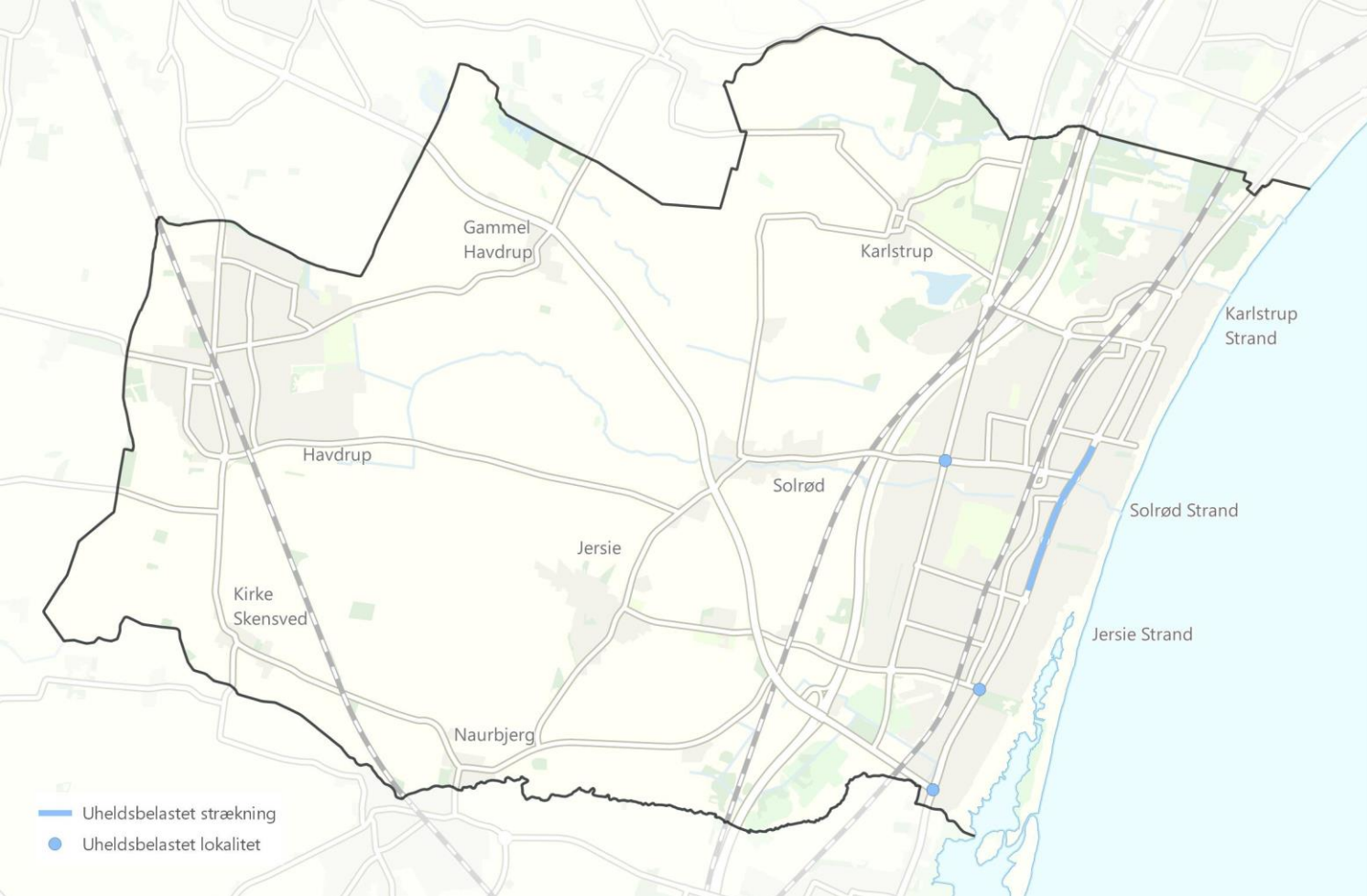
Målsætningen skal nås ved - først og fremmest - at fokusere på udbedring af de uheldsbelastede lokaliteter/strækning, som er udpeget i kapitel 2. Forventningen vil efterfølgende være, at disse ikke udpeges igen som uheldsbelastede områder i den kommende planperiode.

Hertil vil henvendelser fra bl.a. borgerne blive håndteret ud fra retningslinjerne i denne plan og i den forbindelse kan der blive genereret planer for nye indsatser eller bragt allerede beskrevne indsatser til udførelse, i det omfang det kan ske både rettidigt og i overensstemmelse med vedtagne budgetter og Byrådets ønsker.

Ingen almindelige renoveringsarbejder på kommunens veje vil blive igangsat uden først at være vurderet i forhold til muligheden for at kombinere en øget trafiksikkerhed i renoveringsarbejder.

Deltagelse i landsdækkende kampagner og indsatser for større trafiksikkerhed, vil blive vurderet i hver enkelt tilfælde i forhold til forventet udbytte og økonomi.

Kommunens vejmyndighed har valgt at samarbejde med skolerne om at prioritere den årlige skolestartskampagne, der retter fokus på trafik og færdsel ved skolerne. Det skal være trygt at færdes til og fra skole så vidt muligt og der er i forvejen et stort engagement omkring færdselslære på de enkelte skoler. Derfor bakker kommunens administration op med finansiering af skiltningen ved skolerne for den årlige nationale skolestartskampagne.



### 3.2 Investering i trafikikkerheden

Reduktion af personskadeuheld i trafikken er en god investering, da omkostningerne for tilskadekomne i trafikken er store.

De transportøkonomiske enhedspriser angiver følgende samfundsøkonomiske omkostninger for år 2020:

- Trafikdrab 36,4 mio. kr.
- Alvorligt tilskadekomne 5,7 mio. kr.
- Lette tilskadekomne 0,7 mio. kr.
- Materialeomkostninger pr uheld 0,8 mio. kr.

Målrættede ombygninger af uhedsbelastede lokaliteter koster kun en brøkdel af den udgift det koster på de kommunale budgetter for tilskadekomne i trafikken og trafikuheld.

2/3 af udgifterne til tilskadekomne er kommunale udgifter (til bl.a. hjemmepleje, tabte skatteindtægter), og 1/3 er regionale udgifter (til bl.a. sygehuse).

Trafikuheldene på kommunens vejnet fra 2015-2019 er kortlagt i afsnit 2.8. Med udgangspunkt i Politiets officielle

registreringer i perioden, ses flere steder på vejnettet en relativ ophobning af uheld, her kaldet *uhedsbelastede lokaliteter* eller *uhedsbelastet strækning*.

På denne baggrund, er der udpeget to uhedsbelastede lokaliteter/kryds og én 1 uhedsbelastet strækning til en særlig analyse af de pågældende uheld, da der erfaringsmæssigt vil være et særligt stort potentiale i at forbedre trafikikkerheden disse steder.

Målsætningen med en udpegningen frem mod 2025 er, at de pågældende steder ikke udpeges igen i en kommende trafikplanperiode.

Nedenstående uhedsbelastede kryds/strækninger er således udpeget og herefter beskrevet med problemstilling og løsningsforslag:

- Jersie Strandvej/ Parkvej (P3)
- Cordozavej/Jersie Strandvej (P4)

Den uhedsbelastede strækning:

- Fra Vestre Duevej til Parkvænget (S1)

P3: Rundkørsel, Jersie Strandvej og Parkvej.



Der er sket 3 uheld mellem en cirkulerende cykel/knallert og en ind- eller udkørende bilist. Disse uheld kan forebygges ved at sænke bilisternes hastighed i rundkørslen samt skærpe deres opmærksomhed.

Der er sket 2 ulykker med en trafikant fra syd. Her vil en besigtigelse af oversigtsforholdene fra syd, kunne afdække om der bør gøres yderligere.

Fra nord er der sket en bagendekollision mellem 2 bilister som følge af en spirituspåvirket trafikant. Geometriske ændringer kan ikke forebygge denne type uheld.

Generelle retningslinjer anbefaler ikke at cyklister afvikles i en rundkørsel, men på et separat stinet med enten tilbagetrukne stikrydsninger eller stikrydsninger ude af niveau. Det er dog ikke muligt at etablere i dette kryds, da der er ejendomme mod nordøst og nordvest.

På baggrund af uheldsbilledet foreslås følgende geometriske tiltag:

- Beplantningen på midterøen gøres mere markant, så det ikke er muligt at se over midterøen, hvilket

er en national anbefaling jf. vejreglerne. Beplantningen skal være minimum 2 meter høj og være tæt uden mulighed for gennemsyn hele året.

- Hastigheden i rundkørslen sænkes ved at udvide overkørselsarealet omkring midterøen, så trafikanterne tvinges ned i fart grundet en større forsætning.
- For at nedsætte hastigheden i rundkørslen reduceres cirkulationsarealet, ved at tillægge et overkørselsareal. På Jersie Strandvej kan cykelsti og fortovej flyttes ud til kørebanen for at synliggøre bløde trafikanter ca. 50m før rundkørsel. Der etableres overkørselsareal ved til- og frafarter, så trafikanterne hastighed sænkes på grund af større forsætning.
- Den mindre vejgren mod øst ændres til en overkørsel, så den fremtræder mindre betydende end de tre andre vejgrene.
- Beplantningen mellem kørebane og cykelsti fjernes frem mod krydset for at skabe de rette oversigtsforhold mellem bilisterne på de enkelte vejbaner og de lette trafikanter.
- Cykelstierne trækkes nærmere kørebanen frem mod rundkørslen, for større opmærksomhed på lette trafikanterne.

Effekten af højere og tættere beplantning på midterøen forventes at være -25 % af alle uheld og -40 % af alle personskader<sup>6</sup>.

Hastigheden i den nuværende rundkørsel kendes ikke og en hastighedsanalyse vil sandsynligvis kunne afdække om der skal tilpasses yderligere i forhold til hastighederne ind, i, og ud af rundkørslen.

<sup>6</sup> Kilde: Håndbogen "Rundkørsler i åbent land" afsnit 2.1.2

*P4: Uhedsbelastet lokalitet, signalkryds, Jersie Strandvej og Cordozavej*



3 Uheld er sket som følge af en let trafikant på cykelstien i vestsiden af Jersie Strandvej. Disse uheld skyldes uopmærksomhed fra begge trafikanters part.

En af de typer uheld der også er registreret i dette kryds, er et trængningsuheld, hvor en lastbil under et venstresving påkører en bilist i det venstre kørespor. En tydeligere afmærkning med ledelinjer i krydset vil lede trafikanterne bedre, så trængningsuheld lettere undgås.

Det eneste personskadeuheld, involverede en venstresvingende bilist fra nord der var trukket ud over stoplinjen. Uheldet sker da den venstresvingende trafikant overser en trafikant fra syd og dermed ikke overholder sin vigepligt. Uheld af den type kan afhjælpes ved at etablere bundet venstresving<sup>7</sup> fra nord. Venstresvingsbane og bundet venstresving kan etableres i den brede midterhelle fra nord – og ved indskrænkning af den vestlige brede cykelsti.

Et enkelt uheld er en bagendekollision som følge af at en nordligt kørende trafikant overser krydset og påkører en trafikant der holder stille for rødt. Uheldet kan afhjælpes ved at etablere en mere tydelig signalvisning fra syd. Det kan gøres ved at opsætte flere signaler og baggrundsplader på højthængende signaler. Krydset kan eventuelt også forvarsles tydeligere end i dag.

Der er således følgende forslag til geometriske ændringer i krydset:

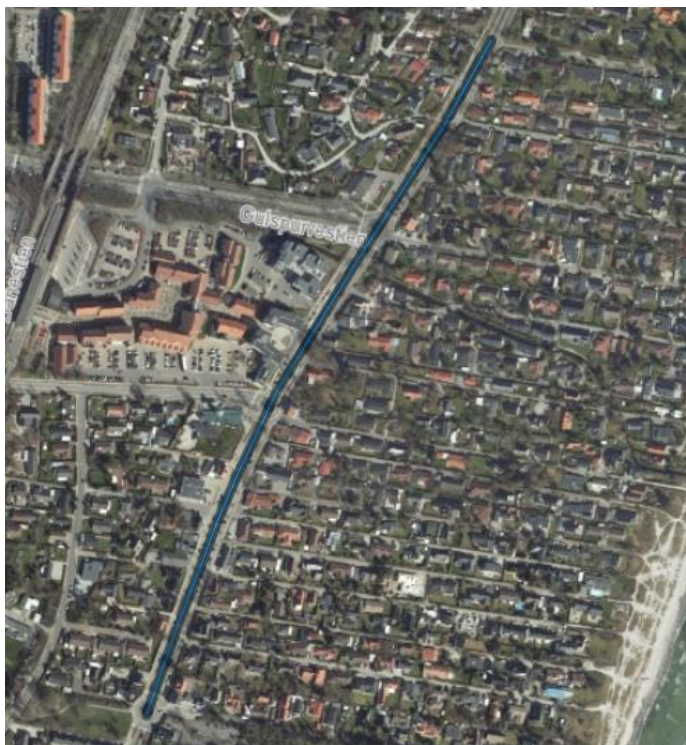
- Cyklister krydser med separat signal og kan tydeliggøres med yderligere vejmarkering
- Afmærkning af termoplast-ledelinjer i krydset til at lede venstresvingende
- Etablering af bundet venstresving fra nord, som kan etableres i den brede midterhelle.
- Tydeligere signalvisning fra syd ved at opsætte flere signaler og baggrundsplader samt eventuelt bedre forvarsling af krydset

Alternativt kan der etableres lokal hastighedsbegrænsning omkring krydset og opsætning af tavle med advarsel om farligt vejkryds. Disse to tiltag er dog mindre effektive end den dyre løsning med bundet venstresving.

Der er aldrig en garanti for at der ikke kan ske uheld i et signalreguleret kryds - trods nævnte tiltag. Hertil kan også nye typer af uheld opstå.

<sup>7</sup> Kaldes også separatreguleret venstresving, som betyder at venstresvingende trafik afvikles med 3-lypsignal.

S1: Solrød Strandvej mellem Vestre Duevej og Parkvænget.



På denne strækning er der, i perioden, registreret 6 uheld der involverer lette trafikanter langs Solrød Strandvej og svingende bilisterne til en af de mange sideveje.

Uheldene er sket fordelt på flere kryds. Det er kendetegnende for uheldene, at den lette trafikant ofte har kørt over 25 km/t og også i nogle tilfælde op imod 40 km/t, hvilket fremgår af den enkelte uheldsbeskrivelse. Således er de lette trafikanter kommet hurtigt frem mod krydset og er dermed blevet overset af bilisterne.

2 andre tilsvarende uheld er registreret, dog hvor bilisten er kommet fra sidevejen og har påkørt en let trafikant på cykelstien. Også her har den lette trafikant kørt over 25 km/t.

Disse uheld kan afhjælpes ved at skabe bedre opmærksomhed mellem de lette trafikanter og bilisterne. Cykelstien kan f.eks. afmærkes tydeligere med brede, brudte kantlinjer og cykelsymboler. Cyklisternes opmærksomhed kan skærpes ved at etablere rumlestribes på cykelstien før hver sidevej, så cyklisterne bliver gjort opmærksom på, at de skal sænke farten og se efter øvrige trafikanter. Det bør sikres, at der er tilstrækkelig oversigt fra sidevejene til Solrød Strandvej inklusiv cykelstien. Det vurderes at være tilfældigt

hvor uheldene er sket, hvorfor alle de små sideveje burde sikres.

På den midterste del af strækningen mellem Solrød Byvej og Mosevej, er der sket uheld der kan have den fællesnævner at det er på denne del af strækningen, hvor der sker en fortætning af butikker omkring vejen. Samtidig er der mere kantstensparkering end på den øvrige del af strækningen. Det kan sandsynligvis tilskrives uopmærksomhed blandt trafikanter netop på grund af denne fortætning. Vejens funktioner med parkeringslommer og flere ind- og udkørsler (til butikker o.l.) og dermed mindre opmærksomhed på trafikken og de øvrige trafikanter, kan være en tilskrivende faktor for disse uheld. Uheld som følge af hasarderet kørsel og narkotika er også sket på denne del af strækningen.

For at afhjælpe disse uheld, kunne det overvejes at etablere lokal hastighedsbegrænsning ud for Solrød Centret. Hastighedsdæmpning er med til at gøre trafikken mindre kompleks og øge trafikanternes opmærksomhed. Der kan eventuelt etableres en anden farve belægning på kørebanelen for at skærpe trafikanternes opmærksomhed.

Der er således følgende forslag til geometriske ændringer på strækningen som vurderes at have en forebyggende effekt på at nedbringe antallet af uheld på strækningen:

- Bedre markering af cykelstien ud for sideveje med markering med bred brudt kantlinje og cykelsymboler
- Etablering af rumlestribes på cykelstien lige før sidevejene
- Sikre at der er god oversigt fra sidevejene til cykelstien og Solrød Strandvej
- Hævet flade på Solrød Strandvej ud for Solrød Centret
- Etablering af farvet belægning mellem Solrød Byvej og Mosevej.

### 3.3 Hastigheder/ Hastighedsplanlægning

Solrød Kommune vil arbejde for at hastighederne på vejnettet bringes i overensstemmelse med hastighedsgrænserne gennem vejtekniske tiltag og i samarbejdet med politiet om

automatisk trafikkontrol samt ved passende kampagner. For høj hastighed og for dårlig orientering medvirker hver især til op imod halvdelen af de trafikulykker som havarikommissionen for vejtrafikulykker har registreret. Gennem bedre indretning af veje og køretøjer er det ofte muligt at forebygge eller afbøde konsekvenserne af de fejl, trafikanterne laver.

Der skal kunne ses en rød tråd i den overordnede trafikstruktur på Solrød Kommunes vejnet. Vejenes udformning og omgivelser skal være tilpasset trafikmængderne på den enkelte type vej og den ønskede hastighed skal være selvforklarende for trafikanterne.

#### *Rundkørsler*

På baggrund af en analyse fra 2019 af hastigheder og køremønstre i tre rundkørsler på kommunens vejnet, skal følgende fysiske principper følges og anvendes - helt eller delvis - i fremtidig hastighedshåndtering i kommunens rundkørsler.

Håndteringen skal ske ved - først og fremmest - at øge opmærksomheden til størst mulig synlighed.

Afhængig af hvilken størrelse rundkørsel der behandles, skal der tilstræbes en maksimal hastighed på 25-30 km/t ind, i og ud af rundkørslen.

Fysiske tiltag til hastighedssænkning kan være:

- op til 2 m høj visuel midterbarriere
  - (beplantning, jordvold, andet)
- effektiv og synlig adskillelse af cykler/gående og biler
  - kantsten
  - synliggørelse af krydsninger, f.eks. lysspotstandere
- synlige barriere
  - overkørbare sidearealer i granit/ej asfalt
  - synlige/farvede rondeller, side-arealer
- nedsættelse af hastighed for ind- og udfarter
  - forlægning af vejbane, kurveskærpelse
  - udførelse af bump i ind- og udfarter
- cykelhastigheder sænkes, cyklister synliggøres
  - synlig vigepligt for cyklister ved indfarter
  - forlægning af cykelsti mod indfarter
  - minibump/rumleriller mod indfarter

I håndbogen "Vejkryds i byer" anbefales en maksimal indkørende-, cirkulerende- og udkørende hastighed på maksimalt 30 km/t. At sikre denne hastighed har dermed en positiv effekt på antallet af uheld og personskader.

I signalreguleret og vigepligtsreguleret kryds er det anbefalet at cykelsti trækkes ud til kørebanen før krydset for at tydeliggøre cyklisterne i trafikanternes højre sidespejl. Der er påvist reduktion i uhelds- og personskadeantal med dette tiltag.

#### *Handlepligt – helt eller delvis*

På strækninger hvor 85%-fraktilen ligger mere end 10% over hastighedsgrænsen, vil det i samråd med politiet blive vurderet, om der bør ske en regulering på strækningen. Ligger 85% -fraktilen på mere end 20% over hastighedsgrænsen, skal der etableres hastighedsdæmpning eller udføres en anden type trafikregulering.

**Definition:** 85%-fraktilen i relation til hastighedsmålinger svarer til den hastighed, der overholdes af 85% af trafikanterne.

### 3.4 Barriereeffekt

Hvor trafikvejene udgør en barriere for de lette trafikanters krydsning af vejen, kan denne - afhængig af facadeforhold og krydsningsbehov - forsynes med foranstaltninger, som nedsætter vejens barriereeffekt.

Dette kan f.eks. være:

- midterheller som støttepunkt for krydsning af kørebanen i to tempi
- fodgængerfelter med signalregulering
- tunneller og stibroer eller omlægninger
- semi- eller fuldautomatiske pullerter/steler, som kan danne en periodisk barriere imellem bløde trafikanter og bilister.

Helt principielt må der ikke skabes barrierer på kommunens hovedstier ved fremmedes ønsker om at gennemskære disse til fordel for kørende tværgående biltrafik – uden der

fra kommunens side bliver stillet krav om udførelse af en alternativ krydsning af stien ude af niveau med den kørende trafik.

### 3.5 Fremkommelighed

Solrød Kommune ønsker at sikre god fremkommelighed på trafikvejene. Vedligeholdelse af kommunens vejnet skal også sikres, så der fortsat er god fremkommelighed på et godt og korrekt vedligeholdt vejnet.

Fremkommeligheden opleves generelt som god, når trafikkanterne kan køre med den hastighed, som de forventer. Skiltning med højere tilladt hastighed, er således ikke en forudsætning for, at trafikkanterne oplever en god fremkommelighed på en given strækning. Solrød Kommune arbejder hen imod et ensartet flow i trafikken, da dette opleves af trafikkanterne som god fremkommelighed og mindsket spildtid på vejnettet.

Lokale ønsker om at få etableret hastighedsnedsættende foranstaltninger, som i givet fald kan konflikte med den regionale fremkommelighed, vil bl.a. blive vurderet i samarbejde med Politiet og ud fra vejstatus som trafikvej eller lokalvej.

Fremkommeligheden kan forbedres ved en række tiltag for den samlede trafik, f.eks.:

- Variabel hastighedsbegrænsning / tilpasset trafikmængde
- Trafikbestemt signalregulering / tilpasset trafikmængde
- Busprioritering
- Kun indskrænke - frem for at lukke trafikveje v/vej-arbejder
- Rutelægning for modulvogntog / sættevognstog
- Udbrede kendskab til igangværende gravearbejder ved effektiv information (Eboks, trafikradio, Ot-mann)
- Evt. supercykelstier
- Effektiv skiltning

Som en del af grundaftalen om det Strategiske Vejnet, stiller vejlovgivning vedr. håndtering af installationer i vejarealer, krav om forbedret koordinering af gravearbejder i

veje. Det digitale redskab [www.virk.dk](http://www.virk.dk) skal bruges af borgere og andre interessenter, hvilket giver bl.a. lednings-ejerne mulighed for at overholde vejlovgivningens krav til øget samgravning og koordinering ved reparation af alle slags forsyningsledninger, som er placeret i vejkassen/vej-arealerne.

Kommunens vejmyndighed har derfor fokus på ledningsaktører, som ikke følger lovgivningens krav om digital registrering, og som derfor kan sænke fremkommeligheden på kommunens veje og dermed på det Strategiske Vejnet.

Ansøgte gravearbejder i kommunen kan løbende følges på [solrod.dk/veje](http://solrod.dk/veje) og trafik.

### 3.6 Tilgængelighed

Solrød Kommune vil arbejde for at skabe god tilgængelighed for også ældre og handicappede i trafikken. Det gælder således:

- Blinde og stærkt svagsynede
- Færdselshandicappede, herunder kørestols- og rollatorbrugere
- Kognitive handicappede
- Hørehæmmede

Hver af brugergrupperne har forskellige behov. Kommunen vil i samarbejde med brugerorganisationer og -råd afdække de lokale behov.

Tilgængelighedstiltag implementeres løbende ved vedligeholdelse/renovering af veje og stier. Hvor behovet vurderes relevant skal det således søges sikret, at der etableres et net af naturlige og særlige ledelinjer, brug af opmærksomheds- og retningsfelter, brug af korrekt niveauspring og ramper, sikre et simpelt og let forståeligt trafiksystem og etablere lydsignaler f.eks. ved signalovergange.

På alle nye vejprojekter, gennemføres en egentlig tilgængelighedsrevision hvor behovet vurderes relevant. Tilgængelighedsrevisioner sikrer at alle trafikikkerhedsmæssige aspekter er taget med ind i projektovervejelserne således at ny viden og erfaring kan skabe de mest trygge rammer for afvikling af trafikken.



Begrebet "tilgængelighed" er også anvendt beskrivende i en af de tre kategorier af trafikindsatser, se kap. 4, indsatsplan.

#### Fysiske virkemidler, målsætning:

- Fortov (min bredde 1,30m)
- Jævne fortove og belægninger (max op-spring 20 mm)
- Belægning for svagtseende (Taktile-fliser & ledelinjer)
- Krydsnings-heller (når vejbaner skal krydses)

### 3.7 Visuelt miljø

Solrød Kommune kan generelt gennem sin kommune- og lokalplanlægning, byggesagsbehandling mv. fastlægge målsætninger og retningslinjer for omgivelsernes visuelle kvalitet.

Afhængig af de konkrete forhold kan forbedringer af det visuelle miljø omfatte gaderummets gulv, facader og inventar, og der vil i renoverings- og driftsopgaver fortsat arbejdes på at skabe et "Smukkere Solrød" ved bl.a. effektiv bekæmpelse af graffiti inden for 48 timer og ved anvendelse af granitmaterialer på vejanlæggene, hvor det også giver merværdi ved den længere holdbarhed i forhold til anvendelse af beton. Den vedtagne træpolitik skal sikre, at træplantninger ved kommunens vejanlæg bevares og tænkes ind som en fast bestanddel i projektering og drift for at tilgodese ønsket om et fortsat grønt præg. Der skal i forbindelse med nødvendige arbejder tæt ved træerne respekteres drypzoner for det enkelte træ og for at sikre fortsat sund vækst.

### 3.8 Parkeringsforhold

Omfattede offentlige p-pladser er kortlagt i afsnit 2.9.

I Solrød Kommune er der tre centre, Havdrup, Solrød og Jersie. Solrød Kommune ønsker generelt at opretholde en tilfredsstillende parkeringskapacitet for centerområderne med detailhandel og til mindst mulig gene for beboerne i nærområdet.

Der stræbes mod, at der er den nødvendige parkeringskapacitet i nærheden af S-togstationerne i Jersie Strand og Solrød Strand og regionaltogetsstationen i Havdrup.

Udgangspunktet for parkeringspladser til personbiler vil derfor altid være mindst 2,5 meter x 5,0 meter, uanset hvor parkeringspladsen er placeret i kommunen og uanset om det er private eller offentlige arealer – for at understøtte Byrådets vision om Solrød som det bedste sted at leve og bo.

Undersøgelser viser, at parkeringsafstande op til 300 meter fra en station, accepteres af brugerne – hvilket kan understøtte intentionen i gældende klimaplan i forhold til muligheder for at pendle til og fra arbejdspladser uden for kommunen.

Der vil være fokus på en endnu bedre udnyttelse af eksisterende p-pladser ved centrene, til gavn for både handlende og pendlere.

Metoder med mere synliggørelse af ledige p-pladser i spidstimerne skal afprøves hvor det giver mening og hvor flere pladser efterspørges. Herunder justering, udvidelse eller tilretning af ordning med 3-timers parkering i Solrød Center. Der skal være mulighed for at udvide samarbejder med private parkeringsselskaber – med fokus på uproblematisk og klare aftaler, som ikke giver brugerne/parkanterne oplevelser af urimelige p-afgifter på urimelige vilkår.

Hvor eksisterende vejarealer kan indgå som hensigtsmæssige parkeringsarealer, skal dette vurderes inden ændringer af vejforløb/vejanlæg besluttes udført.

#### *Klimaplan/ladestander til elbiler*

Byrådets målsætninger jf. klimaplan 2020-2030 og Ladestanderbekendtgørelse 2020 skal implementeres i planlægningen af parkeringsforhold og implementeres i den fysiske udformning af offentlige og private p-pladser. Vejmyndigheden vil i nødvendigt omfang understøtte disse tiltag, når det kan ske i samspil med gældende vejlovgivning.

Der forventes med fordel at kunne søges inspiration og erfaring fra andre offentlige myndigheder og øvrige, som har påbegyndt etableringen eller planlægningen af den nødvendige fælles ladeinfrastruktur.

### *Lastbilkparkering*

Den tunge trafik giver udfordringer med parkerede lastbiler også i Solrød Kommune. I takt med at lastbiler de senere år er blevet større og længere, er flere af de eksisterende ældre lastbilkparkeringer ikke tidssvarende i forhold til det behov, der opleves fra naboer til og brugere af de eksisterende lastbilkparkeringer.

Det kommende transportcenter på Traneholmsvej bliver udført med en overkapacitet af p-pladser til lastbiler, og det skal fremadrettet afklares om disse private p-pladser kan blive mere attraktive end de eksisterende kommunale lastbilkparkeringer – hvilket således skal indgå i en behovsanalyse om evt. alternativer for eksisterende lastbilkparkeringer i kommunen, hvor disse er uhensigtsmæssigt placeret.

Der skal vurderes på behovet for at finde evt. alternativer til de eksisterende pladser – evt. i et samarbejde med andre interessenter, herunder med mere "opsyn" og kontrol, end det er tilfældet i dag.

Da det forekommer at kørehviletidspausen langs hovedveje er mest attraktiv, skal det undersøges hvor der er mulighed for at kunne anvende ubrugte eller nedlagte vejarealer til kommende lastbilkparkeringer.

Der skal arbejdes på at få forbedret anvendelse og placering af P-pladser for tunge køretøjer, hvor disse ikke vurderes at fungere optimalt for hverken brugere og/eller naboer på grund af bl.a. mangel på tilstrækkeligt opsyn og chaufførfaciliteter og "misbrug" af pladsen til andre formål.

### *Nedlæggelse/flytning...*

Lastbilkparkeringen på Cementvej, som i sin tid blev planlagt uden for byzone i tilknytning til motorvejen, bliver nedlagt. Pladsen er gennem tiden overgået til at være beliggende i et samlet boligområde, og dele af området er nu også udpeget til anvendelse som regnvands-bassin i sammenhæng med klimatilpasning for området i årene 2020-2025.

Ligesom lastbilkparkeringen ved Cordozasvinget, har lastbilkparkeringen ved Cementvej til tider karakter af depot for containere, lastbiltrailere/-hængere og lignende ikke-

lastbiler. Således bør lastbilkparkeringen ved Cordozasvinget også overvejes flyttet. Begge pladser er desuden ikke befæstet, og hvilket ikke er praktisk i sammenhæng med spild og nedsvivning, og der bør findes med tidssvarende løsninger.

### *Parkeringsbekendtgørelse*

Ændringer af eksisterende lastbilkparkeringspladser vil i givet fald blive anført ved en kommende opdatering af kommunens Parkeringsbekendtgørelse fra 2008.

Parkeringsbekendtgørelsen fastsætter - i samarbejde med Politiet – parkeringsregler ud over de almindelige regler, for parkering af køretøjer over 3500 kg, påhængsvogne inkl. campingvogne, så disse kan parkeres med mindst mulig gene for borgerne.

### 3.9 Skoleveje, cykel- og gangtrafik

Stirutenettet i Solrød Kommune er kortlagt i afsnit 2.6. Kortlægningen er baseret på at skabe et sammenhængende transportnet for alle lette trafikanter – også med inddragelse af lokale boligveje for at få et godt sammenhængene stinetsværk, hvor den lave hastighed understøtter den politiske målsætning om, at trafikken på lokalveje skal afvikles på de lette trafikanters premisser.

På lokalvejene ved skolerne vil trygheden blive prioriteret højest. På de øvrige veje prioriteres fremkommelighed og trafikikkerhed højest.

Bilisterne skal således køre hensynsfuldt og varsomt på skolevejene, og der skal tages hensyn til de bløde trafikanter, f.eks. når børnene skal afleveres om morgenen.

Det er vigtigt, at der skabes opmærksomhed på evt. problemer ved ankomsterne til skolen - hvilket både kommune, skole og forældrene kan medvirke til.

Da problematisk trafikadfærd fra bl.a. forældrene ofte opleves i morgenmyldretiden, er dette en parameter, som der hele tiden skal arbejdes med og der skal i givet fald kunne sættes ind med målrettede trafikindsatser.

### *Samarbejdet om vores mindste borgere*

Solrød Kommune vil fortsat være med til at øge den oplevede tryghed omkring skolerne og via dialog med skolerne arbejde for, at der udarbejdes en trafikpolitik på hver enkelt skole.

Udpegning af problematiske lokaliteter, indsamling af data, f.eks. hastighedsmålinger og fysiske tællinger, er et vedvarende udgangspunkt til en løbende forbedring af trafikstrukturen.

Samarbejdet mellem vejmyndighed, skole og politi udgør et vigtigt element i at skabe bedre og mere sikker afvikling af trafikken omkring kommunens skoler.

Inddragelse og engagement af skolens ledelse, lærere, forældre og børn imellem, skal være med til at sikre en højnet trafikparathed i 0. klasserne og trafikfærdigheder i mellemtrinnet og i udkolingen.

Kommunen skal understøtte skolepatruljer, som et godt greb om sikkerheden for alle klassetrin. Til gengæld skal det forventes, at børn allerede i en tidlig alder følges med voksne eller ældre børn, der kan hjælpe med til at give det overblik, som det naturligt kræves af en trafikant, der skal færdes i trafikken.

Det betyder også, at krydsning af vej er et naturligt element som skal tillæres og give barnet/trafikanten den fornødne opmærksomhed på det at bedømme trafikken, hastighed og afstande til f.eks. kørende trafik og at der er forskel på mindre og større køretøjer.

Der vil være fokus på at understøtte elevernes lyst, behov og mulighed for at cykle og gå til skole – om det så bliver på bekostning af den kørende trafik ved skolerne om morgenen – f.eks. ved tidsbegrænsede lukninger for kørende trafik på fælles mødetidspunkter.

I tilknytning til synliggørelse af bl.a. skoleelever bliver det i 2021 afprøvet om trafikindikatorer ved eksisterende forgængerovergange i rundkørsler kan øge opmærksomheden hos bilisterne. I den nyrenoverede rundkørsel, Cementvej/strandvejen, opsættes således lysindikatorer ved hver af de 3 fodgængerovergange i rundkørslen.

Lysindikatorerne signalerer til trafikanterne/bilisterne med hvide blinkende LED-lys når en fodgænger eller cyklist nærmer sig en fodgængerovergang og giver dermed føreren mere tid og bedre mulighed for forholde sig til krydsende let færdsel. Herved synliggøres de bløde trafikanters passage i rundkørslen da LED-lysene kan ses i en afstand på op til 200 meter. De aktiveres kun når det er nødvendigt og trafikken vil derfor fortsat have flow, men samtidig et trafikmønster der er optimeret og langt mere sikkert.

#### *Skolestartskampagner*

Teknik og Miljø vil frem til 2025 prioritere udgiften til de årlige skolestartskampagner i Solrød Kommune, som et vigtigt signal til den øvrige trafik i kommunen. Dette indebærer opsætning og nedtagning af kampagneplakaterne og tilmeldingskoordinering for/med alle skolerne i kommunen.

#### *Fælles trafikarealer, ligeværdighed og ro*

Såfremt det giver mening, skal der være mulighed for at arbejde med konkrete løsninger med fællesarealer som f.eks. "shared space" for at forbedre f.eks. skolebørnenes ruter til og fra skole, ved og omkring skolerne eller andre steder hvor trafikken med fordel kan blandes i et fællesareal.

*Shared Space: Særlig vejudformning, hvor alle trafikantgrupper integreres og færdes på samme areal. Det er hensigten, at trafikanterne deler det offentlige rum med hinanden uden at der er nogen gruppe der dominerer.*

Fællesarealer er kraftigt medvirkende til at skabe større fælles tryghed for flest mulige trafikanter. Det kan give mere sikkerhed som billist, som cyklist og som fodgænger, når et fællesareal kan minimere morgenkaos ved skolen - især afvikling af morgenmyldertrafikken - ved at skabe større fælles opmærksomhed på de lette trafikanter. Dette giver tolerance og øget opmærksomhed.

#### *Retningslinier for etablering og fastholdelse af stier*

Solrød Kommune ønsker at fremme cykel- og gangtrafik og at cykel og gang bliver de foretrukne transportformer til de kortere ture under 5 km.

Dette gøres ved at forbedre forholdene for de lette trafikanter i form af høj trafikikkerhed, oplevet tryghed og fremkommelighed, vejvisning og rutevejledning.

- Offentlige stier skal i videst muligt omfang have status af "fælles-stier" for at tilgodese flest mulige af både gående og cyklende.
- Der vil være særlig fokus på at forbedre skiltningen på stierne for væsentlige destinationer som f.eks. centre, skoler og stationer, hvor retningslogikken

for trafikanterne på stirutenettet ikke er selvforklarende.

- Solrød Kommune vil arbejde for at hovedstiers krydsninger af større veje kan ske på en trafiksikker måde. På mindre trafikerede steder kan der eksempelvis være tale om midterheller/-øer, mens der ved nye større veje og baner bør påregnes anlæg af tunnel eller bro.
- Såfremt der skal gøres en ekstra indsats for at forbedre trygheden på den del af stirutenettet, som nødvendigvis forløber langs veje og ikke i eget tracé, anvendes nedenstående principper:
  - etablering og opstrikning til "2 minus 1" vej, såfremt trafikforholdene egner sig til dette.
  - etablering og opstrikning til kantbaner/cykelbaner
  - kantsten/enkeltrettet cykelsti
- Dobbeltrettede stier i eget tracé udføres i udgangspunktet ikke på veje med hastighedsgrænser på 50 km/t eller derunder – med mindre helt særlige trafikforhold/-mængder gør sig gældende på stedet.
- Private fællestier (lokalstier) i/fra/til boligområder kan ikke forventes godkendt til nedlæggelse eller ændret til anden funktion såfremt disse kan påvises at have en funktion som "skolesti" og/eller giver et boligområde adgang til det offentlige sti-netværk.

#### *Regionale tværkommunale stiforløb (supercykelstier)*

Solrød Kommune vil samarbejde med nabokommunerne og Greater Copenhagen omkring muligheden for at etablere kommunens første supercykelstier – som også kan forbedre sammenhæng i det regionale stinet.

Stinettet skal medvirke til at give pendlerne forskellige muligheder ved valg af transportmiddel – og dermed understøtte sundhed, motion og grøn omstilling.

Der vil ligge en politisk behandling forud for etablering af supercykelstier, som kan godtgøre finansiering for den særlige udformning af disse stier, som kan have indflydelse på

udformningen af de eksisterende stier og krydsninger med eksisterende veje.

De regionale stier skal sikre adgang fra byen til det åbne land, til kysten og til områder uden for Hovedstadsregionen. De regionale rekreative stier skal være egnede både for cyklende og gående.

Der forventes senest i 2022 at være afklaring på nuværende drøftelser af muligheder for at danne partnerskab med nabokommunerne, Køge og Roskilde, om at undersøge mulighederne for sammen at etablere op til 2 supercykelstiforløb i samarbejde med Supercykelstisekretariatet og Vejdirektoratet.

*Køgebugt-ruten* langs med strandvejen fra Grevegrænsen i Solrød via Københavnsvej/Vordingvorgvej i Køge til Herfølge. Denne rute kunne i givet fald blive en forlængelse af den eksisterende supercykelsti, *Ishøj-ruten* – såfremt Grevekommunen kunne vælge på et tidspunkt også at indgå i et tværkommunalt samarbejde om en regional supercykelsti.

*Køge/Roskilde-ruten*, som vil kvalificere og opgradere allerede eksisterende cykelstier i både Solrød, Køge og Roskilde til et samlet forløb som supercykelsti via Havdrup. Det involverer også Vejdirektoratet og trafiksaneringer på boligveje i alle tre kommuner – herunder Sallevvej/Hovedgaden i Havdrup, som kunne opnå bedre opdeling af den tunge trafik og hastighedsdæmpende tiltag i øvrigt. En gennemførelse af dette samarbejde kunne sikre en efterspurgt stiforbindelse mellem Havdrup og hovedvej E6 – som ligger i Roskilde Kommune.

På nuværende tidspunkt skal lette trafikanter fra Havdrup vove sig ud på nabokommunens smalle landevej, Havdrupvej, hvis man vælger at være cykelpendler mod Roskilde.

# 4 INDSATSPLAN

## 4.1 Metodebeskrivelser for prioritering af trafikindsatser 2021-2025

I denne indsatsplan for Trafikplan 2021-25 er kategorisering af forslagene opdelt i 3 kategorier. Prioritering af indsatserne i den kommende planperiode foreslås som følger, idet uheldsfrekvensen i udgangspunktet skal ses som den bestemmende faktor for rækkefølgen:

1. Udpegede uheldsbelastede lokaliteter/strækninger (i alt 3, i øvrigt beskrevet i detaljen i kap. 2 og 3)
2. Indsatser indenfor "hastighed/tryghed"
3. Indsatser indenfor "tilgængelighed"

Solrød Kommune vil således gennemføre en række større eller mindre ombygninger på kommunens veje med henblik på forbedring af trafiksikkerheden og trygheden. For at systematisere dette er der udarbejdet en indsatsliste med forslag til forbedringer. Mængden af forslag som realiseres i planperioden afhænger dog af de kommende års bevillinger hertil og efterfølgende politisk vedtagelse. Endelig prioritering sker i sagsfremstillingen til den politiske behandling – idet ikke alle indsatser nødvendigvis skal forventes gennemført i denne planperiode, men evt. rykkes til kommende planperioder.

Udgangspunktet for finansieringen vil være de forventede årlige puljer til trafiksikkerhedsforbedrende foranstaltninger – alternativt anden besluttet finansiering fra gang til gang, og eksempelvis ved forslag om 2-årige puljer frigivet af en gang.

Indsatsplanens forslag til indsatser vil også være at finde på kommunens hjemmeside efter byrådets forventede godkendelse af trafikplanen i februar 2021. De enkelte forslag til indsatser vil blive grundlaget for indsatsplanens geografiske visning på hjemmesiden. Herudover vil der også efter planperiodens start kunne opstå nye forslag, som administrationen også vil vurdere som vigtige at gennemføre i relation til at mindske uheld og/eller hæve fremkommeligheden i kommunen. Disse forslag vil, som de øvrige forslag i denne plan, også fremgå af hjemmesiden med en geografisk placering – og oplysninger i øvrigt.

### *Oplysningerne om de enkelte forslag*

- Indsatser i relation til *uheldsbelastede lokaliteter/strækninger* har i udgangspunktet kun til formål at bringe antallet af uheld ned, så en udpegning ikke finder sted i en kommende planperiode.

- Indsatser inden for *hastighed/tryghed* har fokus på at sænke hastigheden og/eller skabe større tryghed for de bløde trafikanter.

- Indsatser inden for *tilgængelighed* skal fremme en mere hensigtsmæssig afvikling af trafikken for alle trafikanter - på cykel, til fods eller i bil.

For hvert af indsatsforslagene findes også et anlægsskøn. Ved anlægsskønnet er der forsøgt taget højde for de generelle erfaringer med prisniveauet i 2021, dog er der i anlægsskønnet ikke indregnet omkostningerne til projektering, opmåling, tilsyn og arealerhvervelse. Anlægsprisen bør derfor betragtes som vejledende, da der ikke er lavet en egentlig projektering. Der kan være forskellige elementer, som i sidste ende får indflydelse på den samlede anlægspris.

LOKALITET	PROBLEM	LØSNING	ANLÆGS-SKØN	STATUS	KATEGORI
Parkvej / Jersie strandvej - rundkørsel	Uheldsbelastet lokalitet! 4 uheld inden for 5 år. 3 uheld mellem lette trafikanter og ind og udkørende bilister, ind og udgangshastigheden er for høj i rundkørslen pga. for blød kurve-sætning i en ældre rundkørsel, manglende opmærksomhed hos billister.	Ind- og udgangshastighed sænkes ved at skærpe eller forlægge vejprofil i til- og frafart. Nye høje kantsten skal adskille mest muligt mellem lette trafikanter og bilister. Sidevej til strandpark skal udføres med gennemgående cykelsti/fortov som vigepligts- prioritering. Midterbeplantning hæves, og oversigtskrav mellem indfartsveje skal sikres.	1.3 mio. kr.	Forslag	Uheld  (Prioritet 1)
Solrød Strandvej - fra Duevej til Parkvænget	Uheldsbelastet strækning! Mange funktioner omkring vejstrækningen og hurtige cyklister har afledt i alt 14 uheld på 5 år. Mange sammenstød mellem lette trafikanter og svingende bilister. Bagendekollisioner og sammenstød mellem parkerende og øvrige bilister mellem Mosevej og Solrød Byvej.	Bedre markering af cykelstien ud for sideveje med markering med bred brudt kantlinje og cykelsymboler. Etablering af rumlestribes på cykelstien lige før sidevejene. Sikre at der er god oversigt fra sidevejene til cykelstien og Solrød Strandvej. Hævet flade på Solrød Strandvej ud for Solrød Centret. Etablering af farvet belægning, hævet flade, alt. belægning mellem Solrød Byvej og Mosevej.	1.5 mio. kr. – 2.2 mio. kr.  (pris på samlet arbejde –uden evt. til-lægs-arbejder på sidearealer)	Forslag	Uheld  (Prioritet 1)
Jersie Strandvej – kryds m/ Cordozavej	Uheldsbelastet lokalitet! 6 uheld inden for 5 år. Trængningsuheld pga 2 venstresvingende vejbaner fra Køge mod vest. Oversete lette trafikanter på cykelsti, nord-syd. Sammenstød mellem ligeudkørende og afventende venstredrejende – både i nordlig og sydlig retning	Cyklister får separat lyssignal og tydelig vejmarkering af cykelsti.  Termoplast-ledelinjer i selve kryds til at lede venstre-svingende i de to vejbaner fa syd. Alt: nedlæggelse af den ene vejbane til bane for ligeudkørende mod nord, og eks. ligeud-bane ændres til ny bundet venstre- svingbane mod Holmehusvej.  Bundet venstresving fra nord mod Holmehusvej ved indskrænkning af cykelstibredde og midterhelle.	2.1 mio. kr.  (inkl. udbygning af lyssignal)	Forslag	Uheld  (Prioritet 1)
Gl. Havdrup – Kirkegade	Høje hastigheder i påbudt 40 km/t-byzone	Opsætning af chikane i ene vejbane, alternativt suppleret med asfaltbump ud for gadekær.	9.000 - 60.000 kr.	Forslag	Hastighed/ tryghed  (Prioritet 2)

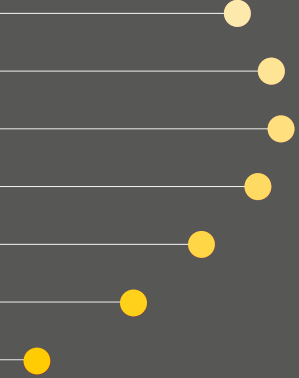
LOKALITET	PROBLEM	LØSNING	ANLÆGS-SKØN	STATUS	KATEGORI
Skramsvej - kryds m/ Kildebrogårdsvej	Der er stiforbindelse fra Ulvevej og derfor ønskes hastigheden i krydset sænket.	Der etableres hævet flade i krydset. Ved forventning om lukning af Kildebrogårdsvej ved indgangen til Industrivænget, når der skal boligudbygges bag Havdrup Skole, skal de trafikale forhold evt. revurderes.	350.000 kr.	Forslag	Hastighed/ tryghed  (Prioritet 2)
Industrivænget - kryds m/ Sallevvej	Der forekommer uønsket tung trafik til Sallevvej/Hovedgaden.	Industrivænget lukkes. NB: bør kombineres med indsats til ændring af krydset Havdrupvej/Salbjergvej /Sallevvej	75.000- 150.000 kr.	Forslag	Tilgængelighed  (Prioritet 3)
Krydset Havdrupvej / Salbjergvej / Sallevvej	Vejforløbet i byzonen er meget lige og indbyder til høje hastigheder. 15% af bilisterne kører 62 km/t eller derover i byzonen, og lastbiler ledes forkert ind i Havdrup.	Modificering / helleanlæg i krydset og ændring af vigepligt, så tung trafik ledes ad Salbjergvej, som skal opklasificeres fra privat fællesvej til kommunal vej på strækningen frem til Nylukkevej.	1.5 mio. kr.	Forslag	Hastighed/ tryghed  (Prioritet 3)
Cementvej - stiforbindelse med stibro over Cementvej til de nordlige bydele	Der mangler en naturlig videreførelse af Banestien mod nord, som kan give en mere trafik-sikker krydsning af Cementvej for beboere i kommunens nordlige bydel i retning af Solrød Center	Der udføres stibro med ramper i råjord. Asfalteret stikobles på eksisterende Banestien og stien fortsætter mod stiunderføringen under banen i Trylleskovens nye bydel.	7.5 mio. kr.	Forslag	Tilgængelighed  (Prioritet 3)
Supercykelsti mellem Roskilde og Køge via Havdrup -ad Havdrupvej til E6	Meget smal landevej i nabokommunen Roskilde giver utryghed og manglende tilgængelighed for lette trafikanter fra både Havdrup og Køge til Roskilde.	Kun ved partnerskab med Roskilde og Køge Kommuner og Vejdirektoratet om etablering af en supercykelsti fra Køge via Havdrup til Roskilde, vil der være skabt mulighed for både mere cyklisme og en øget tilgængelighed mod Roskilde for de lette trafikanter i Havdrup.	6.1 mio. kr.  (=Solrød-andel af samlet supercykelsti-projekt mellem Roskilde og Køge – tilskud på 40% skal søges med øvrige parter)	Forslag	Tilgængelighed  (Prioritet 3)
Cordozavej - stiforbindelse stibro over Cordozavej i retning af Køge	Der mangler direkte sti-adgang over den befærdede trafikvej, Cordozavej til Køge Nord St. og bedre sammenhæng med de regionale stier i Køge Kommune	Der udføres stibro med ramper i råjord frem til Skensved Å. Asfalteret sti kobles på sti fra Havdruens Kvarter, Admiralparken. NB: Køge forventes at udføre stiens fortsættelse fra syd.	5.5-6 mio.kr.	Forslag	Tilgængelighed  (Prioritet 3)

LOKALITET	PROBLEM	LØSNING	ANLÆGS-SKØN	STATUS	KATEGORI
Langager - langs sydside, hvor der findes dobbeltrettet cykelsti langs med vejen.	Cykelsti mangler sikkerhedsmæssig adskillelse fra vejbanen, da mindste kravet på 1 meters afstand ikke er overholdt.	Ved kommende renoveringsarbejder af kantsten, skal disse flyttes mod vejmidte, så mindste afstand på 1 meter mellem vejbane og dobbeltrettet cykelsti overholdes. Herved bliver vejbanen på Langager snævret ind, hvilket understreger præget som lokalvej.	120.000 kr.	Forslag	Tilgængelighed  (Prioritet 3)
Sallevej - mellem kommunegrænsen og Industrivænget	Der er målt høje hastigheder indenfor byzone.	2-3 Hastighedsdæpende bump/foranstaltning etableres strategiske steder, afvanding tilrettes	120.000 kr.	Forslag	Hastighed/ tryghed  (Prioritet 2)
Sallevej - mellem Ulvevej og Industrivænget	Der mangler fortov. Fodgængere benytter rabatten som fortov. Der kører meget tung trafik.	Anlæg af 130 m fortov på strækningen. NB: Det medfører behov for ændring af de eksisterende afvandsforhold.	390.000 kr.	Forslag	Tilgængelighed  (Prioritet 3)
Vestre Grænsevej - ud for Væksthuset	Forskudt chikane ved udkørsel fra p-plads medvirker til dårlig og uhensigtsmæssig trafikafvikling i morgentimerne.	Forskudt chikane fjernes og der etableres hastighedsdæpende bump i vejens bredde	60.000 kr.	Forslag	Tilgængelighed  (Prioritet 3)
Nylukkevej - mellem Ulvelundsvej og Akacievængen	Manglende kobling for gående mellem bane-krydsningen (Elmevej) og Havdrupstien (ved Fyrrevængen	Der etableres 230 meter fortov i eksisterende rabat, som mod nord kobles på Havdrupstien ved at gennembyde eksisterende hegn.	320.000 kr.	Forslag	Tilgængelighed  (Prioritet 3)
Vestre grænsevej - ud for dobbeltrettede skole sti ved på nordsiden af vej	Stien opfylder ikke kravet som dobbeltrettet fællessti mht bredde og afstand til kørebane	Der skal på strækningen opsættes faste steelere som adskillelse mod kørebane, og stien skal udvides ved flytning af hegn mod skolen til en bredde på 3 meter.	420.000 kr.	Forslag	Tilgængelighed  (Prioritet 3)
Ny vejforbindelse syd om Gl. Havdrup.	Trafik gennem landsbyens snævre gader er ikke hensigtsmæssigt af hensyn til landsbymiljøet, og udkørsel til statsvejen, Roskildevej kan være lettere problematisk (fra Havdrup trafikplan)	Der etableres ny omfartsvej syd om Gl. Havdrup, som landevej med 2*1,5 m rabat. Kirkevej lukkes ved Roskildevej i samarbejde med Vejdirektoratet, og ny udkørsel etableres til Roskildevej, hvor oversigtsforholdene er bedre ved udkørsel på statsvejen, Roskildevej	Kort omfartsvej: Ca. 8-10 mio. kr. Lang omfartsvej: Ca. 12-14 mio. kr.	Forslag	Tilgængelighed  (Prioritet 3)



LOKALITET	PROBLEM	LØSNING	ANLÆGS-SKØN	STATUS	KATEGORI
Havdrup station - stikrydsning over jernbanen til stisystem på østsiden	1. Der mangler en sikker stiforbindelse mellem stisystem med stinettet vest for jernbanen. 2. Der mangler et sammenhængende stinet, som afholder elever i den vestlige del af Havdrup fra at benytte stinettet til Havdrup Skole. 3. Fra øst mangler adgang til Havdrup Center.	Etablering af stiunderføring eller stibro, alternativt en niveaufri krydsning af bane. NB: skal gennemføres i samarbejde med DSB/BDK og i den sammenhæng analyse-ret fordele og ulemper.	Sti-føring (stitunnel, 1 elevator, trapper /ramper):7,5-9,5 mio. kr. Stibro (inkl. 2 elevatorer): 6,0-8,5 mio. kr. Niveaufri krydsning: 1.3 mio. kr.	Forslag	Tilgængelighed  (Prioritet 3)
Naurbjerg - midt på hovedgaden mellem kryds, Naurbjergvej og østlige byskel	For høje hastigheder i byzone	Etablering af vejbumpe på strækningen	65.000 kr.	Forslag	Hastighed  (Prioritet 2)
Tykmoesevej - ved T-kryds med Yderholmvej	Høje hastigheder i byzonen fra begge veje.	På Tykmoesevej, flyttes byskiltet ca. 50 meter vest på. Nyt fuldbreddebump anlægges ca. 50 meter fra T-krydset.	35.000 kr.	Forslag	Hastighed  (Prioritet 2)
Lerbækvej / Langager	En kombination af ulogiske vigepligtsforhold i forhold til trafikmængder, og forkørselsret ved stikrydsning med indsnævret chikane, giver farlige situationer, når billister på vej ud af området, ignorerer den ubetingede vigepligt.	Krydset ombygges, så vigepligten på Lerbækvej ud af området placeres lige før Langager - idet krydset skal udføres med et overkørbart areal, for at understrege funktionen af den ændrede vigepligt, mn også for at sikre lasbiltransporter til OJD-område og fjernvarmeværk.	250.000 kr.	Forslag	Tilgængelighed  (Prioritet 3)
Yderholmvej - langs bebyggelsen overfor Tykmoesevej	Langs Yderholmvejs østside hvor dobbeltrettet cykelsti er placeret langs bebyggelse og mindre end 1 m fra vejbane. Cykelsti mangler sikkerhedsmæssig adskillelse fra vejbanen, da mindstekravet på 1 meters afstand ikke er overholdt.	Cykelsti og vejbane skal adskilles forskriftsmæssigt - enten som mindst 1 meters afstand hvis pladsen kan opnås, eller alternativt udføres steelere på linje, med indbyrdes afstand på max 2 meter over en strækning på ca. 350 meter.	380.000 kr.	Forslag	Tilgængelighed  (Prioritet 3)
Emmermark - manglende stiforbindelse	Eksisterende 160 m nødvendige stiforbindelse har kun karakter	Stien skal opgraderes til en dobbeltrettet sti inkl. belys-	630.000 kr.	Forslag	Tilgængelighed  (Prioritet 3)

LOKALITET	PROBLEM	LØSNING	ANLÆGS-SKØN	STATUS	KATEGORI
mellem Munkekærvej og Emmermark	af trampesti, og mangler desuden skilteanvisninger bl.a. i retning af Kalkgraven, Firemileskoven.	ning, som kan give den fornødne adgang til at krydse motorvejen via Munkekærvej og stisystemet på Tåstrupvej.			
Vestre Grænsevej - krydset m/ Fasanvej og Birkevænget	Krydset fremstår for stort med et udflydende asfaltareal, som kan være vanskeligt at overskue. De anlagte heller er uklare og gamle, og hvilefeltet er utydeligt for de bløde trafikanter.	Eksisterende midter-krydsningsheller omlægges med SF-sten i gangfelt, og omkranses med nye kantsten i granit, som giver tydelig afmærkning. Udfyldning udføres i chaussésten lagt i beton.	110.000 kr.	Forslag	Tilgængelighed (Prioritet 3)
Vestre Grænsevej - fra Tingsryds Allé / "Barnestien" fra Blåbærvænget	Gennemkørende trafik på V. Grænsevej skal hindres i elevernes mødetid. Mange elever/trafikanter krydser i forvejen her, og krydsningen skal derfor underbygges og være tydeligere for alle trafikanter.	2-3 fuldautomatiske stelere i afgrænset tidsrum om morgenen for spærring af Vestre Grænsevej ud for stiummunding. Stiforløbet skal ændres til at lede ud til krydsningsfeltet ved rækværk som afgrænsning.	350.000 kr.	Forslag	Tilgængelighed (Prioritet 3)



Udgivet af Teknik og Miljø, team Vej og GIS, Solrød Kommune  
- med stor tak til Sweco for bidrag til trafikplanens udpegning  
af uheldsbelastede lokaliteter og afledte udbedringsforslag.

Teknik og Miljø  
Solrød Kommune  
Solrød Center 1  
2680 Solrød Strand  
[www.solrod.dk](http://www.solrod.dk)