



**Hashøj Kommune**

---



***Trafikpolitik  
Kommuneplan  
2005-2016***

# Rammer for lokalplanlægningen

Kommuneplanen 2005-2016 indeholder følgende dele:

- Planstrategi
- Hovedstruktur
- Rammer for Dalmoseområdet
- Rammer for Flakkebjergområdet
- Rammer for Slots Bjergbyområdet
- Rammer for Sørbymagleområdet
- Rammer for det åbne land
- Rammer for erhvervsområder
- Rammer for vindmølleområder
- Trafikpolitik for hele kommunen
- Landdistriktspolitik for hele kommunen
- Naturpolitik for hele kommunen
- Generel bevaringsvejledning
- Redegørelse

De enkelte rammedele uddyber og supplerer kommuneplanens hovedstruktur og fastlægger bygge- og anvendelsesmulighederne i de enkelte dele af kommunen.

Rammebestemmelserne er grundlaget for den fremtidige lokalplanlægning. Hvis Kommunalbestyrelsen på et tidspunkt ønsker at udarbejde en lokalplan, som ikke er i overensstemmelse med kommuneplanens rammebestemmelser, skal disse ændres. Det kan kun ske ved, at der udarbejdes et tillæg til kommuneplanen. Tillægget skal offentliggøres i mindst 8 uger, hvor borgere, myndigheder m.fl. har mulighed for at fremsætte indsigelser mv. mod kommuneplantillægget.

Ved større og væsentlige ændringer af kommuneplanen skal Kommunalbestyrelsen før udarbejdelsen af et forslag, indkalde ideer, forslag mv. til brug ved planlægningsarbejdet. Kommunalbestyrelsen kan undlade at indkalde forslag mv. ved mindre ændringer i kommuneplanens rammedel, der ikke strider mod planens hovedprincipper samt ved uvæsentlige ændringer i planens hovedstruktur.

Der er udarbejdet forskellige kortbilag for de enkelte områder. Kortbilagene viser de muligheder og begrænsninger der er gældende for de enkelte områder.

Rammer for lokalplanlægningen.....	2
Trafikpolitik .....	4
Trafikkens anatomi.....	4
Økonomiske elementer .....	4
Sociologiske elementer .....	4
Politiske / institutionelle elementer .....	5
Planlægning og rumlig struktur elementer .....	5
Behov for trafikreguleringer .....	6
Målsætninger .....	6
Principper .....	7
Vejnettet .....	7
Metode.....	8

# Trafikpolitik

Udsigten til fortsat vækst i vejtrafikken forstærker behovet for nærmere at undersøge, hvilke kræfter der driver trafikvæksten. En sådan undersøgelse vil skabe grundlag for at diskutere og vurdere de handlingsmuligheder, som vi råder over. Vejsektorrådet udgav i 2001 en rapport ”Trafikvækstens anatomi”, som gennem opstilling af en række elementer belyser trafikvækstens drivkræfter.

## **Trafikkens anatomi**

### **Økonomiske elementer**

Under den økonomiske ramme betragtes trafikvækst som et økonomisk fænomen, hvor der som følge af udbud og efterspørgsel efter transport realiseres et transportomfang på markedet. Den traditionelle økonomiske teori tager udgangspunkt i, at de menneskelige behov i princippet er ”umættelige”, men at resurserne (goderne) er begrænsede. De enkelte individer betragtes i vid udstrækning som rationelle med faste præferencer, og de antages at stille deres behov ud fra en afvejning af gældende priser på markedet. Jo lavere omkostninger, alt andet lige, jo større realiseret efterspørgsel.

De økonomiske elementer er:

- Økonomisk vækst
- Bilpriser
- Benzinpriser
- Befordringsfradrag
- Rejsehastighed
- Infrastruktur og fysisk planlægning
- Konkurrenceflader – kollektiv trafik
- Socio-økonomiske karakteristika

Den økonomiske determinant, som Hashøj Kommune har direkte indflydelse på – nemlig infrastruktur og fysisk planlægning, rummer muligheder for at planlægge infrastrukturen og udbygningen af kommunen, således at disse to ikke modarbejder hinanden. Et eksempel er den seneste planlægning af boligområder i Flakkebjerg – på samme side af Flakkebjerg Hovedgade som skole og daginstitution, så der ikke opstår flere konflikter mellem en trafikeret vej og de bløde trafikanter (i dette tilfælde repræsenteret ved skolelever).

### **Sociologiske elementer**

En sociologisk tilgang lægger vægt på at analysere et fænomen i forhold til den samfundsmæssige helhed. Grundantagelsen er, at et fænomen – som fx trafikvækst – hænger sammen med andre og ofte mere dybereliggende forhold i samfundet, såsom udviklingen i arbejdslivet, normer, social inddeling mv. Det er derfor ikke tilstrækkeligt præcist at konstatere, at befolkningen har stærke præferencer og mobilitet og derfor efterspørger denne vare i stor stil. Under sociologiske præferencer spørges der om, hvorfor befolkningen har stærke præferencer, hvordan disse skabes, samt af hvem.

De sociologiske elementer er:

- Bilejerskab og marginalisering
- Hverdagslivets organisering
- Fremtidens "Oplevelses- og drømmesamfund"
- Forestillingen om "det gode liv"

Der er ingen af de sociologiske elementer, som vi har eller kan få direkte indflydelse på.

### **Politiske / institutionelle elementer**

Under den politisk-institutionelle forklaringsramme ses trafikvækst som et resultat af den politiske beslutningsproces, økonomiske rammer og institutionelle forhold. De beslutninger, som træffes med betydning for trafikvækst, ses som et resultat af gennemslagskraften hos de interesserede i samfundet, som har et stærkt ønske om at fremme eller sikre mobilitet, i forhold til gennemslagskraften hos de interessenter, som sætter andre mål højere en mobilitet.

De politiske / institutionelle elementer er:

- Folketingets sammensætning
- Det repræsentative demokrati
- Politisk ønske om økonomisk vækst
- Erhvervsinteresser på lokalt, nationalt og internationalt niveau
- EU og det indre marked
- Trafikmyndighedernes historiske fokus på fremkommelighed

Da kommunen også er en trafikmyndighed vil vi kunne ændrer prioriteringen fra fremkommelighed til sikkerhed, hvis det er nødvendigt.

### **Planlægning og rumlig struktur elementer**

Under denne ramme betragtes trafikvækst som en funktion af de rumlige strukturer, inden for hvilke mennesker udfolder deres aktiviteter. Gennem planlægning kan der fastlægges nogle ydre rammer for opbygningen af de rumlige strukturer. Disse rammer, og den måde de udfyldes på, kan virke fremmende eller dæmpende på transportbehovet.

Planlægning og rumlig struktur elementer er:

- Lokaliseringsmønstre
- Fysisk planlægning
- Udbud af infrastruktur og kollektiv trafik
- Indkøbscentre og parkeringsmuligheder

Vi har muligheder for at få indflydelse på flere af disse, og det er også en indflydelse vi allerede har gjort brug af. Der er en klar overlapning mellem nogle af disse og nogle af de økonomiske elementer.

Kommunen vil prioritere sikkerhed over fremkommelighed.

## **Behov for trafikreguleringer**

Det har hidtil ikke været nødvendigt at gøre særlig meget ud af den trafikale infrastruktur i Hashøj Kommune – i hvert fald ikke på kommunevejene. Men i og med at kommunens byområder udbygges, bliver det også mere nødvendigt at se på trafikafviklingen. Der bliver større pres på kommunevejene, også fordi udviklingen går meget stærkt i retning af at hver husstand har mere end en bil – og denne udvikling går måske især stærkt i vores ”del af verden”, fordi det tit bliver anset for absolut nødvendigt – ”vi bor jo på landet”.

Trafikbetjening

## **Målsætninger**

Nærværende trafikpolitik skal danne grundlag for trafikplaner for de enkelte områder, byer eller byområder.

Med Kommunalbestyrelsens intention om at være et godt sted at bo og leve følger også nogle trafikmæssige udfordringer. Det er kommunalbestyrelsens intention, at planlægningsprocessen for den enkelte trafikplan udarbejdes på baggrund af følgende målsætninger og værdier:

- sikring af skoleveje og øvrige bløde trafikanter
- sikring af den kollektive trafik
- sikring af serviceniveauet for den tungere trafik
- etablering af stier
- øgede trafikmængder fra nye boligområder
- den øgede trafik med biler over 3500 kg – primært fra Stignæs Erhvervsområde

For så vidt angår en del af disse punkter er kommunalbestyrelsens handlemuligheder stærkt begrænsede. I nogle tilfælde ligger løsningen uden for kommunalbestyrelsens ressortområde, i andre tilfælde er løsningen meget økonomitung, og sidst men ikke mindst ligger der en del dilemmaer imellem ”trafikpunkterne”, men også imellem ”trafikpunkterne” og de øvrige temaer. Når der skal planlægges for løsninger omkring trafikken er det nødvendigt at prioriterer de trafikmæssige udfordringer der primært knytter sig til dilemmaerne. Prioriteringen er følgende: Det er kommunalbestyrelsens intention, at:

Planlægningsprocessen for den enkelte trafikplan skal udarbejdes på baggrund af følgende målsætninger og værdier:

- Sikre skoleveje og de bløde trafikanter
- Det bør tilstræbes, at børn kan transportere sig selv fra hjem til skole og fritidsordning / fritidsaktiviteter via stier og cykelstier.
- Sikre trafikbetjeningen i boligområderne ud fra en helhedsbetragtning
- Lede trafikken fra Stignæs Erhvervsområde ad veje, der er egnet til den
- Trafiksikkerhed
- Tryghed når man færdes i trafikken
- Tilgodese forskellige trafik kategoriers behov for tilgængelighed
- Fremkommelighed på kommunens vejnet

- Skabe værdifulde gademiljøer og forskønne byens / områdets gaderum og give dem / eller bevare deres identitet og karakter
- Fremme information, deltagelse og medindflydelse for alle beboere og anvende dette i fremtidig planlægning
- Kvalitet tilgodeses i omkostningseffektive løsninger, som er langsigtede, holdbare og indebære en god resursehusholdning
- ”Nulskadevision” – en ulykke er en for mange
- Miljøet
- Forbedring af stinettet i hele kommunen – herunder oprettelse af naturstier og genetablering af gamle skole-, kirke- og poststier

### **Principper**

- Borgerne skal, med almindelig agtpågivenhed, kunne færdes sikkert og trygt i trafikken.
- Vejnettet i Hashøj Kommune skal understøtte kommunens vision og kommuneplanens rammebestemmelser for lokalisering og udvikling af bosætning og erhvervsliv.
- Veje udbygges og trafiksikres i takt med trafikudviklingen, som måles bl.a. ved hjælp af trafikmålinger, udbygninger og andre trafikmæssige ændringer.
- Hashøj Kommune skal til stadighed tilstræbe at forebygge og minimere vejenes negative miljøpåvirkninger
- Ved drift og vedligeholdelse skal vejene sikres farbare alle årets måneder.
- Drift og vedligeholdelse af vejene skal sikre, at den investerede anlægskapital ikke forringes.
- Drift og vedligeholdelse af vejene skal ske på en sådan måde, at det giver mindst mulig gene for trafikanter og naboer til vejene.
- Ved ombygning eller nyanlæg af landeveje skal naboer og brugere inddrages i relevant omfang.

### **Vejnettet**

Kommunens veje skal være at en sådan standard, at folk i biler kan færdes smidigt rundt i kommunen. Dette skal dog ikke ske, så det er til gene for hverken de mennesker, der bor langs vejnettet, eller de svage trafikanter (gående eller cyklister), der ligeledes færdes langs og i nærheden af vejene.

Når der bliver større pres på vejene – både de kommunale og de amtslige, bliver livet også mere usikkert for de bløde trafikanter. Der vil helt naturligt opstå et behov for at sikre denne trafikantgruppe.

Udfordringerne i forhold til den trafikale infrastruktur kan således deles op i 3 grupper:

- Sikring af de bløde trafikanter
- Tilgængeligheden for den motoriserede personbefordring
- Begrænsningen af den motoriserede erhvervsbefordring

Alle 3 grupper kan så yderligere deles op i 2 undergrupper – kommunal trafik infrastruktur og amtslig trafik infrastruktur. Den overordnede målsætning er at ingen trafikskader er acceptable. Man kan betragte trafikbilledet som flere forskellige trafikformer, der internt er ligeværdige, og som derfor hver for sig ikke er farlige for hinanden. Risikoen opstår ved en sammenblanding af trafikformerne, fordi ligeværdigheden forsvinder. Hvis der var en infrastruktur til hver trafikform ville risikoen være minimal.

### **Metode**

Et forslag til metode

- Hvor færdes folk? (songlines)
- Hvordan opnår vi et sikkert, miljøvenligt og fremkommeligt gadenet i kommunen?
- Hvilke forskellige slags hastighedsdæmpende foranstaltninger skal vi anvende, og hvor skal de anvendes?
- Hvilke aktører / instanser er deltagere i processen, på hvilket niveau og hvordan involveres de?
- Hvilke parametre skal anvendes? Hvordan klassificeres de enkelte veje?
- Der udarbejdes handlingsplaner for de enkelte områder på grundlag af de lokale trafikplaner.