



## Anbefalinger til Helhedsstrategi for Hvalsø bymidte



## INDHOLDSFORTEGNELSE

Indledning	s. 4
Indsatsområde Strøgzone	s. 8
Indsatsområde Stationsforbedringer	s. 14
Indsatsområde Byens Åndehul	s. 19
Indsatsområde Trafik	s. 22
Bilag 1 Trafikmodelberegninger	s. 27
Bilag 2 Tværgående oversigt	s. 33



## INDLEDNING

### Baggrunden

Arbejdet med en Helhedsstrategi for Hvalsø Bymidte blev igangsat i efteråret 2011 som opfølgning på Lejre Kommuneplan 2009 og for at skabe sammenhæng i løsningen af en række planlægningsmæssige problemer. Kommunalbestyrelsen godkendte i september et program for projektets tilrettelæggelse og indgik aftale med Grontmij om at bistå med arbejdet.

I kommuneplanen fremhæves Hvalsø – kommunens største by – som det naturlige detailhandelscenter, bl.a. i kraft af de gode trafikforbindelser. Der lægges op til en betydelig boligudbygning i Hvalsø, og på trafikområdet er det et mål at øge sikkerheden og skabe øget trafikal sammenhæng i byen, så alle kan færdes trygt. Byen rummer en række servicefunktioner og kulturinstitutioner, og har også rollen som et kulturelt fyrtårn i kommunen. Det er ambitionen at denne rolle styrkes, og der med tiden kan skabes synergieffekter mellem Handel og Kultur.

Samtidig konstateres det, at detailhandelen i Hvalsø er presset af de omkringliggende større byer, og kommuneplanen forvarsler en debat om byens langsigtede udvikling, herunder om detailhandelen. I sammenhæng hermed afsatte kommunalbestyrelsen midler til trafikprojekter i Hvalsø med henblik på forskønnelse af Hovedgaden, parkeringspladser og trafiksikkerhedsforanstaltninger.

Ønskerne om at forbedre bymiljøet, detailhandelen og trafiksikkerheden er således de primært drivende motiver bag igangsættelsen af helhedsstrategien, men også udbygningen af dobbeltsporet på Nordvestbanen og den tilhørende ombygning af Hvalsø Station har været en vigtig faktor.

## Målene med arbejdet

I arbejdet med anbefalingerne til Helhedsstrategien har det været målet at skabe:

- Grundlag for en bæredygtig detailhandelsstruktur i bymidten
- Grundlag for beslutninger om styrkelse af byens centerrolle, baseret på et gunstigt samspil mellem dagligvare- og udvalgswarebutikker og en hensigtsmæssig trafik- og parkeringsstruktur
- En vurdering af nuværende og fremtidigt trafikmønster efter udvidelse af NV-banen med tilhørende anlæg af p-pladser, ny tværforbindelse for cyklister og fodgængere mv.
- Grundlag for beslutninger om reduceret trafikbelastning i Hovedgaden, øget trafiksikkerhed og tryghed med særlig fokus på de lette trafikanter samt forskønnelse i bymidten
- Klarhed om plangrundlaget på kommune- og lokalplanniveau
- Grundlag for prioritering og projektering af anlægsopgaver inden for rammen på 7 mio.
- En proces, der sikrer politisk ejerskab og interessentinvolvering.



## Forløbet

For at sikre det politiske ejerskab og interesseinddragelsen blev projektet gennemført efter nedenstående procesplan. Efter en indledende afstemning af projektets forudsætninger og en plan for arbejdet i kommunalbestyrelsen nedsattes en følgegruppe, bestående af repræsentanter for lokale organisationer og institutioner, suppleret med Økonomiudvalget.

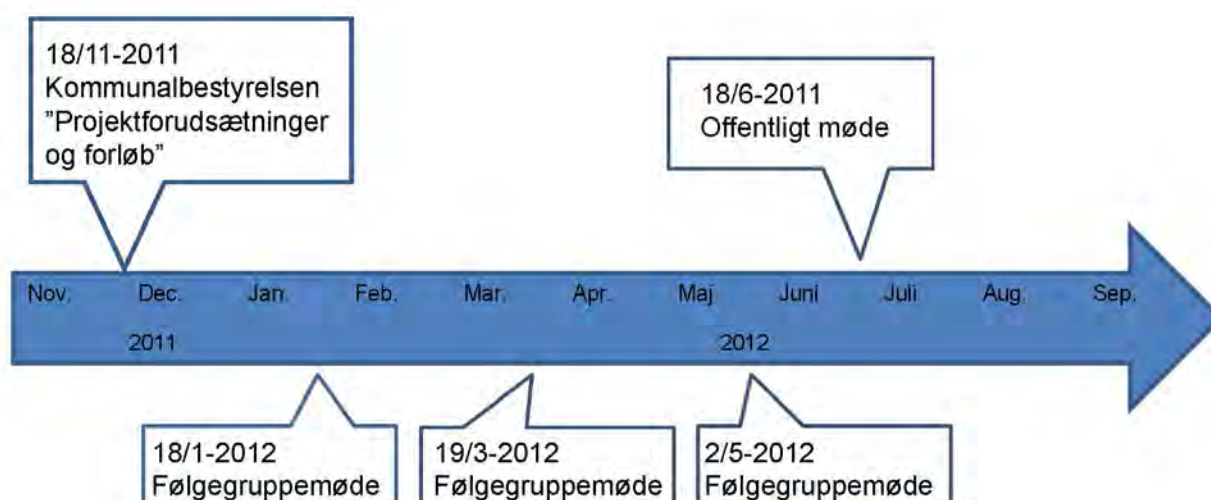
Over tre møder i første del af 2012 har følgegruppen været den idéskabende, reflekterende, drøftende og anbefalende instans i forløbet. De konklusioner, der indgår som helhedsstrategiens anbefalinger for de centrale geografiske områder i bymidten, er baseret på enighed i følgegruppen.

Enkelte emner, hvor der ikke er opnået enighed eller afklaring, er dog også omtalt i strategien. For temaområdet trafikken er anbefalingerne ikke på samme konkretiseringsniveau som for de andre indsatsområder, idet de konkrete udformninger og prioriteringer vil afhænge af en række faktorer, der ikke har kunnet afklares af styregruppen.

Resultater af gruppens arbejde blev diskuteret ved det offentlige møde d. 18. juni.

Kommentarene fra borgermødet er ikke behandlet i rapporten, men tages på anden vis med i det videre arbejde.

Hermed er projektet afsluttet, og gruppens anbefalinger overgår til politisk behandling og stillingtagen.



## Grundlaget

I Lejrestrategien 2012, der blev offentliggjort i januar, fastlægger kommunalbestyrelsen de overordnede visioner for kommunens udvikling frem mod 2030. Indholdet lægger bl.a. op til en revision af hele kommuneplanen, flere af kommuneplanens temaer samt udarbejdelse af en boligstrategi. I grundlaget for helhedsstrategiprojektet indgik, at der kunne komme forslag til kommuneplanarbejdet, til lokalplanlægningen og til konkrete projekter.

Med henvisning til den sideløbende debat om Lejrestrategien i foråret, har de overordnede mål for udviklingen af Hvalsø og de boligpolitiske spørgsmål ikke været genstand for debat i arbejdet med Helhedsstrategien. Arbejdet har, som det også ligger i projektets

titel, fokuseret på udviklingsforudsætninger og – muligheder i Hvalsø Bymidte. Arbejdet med Kommuneplanrevision og boligstrategi påbegyndes efteråret 2012.

Ud over anbefalinger på kommuneplan- og lokalplanniveauerne samt anbefalinger til videre arbejde med konkrete projekter, er der også anbefalinger til, hvad man kan kalde et "sektorplan-niveau": Anbefalinger til at skabe et sammenfattende plangrundlag på udvalgte delområder/emner; - mere konkret end kommuneplanens bestemmelser, men uden lokalplanernes formelle, juridisk bindende virkning. En del af disse anbefalinger tager afsæt i de analyser og planer på trafikområdet, som Lejre Kommune har tilvejebragt de seneste år, herunder trafiksikkerhedsplan, skolevejsundersøgelse og parkeringsanalyse.

## Indholdet

Denne rapport opsamler følgegruppens anbefalinger til kommunalbestyrelsen. De falder inden for fire temaer eller indsatsområder:

- **Strøgzone/Detailhandel**
- **Stationsområdet/stationsforbedringer**
- **Byens Åndehul/**
- **Trafikken**



Bymidten



## INDSATSOMRÅDE STRØGZONEN

### Redegørelse

Bymidstens detailhandel er under pres fra Holbæk (bl.a. den ny Føtex), Roskilde bymidte og Ro's Torv, Ringsted med Outlet-centret, samt fra en stigende nethandel, særligt inden for visse varegrupper. Samtidig ligger en del af butikkerne i Hvalsø i relativt små og utidssvarende lokaler, udbuddet er sårbart og savner sammenhæng og en del af butikkerne såvel som det generelle bymiljø savner sammenhæng og attraktivitet.

Som led i strategiprojektet er der gennemført en detailhandelsanalyse, der er drøftet i følgegruppen, og hvis konklusioner ligger til grund for de strategiske anbefalinger i det følgende. Analysen, der er udført af ICP – Institut for Centerplanlægning A/S, foreligger som en selvstændig rapport fra marts 2012.







En sammenskrivning af de vigtigste konklusioner fra detailhandelsanalysen.

- Styrende ramme for etagearealer til både dagligvarer og udvalgsvarer, der bør afspejle Hvalsøs rolle som detailhandelsmæssig hovedby, og bør koncentreres i bymidten syd for banen, hvor de bedst muligt styrker det nuværende udbud og støttes af de store dagligvarebutikker, så der etableres et entydigt centrum
- For at tilføre bymidten mere liv, bør der åbnes for at etablere liberale erhverv i stueetagerne langs fx Hovedgaden, offentlige funktioner bør etableres så centralt som muligt, og der bør arbejdes med at tilføre mere liv, fx. på torvet i form af markedsdage, lege- og opholdsmuligheder motions tiltag mv., så bymidten tilføres identitet som et rart og vedkommende sted at opholde sig – det naturlige mødested for folk fra byen og oplandet.
- Det er væsentligt at skabe forløb, hvor butikker og andre kundeorienterede funktioner ligger tæt. Kunderne skal gerne kunne parkere et sted og klare både dagligvare- og udvalgsvarerindkøb.

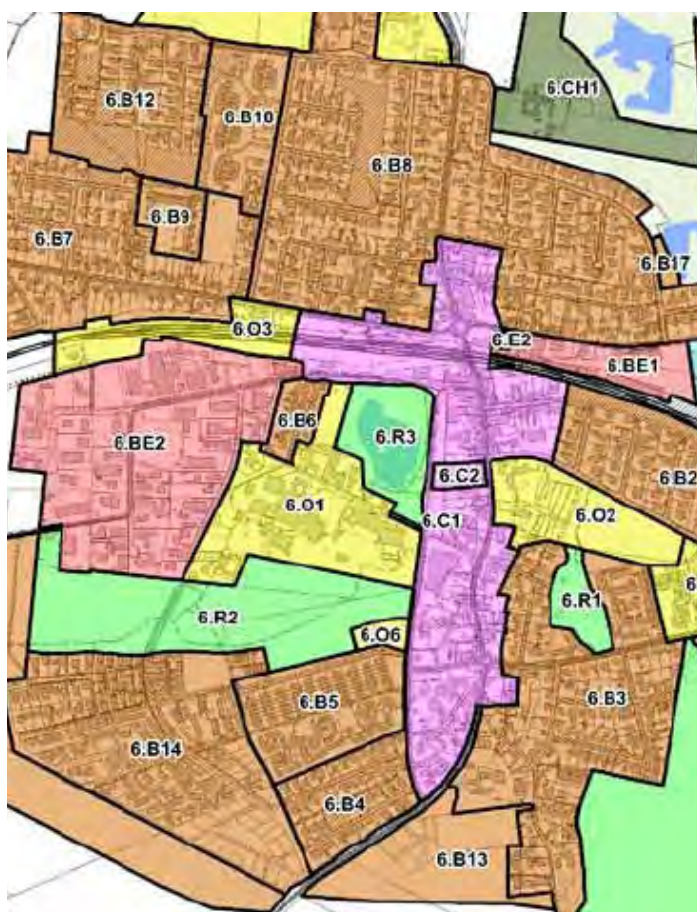
## De strategiske elementer i indsatsområdet

### Kommuneplanens centerområde indskrænkes.

I overensstemmelse med detailhandelsanalysen anbefales, at kommuneplanens centerområde-udlæg begrænses mod syd. Formålet skal være at understøtte en koncentration af butikker og skabe det overordnede plangrundlag for udvikling af en egentlig strøgzone i Hovedgaden, med en bedre, mere attraktiv butiksforsyning og bymiljøkarakter.

### Ny lokalplanlægning for karreen.

Det anbefales, at der udarbejdes en ny lokalplan for området omkring Hovedgaden og Søvej til erstatning for den gældende, samlede lokalplan og de yderligere to gældende lokalplaner for mindre delområder. Planen skal baseres på detailhandelsanalysens anbefalinger, herunder skabe mulighed for liberale erhverv og eventuelt offentlige funktioner i stueplan langs Hovedgaden, og på en analyse af områdets trafikstruktur. Planen skal fastlægge byggemuligheder, bevaringsinteresser og friarealforhold samt skabe grundlag for en byfornyelsesindsats, jf. nedenfor, ved at fastlægge principper for områdets fornyelse og forskønnelse. Planen skal også sikre det overordnede grundlag for en ny indretning af Hovedgaden og Søvej, jf. nedenfor.



Rammeområder Kirke Hvalsø	
	Boligområder
	Blandet bolig og erhverv
	Centerområde
	Campinghaver
	Erhvervs områder
	Offentlige områder
	Rekreative områder
	Tekniske anlæg
	Friholdes for bebyggelse





## Principplan for hovedgadens indretning.

Det anbefales, at der udarbejdes en principplan for Hovedgadens indretning, på strækningen mellem Viadukten og Skolevej, med følgende hovedelementer:

- Plads til både bil-, cykel- og fodgænger trafik samt parkering og vareaflysning mv.
- Forskønnet og forbedret bymiljø, bl.a. med mere kunst og kulturelementer, byudstyr mv.
- Optimalt placerede p-pladser i gaderummet, gerne i et større antal, med henblik på bedre betjening af butikkerne, og med hastighedsdæmpende effekt, så gennemkørende biltrafik tilskyndes til at vælge ruten ad Søvej i stedet.
- Ombygning af krydset Søvej/Hovedgaden syd for viadukten som forudsætning for en nyindretning af selve Hovedgaden, også med henblik på en opprioritering af ruten ad Søvej for biltrafik, der ikke har mål i Hovedgaden
- En tilsvarende bearbejdning af krydset ved Hovedgaden/Torvet/Skolevej. Udformningen af krydset vil afhænge af, om Skolevej holdes åben, eller lukkes for biltrafik og forbeholdes lette trafikanter. Se også afsnittet om trafikken

Principplanen bør suppleres med en plan for etapevis realisering af hensyn den praktiske og økonomiske gennemførlighed.



## Projekt Byfornyelse

Det anbefales, at der igangsættes en byfornyelsesproces, omfattende Hovedgadens facadebebyggelse og gårdarealerne. Målet skal være at forskønne og tilpasse bebyggelse, boligforbedring, sammenlægning af erhvervslejemål, nedrivninger, friarealforbedringer mv. i henhold til den nye lokalplan for området. Mulighederne for at udnytte såvel statslige byfornyelsesrammer som fondsmidler skal undersøges og udnyttes.



## Projekt Kroen

Det anbefales, at Kroen søges inddraget i bestræbelserne på at styrke bymidten som byens og oplandets mødested. Kroen skal "genoplives", evt. via kommunal overtagelse og omdannelse til "socialøkonomisk virksomhed", fx som vandrerhjem, spisested, forenings-støttepunkt, friluftstation og/eller lignende.





## Projekt Torvet

Det anbefales, at Torvet aktiveres og levendegøres med det samme sigte som for Kroen, og gerne i sammenhæng hermed; - fx med ugentligt marked for (økologiske?) fødevarer og anden lokal hjemmeproduktion.

Følgegruppen har som led i arbejdet også drøftet den del af bymidtens centerområde, der ligger nord for banen. Følgegruppen konstaterer, at den nye Nettobutik ikke lever op til tankerne om at koncentrere butiksområdet syd for banen.

Mulighederne for at anvise andre anvendelser af hidtidige Fakta-lokaler har været til overvejelse. Bl.a. har et forslag om at anvende bygningen som væksthus for mindre, lokale virksomheder og iværksættere været drøftet principielt og fundet en god idé. Følgegruppen anerkender, at der ikke er mulighed for at regulere "eksisterende lovlig anvendelse" som fortsat butik, men strategisk anbefales en mere erhvervs-/arbejdspladsorienteret anvendelse.



## INDSATSOMRÅDE STATIONSFORBEDRINGER

### Redegørelse

Som nævnt har Nordvestbaneudbygningen været den ydre drivkraft og udgangspunkt for dette indsatsområde: I forbindelse med udbygning af strækningen Lejre-Vipperød til tosporet jernbane skal der ske en række stations- og sporomlægninger. Der indgik bl.a. en ny perrontunnel i projektet fra Banedanmark, der forestår planlægningen og gennemførelse. Samtidig med igangsætningen af strategi-

projektet besluttede kommunalbestyrelsen at arbejde for at søge denne perrontunnel udvidet og "omdefineret", sådan at den kan komme til at spille en mere betydningsfuld rolle som gang- og cykelforbindelse på tværs af banen. Det vil åbne en helt ny og meget mere direkte forbindelse for de lette trafikanter Nord-Syd gennem byen, hvorved adgang til egentlige trafikmål som rådhus, skole, bibliotek,





kulturhus, hal og en række andre funktioner vil kunne forbedres. Desuden vil den trafikbelastede rundkørsel Tølløsevej/Holbækvej og viaduktunderføring kunne aflastes betydeligt for fodgængere og cyklister, der i dag trænges sammen på det smalle fælles færdsareal, eller forledes til at bruge de smalle kørebaner under banen.

Hertil kommer muligheden for at "spejlvende" stationen, således at parkeringsmulighederne vil kunne forbedres, tilgængeligheden øges, trafikmønstret omkring stationen forenkles og sammenhængen til den egentlige bymidte styrkes. Allerede i et strategisk planlægningsarbejde for Hvalsø Bymidte i 2000-2001 blev en sådan løsning skitseret.



Illustration fra Helhedsstrategi 2001

## De strategiske elementer i indsatsområdet

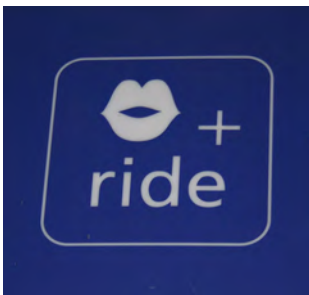
### Ny fodgænger og cyklistforbindelse nord-syd

Det anbefales, at den udvidede tunnel-løsning gennemføres, dvs. at der i samarbejde med Banedanmark og DSB etableres en ny fodgænger- og cyklistforbindelse på tværs af banen som led i anlægget af dobbeltsporet og de øvrige forbedringer af stationsforholdene. Formålet skal være at forbedre sammenhængen på tværs af jernbanen og skabe den afgørende forudsætning for en ny sikker og tryk fodgænger- og cykelforbindelse via stationen mellem Rådhuset og boligområderne i nord, og skole- og institutionsområdet samt strøg-zonen i syd.

I sammenhæng hermed anbefales, at der udarbejdes en principplan for indretning af Jernbanevej med bl.a. sikring af vejkrydsninger for at skabe en sikker og tryk cykel- og gangforbindelse mellem nord og syd, herunder gode passager af Møllebjergvej og Tølløsevej.



Første idéskitse. Januar 2012



### Forbedrede og forskønnede stations- omgivelser

Dobbeltsporet er en del af den statslige satsning på at forbedre og styrke den kollektive trafik. Som led heri anbefales, at der i samarbejde med Banedanmark, DSB og Movia udarbejdes en plan for forbedring af de nære stationsomgivelser ved Tølløsevej, herunder med følgende elementer:

- God tilgængelighed og gode skiftemuligheder mellem transportformer samt ventefaciliteter
- Cykelparkering
- Kys&Kør ved stationen/Tunnellen
- Busholdepladser
- Forskønnelse af den eksisterende parkeringsplads vest for stationen

Ændringerne skal have sammenhæng til de kommende funktioner på sydsiden af stationen.



### Projekt: Stationsbygningens anvendelse til nye formål

Det anbefales at bevare stationsbygningen, selv om den står til at miste de sidste af sine oprindelige funktioner. Det betyder, at dens anvendelse skal "genopfindes", fx til kulturelle formål og café i samspil med biografen, pendlerservices som fx "vareafhentnings-central", renseri eller cykelservicestation, genbrugsbutik som socialøkonomisk virksomhed eller lignende.



## Lokalplanlægning for det stationsnære område syd for banen

Det anbefales, at der udarbejdes en lokalplan for området mellem jernbanen og Åsvejen. Planen skal baseres på at udnytte områdets betydelige potentialer: At kunne tilføre centralt beliggende etagearealer til forskellige formål, udnytte den betydelige sydvendte herligheds-værdi, danne en ny levende facade ud mod Åsvejen og skabe forbindelse mellem stationsområdet og den øvrige bymidte.

Lokalplanen skal bl.a. indeholde en samlet arealanvendelses- og bebyggelsesplan, herunder:

- Rammer for nybyggeri ved Åsvejens nordside.
- Plan for bebyggelsens beliggenhed, udformning og anvendelse, primært til kontorerhverv
- Plan for stationsfunktioner som "Kort og Godt"- kiosk mv. langtids- og korttids-parkeringspladser, Kys&Kør, cykel-parkering og ny busterminalfunktioner, sådan at busser gennem viadukten undgås.

Desuden skal det indgå i planen, at der skabes en sikker og tryk passage af Åsvejen for fodgængere og cyklister. Planen skal udarbejdes i samråd med Banedanmark, DSB og Movia.



## INDSATSOMRÅDE BYENS ÅNDEHUL

### Redegørelse

Området er rammen om skolen og byens væsentligste institutioner for børn, kultur og fritidsliv. Områdets centrale beliggenhed vil blive styrket med den kommende underføring og spejlvendingen af stationen.

Med udgangspunkt i skolen, skolevejsundersøgelsen fra 2010 og ønsket om at der skabes større trafiksikkerhed og tryghed drøftede følgegruppen både området trafikforhold generelt, og vilkårene for de lette trafikanter i særdeleshed. Gruppens anbefalinger på dette felt fremgår af trafikafsnittet i det følgende.

Området samler sig omkring Skolevejs vestlige del – det, der er blevet kaldt ”kulturaksen”, men som i dag primært er kørselsarealer og parkeringsplads. Området rummer også

en masse smukke grønne områder og heri desuden et stort natur-, kultur og aktivitets-potentiale i og omkring søen. Følgegruppen har drøftet en række muligheder for anvendelse og indretning. Gruppen er opmærksom på at nogle af ideernes ”bæredygtighed” skal undersøges nærmere, men gruppen anbefaler projekterne som mulige og vigtige forbedringer af områdets kvaliteter, bl.a. ved flytning af den biltrafik og parkering, der i dag sker helt inde i områdets kerne.

Som forudsætning for de foreslåede tiltag, og som en samlende ramme for udvikling af områdets kvaliteter og muligheder foreslår gruppen, at der skabes en samlende plan for området.

## De strategiske elementer i indsatsområdet

### Samlet lokalplan for området

Det anbefales, at der udarbejdes en samlet lokalplan for området. Det overordnede formål skal være at udvikle et rekreativt område med plads til kultur, aktivitet, leg og ophold mv., der er attraktivt at bruge for alle i byen.

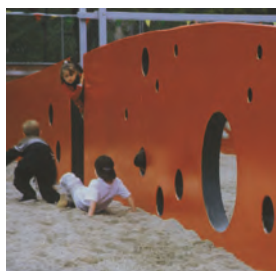


Planen skal baseres på denne strategis anbefalinger og på analyse af behovene for nye etagearealer og friarealer i området, herunder den fremtidige parkeringsforsyning og de afledte trafikforhold.

Lokalplanen skal fastlægge en samlet arealanvendelsesplan for området, inkl. en bebyggelsesplan med byggefelter til nye institutioner og eventuelt andet offentligt byggeri i henhold til de opgjorte arealbehov. Desuden skal lokalplanen – jf. nedenfor – fastlægge:

- Principperne for områdets fremtidige trafikforhold, parkeringsforhold og øvrige friarealer, herunder reservationer til yderligere græsbaner til brug for hal og skole
- Principper for omlægning af de nuværende køre- og parkeringsarealer som en ny "skolegård" uden biler og parkering – "Aktivaksen"
- Retningslinier for en nærmere planlægning for søen med omgivelser





### Projekt Aktivaksen

Det anbefales, at der i et samarbejde med områdets institutioner, brugere og ildsjæle m.fl. skabes et projekt, der indebærer et bilfrit centralområde og etablering af "aktivaksen" med status af den moderne aktivitetsskabende skolegårdsområde



### Projekt Søen og omgivelser

Det anbefales, at der som led i arbejdet med lokalplanen og med henblik på efterfølgende udmøntning igangsættes en planlægning for anvendelsen af Søen og dens omgivelser. Følgegruppen har peget på anvendelsesmuligheder for søen til skøjtebaner, badesø og/ eller varmelager, og der er stillet flere forslag til indretning af de omgivende arealer. Et sådant planarbejde kan eventuelt sættes i relation til arbejdet med Lejres Klimastrategi.



## INDSATSOMRÅDE TRAFIK

### Redegørelse

Med ønskerne om et forbedret bymiljø, øget trafikikkerhed, ændringerne omkring stationen og tilpasning af parkeringspladser som forudsætning for arbejdet med helhedsstrategien fulgte også fra starten, at bymidtens trafikforhold ville spille en betydelig rolle.

I arbejdet med helhedsstrategien har det været bymidtens geografi – i form af de tre centrale områder, der er behandlet i det foregående – der har været styrende for drøftelserne. Men som det fremgår af boksene i det følgende, er der ud fra alle disse områder afledte trafikale effekter, som skal ses og behandles i sammenhæng.

Som værktøj til at bedømme karakteren og omfanget af de trafikale konsekvenser af ideer og forslag fra følgegruppen, er der blevet opbygget en trafikmodel. Den er baseret på tællinger af biltrafikken i marts 2012, og er blevet benyttet til at anslå biltrafikken, dels i et fremtidigt hverdagsdøgn 2017 uden ændringer i bymidtens vejnet, men ud fra forventede udviklingstræk, dels i tre scenarier med ændrede vejforhold, som blev opstillet ud fra følgegruppens drøftelser.

Modelforudsætningerne og beregningerne af de fremskrevne forhold 2017, således som de blev præsenteret for følgegruppen (og på det offentlige møde d. 18.juni) fremgår i bilag.

**En styrket strøgzone** med et bedre bymiljø vil forudsætte mindre biltrafik igennem Hovedgaden: Ikke den trafik der har ærinde og mål i gaden; den vil, tvært imod, være udtryk for en ønskelig aktivitet, forudsat at bilernes mængde og hastighed tilpasses forholdene og de øvrige trafikantgrupper. Der har således ikke været ønsker om at gøre Hovedgaden til gågade, men blot gøre det lettere og til en god oplevelse at færdes i gaden som fodgænger og cyklist. Derimod vil en reduktion af den hidtil gennemkørende trafik uden ærinde i gaden kunne mindske belastningen i form af især støj, barrierevirkning og utryghed, og dermed skabe bedre forhold for alle trafikantgrupper og bymiljøet generelt. En reduktion af den gennemkørende trafik Nord-Syd gennem Hovedgaden vil komme til udtryk som en flytning af biltrafik fra Hovedgaden til Søvej.

**Den kommende stationstunnel** på tværs af jernbanen åbner som nævnt for en helt nye cykel- og gangforbindelser og dermed for, at let trafik kan fjernes fra uheldsbelastede og utrygge steder og strækninger. En nye Jernbanevejsforbindelse kan fx bruges til at flytte cykeltrafik fra Holbækvej til mere fredelige omgivelser. Til gengæld skaber nye færdselsmønstre også nye konfliktmuligheder, der skal sikres mod at medføre nye uheld og utrykthed.

**I skolevejsanalysen fra 2010** er elevernes foretrukne ruter og deres oplevede utryghed kortlagt. Ændringerne i biltrafikken, som fx mere trafik på Søvej, såvel som nye stiforbindelser, skal samtænkes for at fastholde, at mange børn er selvhjulpne på skolevejen, og deres forældre tør sende dem af sted på egen hånd, frem for at køre dem.

**Scenarie 1** beskriver biltrafikken i en situation, hvor hastigheden i Hovedgaden er sænket til 40 km/t. Med de givne forudsætninger betyder det, at ca. en tredjedel af trafikken vil søge over til Søvej.

En lukning af Skolevej for biltrafik på strækningen mellem Hovedgaden og Søvej har været genstand for tidligere drøftelser, og er derfor vurderet som **Scenarie 2**. Der kan spores en beskedne reduktion af biltrafikken i Hovedgaden.

Som **Scenarie 3** er der regnet på effekten af at lukke Præstegårdsvej i den vestlige ende, og lede biltrafikken til og fra Præstegårdsvej-området til Roskildevej ad en tænkt ny vejforbindelse i østenden i stedet for. Dermed undgås en vis gennemkørsel i Hovedgaden. Som det fremgår, vil det føre til at 300 biler forsvinder.

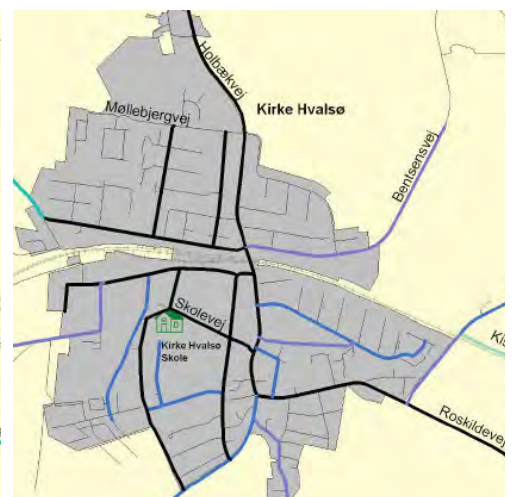
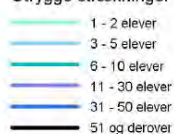
Sammenlignes de fem beregninger for udvalgte strækninger, kan der udledes nogle generelle konklusioner.

Signaturforklaring

Utrygge lokaliteter



Utrygge strækninger



Fra skolevejsundersøgelsen



## Hovedkonklusioner fra trafikanalyserne

- Tallene for Holbækvej viser den i modellen forudsatte trafikudvikling på ca. 8 % over den fastsatte 5 års periode. Biltrafikkens omfang vil gøre det attraktivt at kunne flytte cykeltrafikken fra Holbækvej til Jernbanevej.
- For Tølløsevej viser der sig en beskeden reduktion i alle tilfælde, grundet en aflastning af stationsparkeringen.
- Trafikmængden i Viadukten påvirkes kun meget lidt: Den er fortsat stærk, og der er god grund til at flytte de lette trafikanter
- På Horseager vil trafikmængden være stigende, men fortsat beskeden i alle de beregnede situationer.
- Åsvejen belastes også lidt mere, bl.a. som følge af ny stationsnær parkeringsplads, men forøgelsen er også her

beskeden. En ny gang- og cykeltunnel vil afføde et behov for en sikret krydsning på Åsvejen.

- Søvej bærer, sammenlignet med både Holbækvej og Hovedgaden, en biltrafik, der ikke mindst i betragtning af vejens karakter er ganske begrænset. Kun ved neddroslingen af hastigheden i Hovedgaden flyttes en betydende biltrafik.
- Hovedgaden: Hvis bymiljøet skal fremmes skal hastigheden sænkes eller lignende, så gennemkørslen reduceres.

	Basis 2012	Basis 2017	2017 H.gaden	2017 Skolevej	2017 Pr.gdsvej
Holbækvej S:	7000	7600	7600	7.600	7.600
Tølløsevej Ø:	2900	2750	2750	2.750	2.750
Viadukten:	8650	9000	9000	9000	9000
Horseager	500	625	600	650	600
Åsvejen:	2200	2300	2325	2.300	2.300
Søvej:	1900	2000	3700	2.400	2.100
Hovedgaden:	5200	5600	3800	5.100	4.900

## De strategiske elementer i indsatsområdet

### Biltrafikken/vejnettet

Disse konklusioner vandt danner grundlag for anbefalingen om udarbejdelse af en principplan for Hovedgadens indretning på strækningen mellem Viadukten og Skolevej, med plads til både bil-, cykel- og fodgængertrafik samt parkering og vareaflysning mv. Strategiarbejdet har peget på disse principper, men ikke fastsat konkrete mål for fx hastighedssænkningen og trafikreduktionen: Det bliver op til planarbejdet og de politiske prioriteringer. Eventuel lukning af Skolevejs østligste delstrækning forudsætter også yderligere viden, før der træffes beslutning, fx i sammenhæng med udarbejdelsen af lokalplan for området. Der kræves også yderligere analyse før der kan tages stilling til anbefalinger vedrørende "vendingen" af Præstegårdsvej.

### De lette trafikanter

Som følge af de nye færdselsmønstre, en ny tunnel ved stationen vil muliggøre, og som led i en samlet trafikløsning anbefales, at der udarbejdes en plan for lette trafikanter. Dens udgangspunkt skal være skole- og institutionsområdet, men den skal i princippet omfatte hele Hvalsø by, og både være en fysisk plan og rumme et samarbejdsforløb med forældre, skole og skolebestyrelse samt politiet som partnere.

Planen skal omfatte:

- En stiplan for Hvalsø by med udgangspunkt i helhedsstrategiens anbefalinger
- "Anbefalede skolevejsruter", der udpeges på grundlag af skolevejsanalysen udpegning af skolevejsruter og utryghedszoner og planlagte ændringer i trafikmønstre
- med sikre og trygge krydsninger med trafikvejnettet
- med forbindelser ud mod skove og det åbne land

Planen udarbejdes på baggrund af trafikmodelberegninger af fremtidige biltrafikmængder og skal indeholde en plan for etapevis gennemførelse

Følgegruppen har drøftet et forslag om, konkret at anbefale anlæg af sikre og trygge krydsninger med trafikvejnettet ved Møllebjergvej, Tølløsevej, Horseager, Åsvejen, Søvej, Hovedgaden samt Roskildevej ved Elmevej/Solvænget. Den konkrete prioritering af trafikprojekter bør dog afvente, hvordan anbefalingerne af de øvrige strategielementer udmøntes. Der har dog været enighed om, at den konkrete prioritering bør overlades til den efterfølgende, mere detaljerede planlægning.

## **AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER**

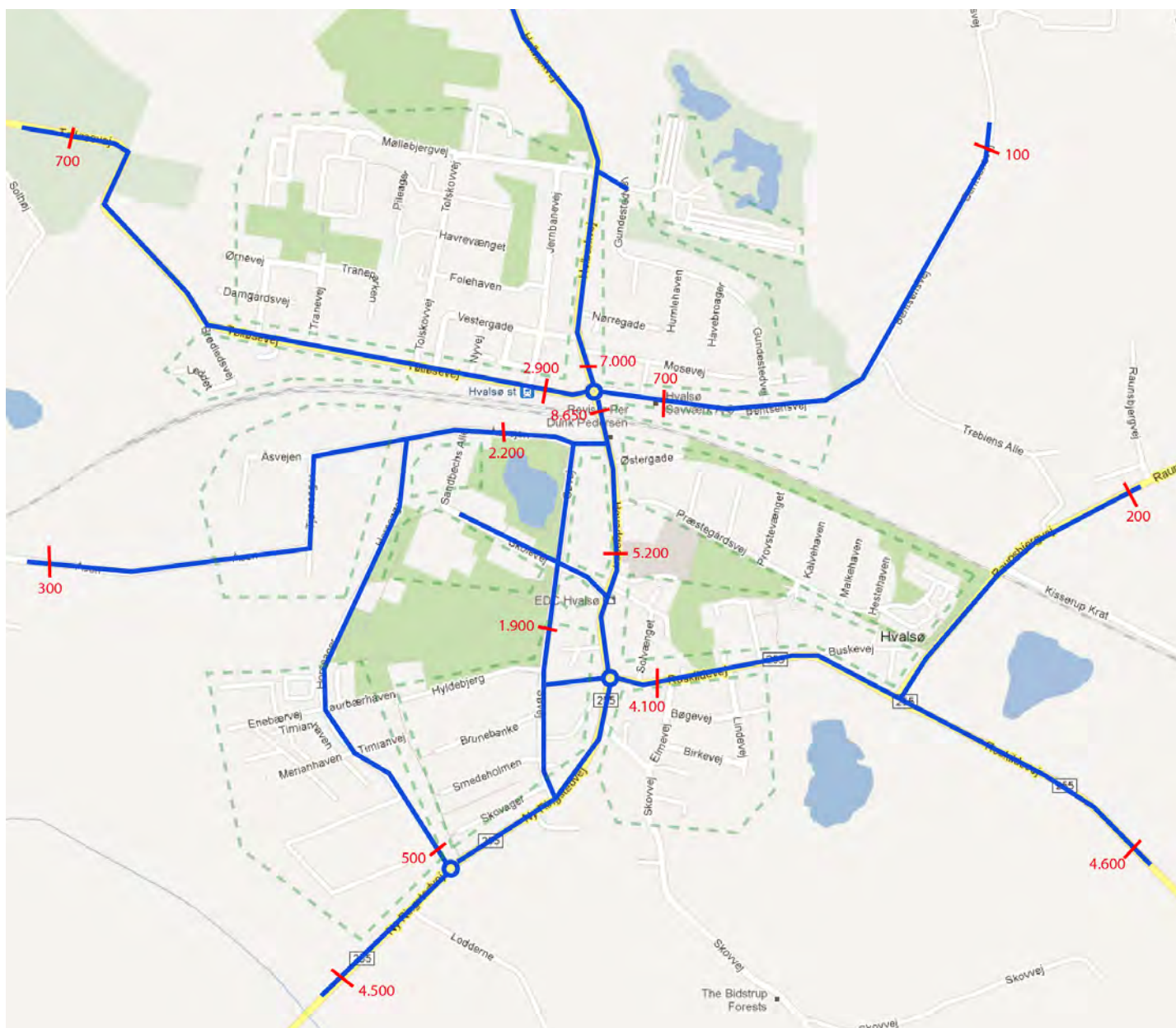
Med denne afrapportering med følgegruppens anbefalinger til Helhedsstrategi for Hvalsø Bymidte er det formelle projektforsløb afsluttet. Det vil herefter være op til den politiske behandling i Lejre kommune, hvordan anbefalingerne kan omsættes til praktisk planlægning, projekter og handlinger.

## **BILAG**

1. Trafikmodellering
2. Tværgående sammenfattende anbefalinger:
  - på kommuneplanniveau
  - på sektorplanniveau
  - på lokalplanniveau
  - på projektniveau



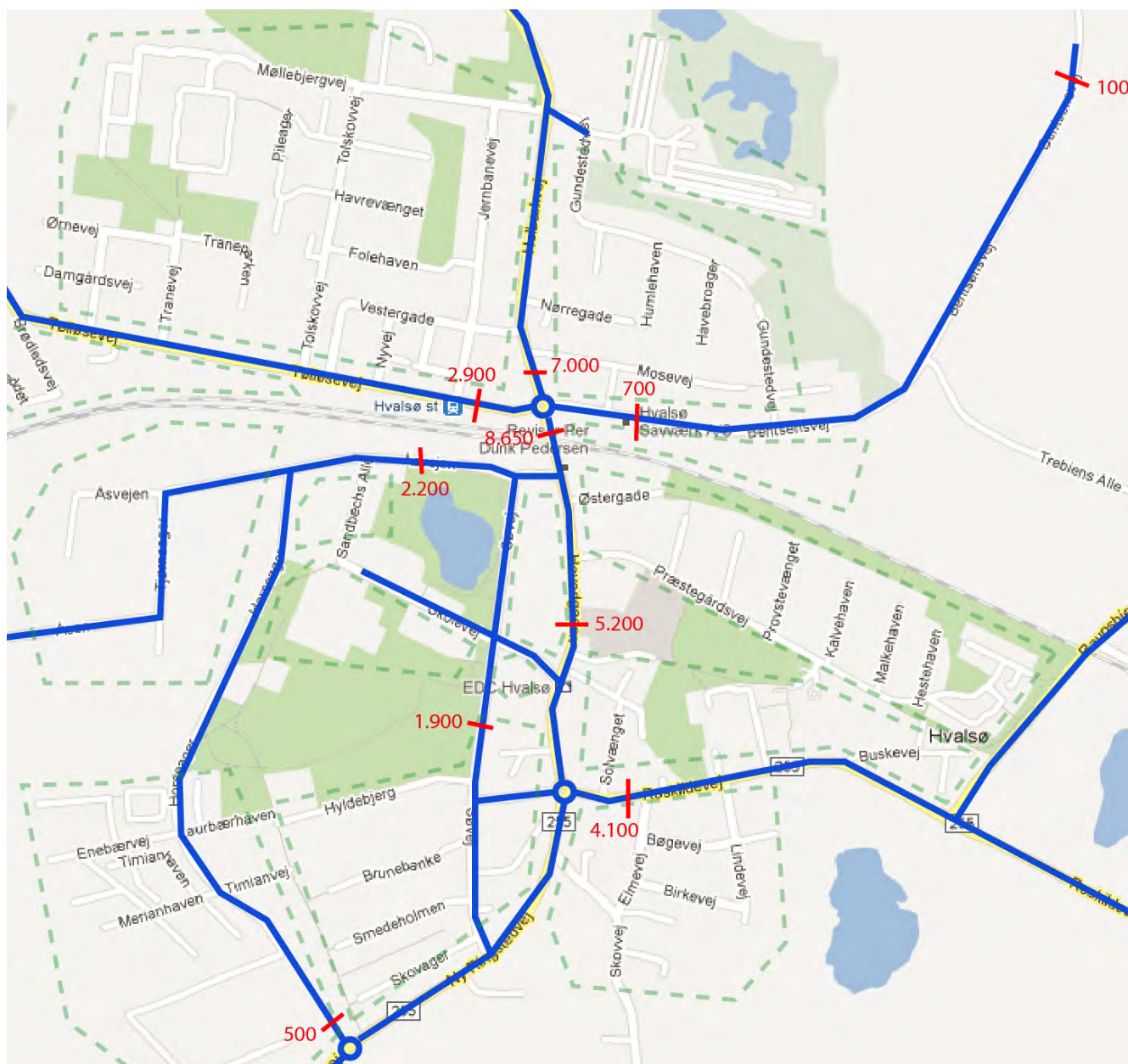
## BILAG 1: Trafikmodellen. Hverdagsdøgntrafik 2012 i udvalgte snit.



### Modelberegningsgrundlag:

- 150 nye p-pladser ved stationen samt busterminal på sydsiden af banen.
- Øget antal rejsende med tog.
- En dagligvarebutik mere (ved Skolevej).
- Flere p-pladser ved Søarkaden samt mellem Søarkaden og Brugsen.
- En ny daginstitution placeret i den grønne kile syd for Hallen.
- Nedlæggelse af børnehaverne Søhus og Søpavillonen på henholdsvis Sandbechs Allé 10 og Skolevej 12B.

## BILAG 1A: Basis vejnet 2012. Hverdagsdøgnetrafik.



Holbækvej S:	7.000
Tølløsevej Ø:	2.900
Horseager S:	500
Åsvejen:	2.200
Søvej S:	1.900
Hovedgaden:	5.200



## BILAG 1B: Basis vejnet 2017. Beregnet hverdagsdøgntrafik.

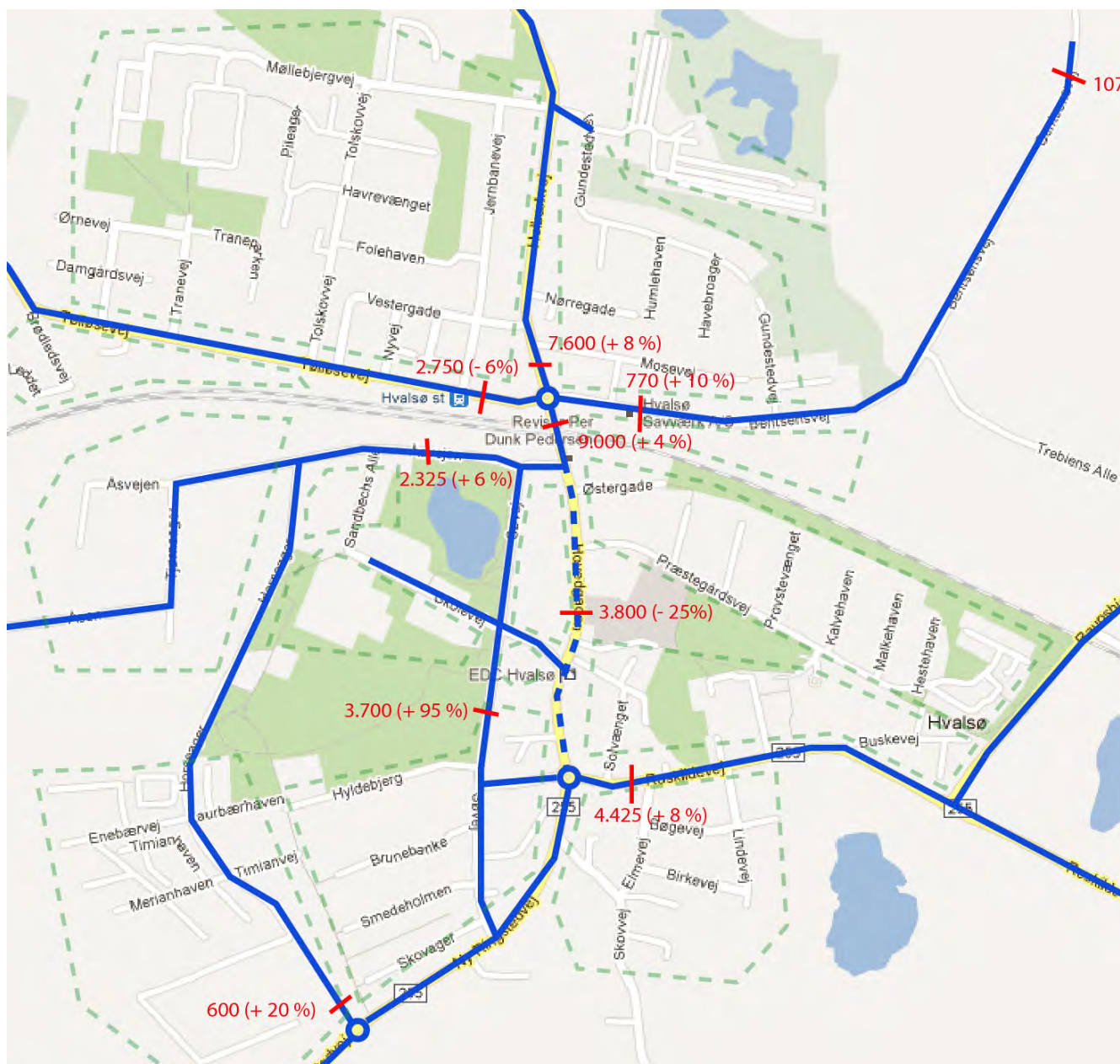


Trafikken øges med cirka 8 % frem til 2017 (1,5 % pr. år). Halvdelen af de parkerede køretøjer ved stationen flyttes til de nye p-pladser ved Åsvejen. Køretøjer fra syd benytter "Horsager" som adgangsvej.

Holbækvej S:	7.600
Tølløsevej Ø:	2.750
Horseager S:	625
Åsvejen:	2.300
Søvej:	2.000
Hovedgaden:	5.600



## BILAG 1C: Scenarie 1, 2017. Beregnet hverdagsdøgntrafik.



En 40 km/t hastigheds-grænse på Hovedgaden mellem Søvej (nord) og Roskildevej betyder, at ca. 1/3 af trafikken på Hovedgaden flyttes til Søvej.

Holbækvej S:	7.600
Tølløsevej Ø:	2.750
Horseager S:	600
Åsvejen:	2.325
Søvej:	3.700
Hovedgaden:	3.800

## BILAG 1D: Scenarie 2, 2017. Beregnet hverdagsdøgntrafik.



En lukning af Skolevej mellem Søvej og Hovedgaden betyder, at knap 10% af trafikken på Hovedgaden flyttes til Søvej.

Holbækvej S:	7.600
Tølløsevej Ø:	2.750
Horseager S:	650
Åsvejen:	2.300
Søvej:	2.400
Hovedgaden:	5.100



## BILAG 1E: Scenarie 3, 2017. Beregnet hverdagsdøgntrafik.



”Vending” af Præstegårdsvej. En lukning af Præstegårdsvej ved Hovedgaden, og tilslutning til Roskildevej betyder, at ca 12 % af trafikken på Hovedgaden flyttes til Søvej.

Holbækvej S:	7.600
Tølløsevej Ø:	2.750
Horseager S:	600
Åsvejen:	2.300
Søvej:	2.100
Hovedgaden:	4.900



## **BILAG 2:** Sammenfatning af anbefalinger.

### **Kommuneplanniveau**

- Centerområdet / Detailhandelsanalysens anbefalinger
- Ny infrastruktur:
  - Vejnettets klassifikation, planer for regulering
  - Trafiksaneringsprincipper
  - Stier og sikre/trygge forbindelser, primært skolevejene
- Ny institutionsforsyning
- Byfornyelse og forskønnelse

### **Sektorplanniveau**

- Principplan for Hovedgadens indretning
- Plan for Stationsomgivelserne incl. den eksisterende parkeringsplads
- Principplan for regulering/ombygning af Jernbanevej
- "Sø-plan": Søens og omgivelsernes anvendelse
- Principplan for Aktiv-aksens indretning
- Plan for de lette trafikanter – sikkerhed og tryghed

### **Lokalplanniveau**

- Ny lokalplan for Søvej/Hovedgadeområdet.
- Lokalplan for området mellem banen og Åsvejen.
- Samlet lokalplan for området mellem Horseager og Søvej

### **Projektniveau**

- Kroen
- Torvet
- Stationsbygningen
- Udmøntning af sektorplan-anbefalinger i konkrete anlæg