

# TRAFIKPLAN FOR STEVNS KOMMUNE 2019 ENDELIG UDGAVE

---

**TRAFIKPLAN:**

Trafikplan 2019 danner grundlag for Stevns Kommunens arbejde i de kommende år inden for trafikafvikling, trafiksikkerhed, hastighedsplanlægning, trafiksaneringer, den lette trafik (cyklister og fodgængere), parkering, fremkommelighed for biltrafik og kollektiv trafik.

---



# Indhold

1. Indledning .....	4
1.1. Målet med trafikplanerne.....	4
1.2. Vision.....	5
1.3. Trafikplanens opbygning.....	5
1.4. Borgerinddragelse .....	6
2 Planlægning .....	7
2.1. Bymønster .....	7
2.2. Erhvervsstruktur .....	8
2.3. Infrastruktur .....	9
3. Trafikplanens trafikale temaer .....	10
3.1. Trafiksikkerhed .....	10
3.2. Trafikstruktur.....	11
3.3. Fremkommelighed .....	11
3.4. Kollektiv trafikbetjening .....	11
4. Trafiksikkerhed .....	12
4.1. Uhedsanalyse.....	12
4.2. Uhedsudvikling .....	13
4.3. Tematisk analyse.....	17
4.4. Geografisk udpegning .....	22
4.5. Indsatsområder.....	33
5. Trafikstruktur.....	34
5.1. Vejnettet .....	35
5.2. Stinet.....	38
6. Byudvikling .....	41
6.1. Mål for byudvikling .....	41
6.2. Adgang til grønne områder .....	46
6.3. Parkeringsforhold .....	49
6.4. Byinventar.....	50
6.5. Indsatsområder.....	50
7. Fremkommelighed .....	52
7.1. Ny statsvej/omfartsvej.....	52
7.2. Trafikmængder .....	53
7.3. Skiltning.....	54
7.4. Signalanlæg.....	56
7.5. Indsatsområder.....	56

8. Kollektiv trafikbetjening.....	58
8.1. Pendling med offentlig transport.....	59
8.2. Indsatsområder.....	60
9. Handlingsplan .....	62
9.1. Trafikale forhold .....	62
9.2. Kortlægning.....	62
9.3. Projektliste .....	63

# 1. Indledning

Trafikken påvirker os alle. Det er kommunens opgave at sikre, at trafikanterne kan komme fra A – B på en sikker og tryk måde. Det er derfor kommunes opgave at sørge for, at vejene, der binder kommunen sammen, er i en stand, der svarer til den trafik, der kører på vejene.

Stevns Kommune har derfor besluttet, at der skal udarbejdes en samlet trafikplan for hele kommunen og en lokal trafikplan for Strøby Egede sideløbende med den igangværende udviklingsplan for Strøby Egede. Trafikplanerne skal munde ud i en opsamlende trafik-handlingsplan, således at den fremtidige udvikling af infrastrukturen og de adfærdspåvirkende tiltag baseres på et grundlag, der tager hensyn til kommunestrukturen og de eksisterende veje.

Formålet med de to trafikplaner er, at danne et grundlag for Stevns Kommunens arbejde i de kommende år inden for trafikafvikling, trafiksikkerhed, hastighedsplanlægning, trafiksaneringer, parkering, fremkommelighed for den lette trafik (cyklister og fodgængere), biltrafik og kollektiv trafik.

## 1.1. Målet med trafikplanerne

Målet med trafikplanerne er, at de skal være det politisk godkendte grundlag, der angiver, hvilke trafikale initiativer Stevns Kommune vil arbejde med i de kommende år. Det er samtidig målet, at planprocessen skal efterleve kommunens værdier om en åben og tillidsfuld dialog med kommunens borgere. Den skal føre til, at alle føler, at de har haft muligheden for at blive hørt i forbindelse med udarbejdelse af planerne.

Trafikplanerne er udformet således, at de kan bruges som Stevns Kommunes information til borgerne omkring de kommende års udvikling af infrastrukturen.

### **Målsætning for det overordnede vejnet er:**

- At sikre, at de kommunale veje er i en stand, som trafikens art og størrelse kræver
- At arbejde for, at antallet af trafikuheld reduceres i planperioden, og trygheden forbedres for alle trafikanter
- At arbejde på en bæredygtig udvikling af vej- og trafikforholdene
- At arbejde for at udforme vejnettet så alle trafikantgrupper opnår fremkommelighed
- At sikre, at vejenes tilstand vedligeholdes på en måde som sikrer, at den samlede kapital, som er investeret på vej området ikke forfalder
- At sikre, at serviceniveauet på vejene tilpasses vejens funktion og trafikens størrelse
- At den overordnede vejnet sikrer alle borgere og virksomheder en god tilgængelighed

## 1.2. Vision

Visionen for trafiksikkerhed arbejdet i Stevns Kommune er at alle borgere skal kunne færdes sikkert og trygt skal kunne færdes trygt og sikkert uden risiko for at komme til skade i trafikken.

### **Stevns Kommunens overordnede vision er:**

At være kendt som et stærkt lokalsamfund i Øresundsregionen - i storslået natur, en alsidig kultur, og med god plads til både at bo og leve i.

## 1.3. Trafikplanens opbygning

Trafikplanen for Stevns Kommune indeholder indledningsvis en kort beskrivelse af Stevns Kommune herunder udvikling og struktur. Planen indeholder en analyse af følgende 4 fokusområder.

### **Trafikplanen indeholder en analyse af følgende fire fokusområder:**

- Trafiksikkerhed
- Trafikstruktur
- Fremkommelighed
- Kollektiv trafikbetjening

Under hvert tema fokuseres der på en række emner med relevans for det pågældende tema.

Trafikplanen for Stevns Kommune afsluttes med afsnittet 'Handlingsplan', der bl.a. indeholder en liste med udvalgte projekter, der bør prioriteres og gennemføres indenfor de kommende år. Derudover er der under hvert tema behandling et afsnit med indsatsområder/overordnede projektforslag.

## 1.4. Borgerinddragelse

Som en del af arbejdet med trafikplanen for Stevns Kommune og Strøby Egede har kommunen afholdt tre borgermøder hhv. i Hårlev, Store Heddinge og Strøby Egede.



Det har været vigtigt for Stevns Kommune at inddrage borgerne i arbejdet med trafikplanen for Stevns Kommune. Det er væsentligt at have borgernes input med i kortlægningsfasen, da det er dem, der dagligt færdes på de kommunale veje og stier og dermed har en væsentlig viden om de lokale forhold.

Borgermøderne blev afholdt som workshops, hvor deltagerne i grupper af 5-8 personer fik mulighed for at tegne deres forslag og idéer ind på et kort over kommunen. Dette gav anledning til mange spændende diskussioner om de fire fokusområder i trafikplanen.

Kommentarerne fra borgermøderne er opsummeret i bilag A. Input fra borgermøderne er medtaget i de afsnit, hvor det er relevant.

**Der er afholdt 3 borgermøder og et møde med kommunalbestyrelsen i forbindelse med opstarten af arbejdet med trafikplanen samt et supplerende borgermøde i forbindelse med høringsfasen:**

- Strøbyskolen d. 17. april 2018
- Rådhuset, Store Heddinge d. 23. april 2018 – møde med Kommunalbestyrelsen
- Rådhuset, Store Heddinge d. 24. april 2018
- Sundhedscentret i Hårlev d. 7. maj 2018
- Hårlev Hallen d. 25. september 2018 – supplerende borgermøde i høringsfasen

## 2. Planlægning

Stevns Kommune er en del af Region Sjælland, der består af 17 kommuner. Stevns Kommune orienterer sig med sin beliggenhed lige syd for Køge mod hovedstadsområdet, og den relativt nære placering hertil anses for at udgøre et stort potentiale for kommunens generelle udvikling.

Kommunens største byer er Strøby Egede, Store Heddinge, Hårlev og Rødvig. De øvrige byområder ligger spredt i kommunen mellem Strøby Egede mod nord og Rødvig mod syd.

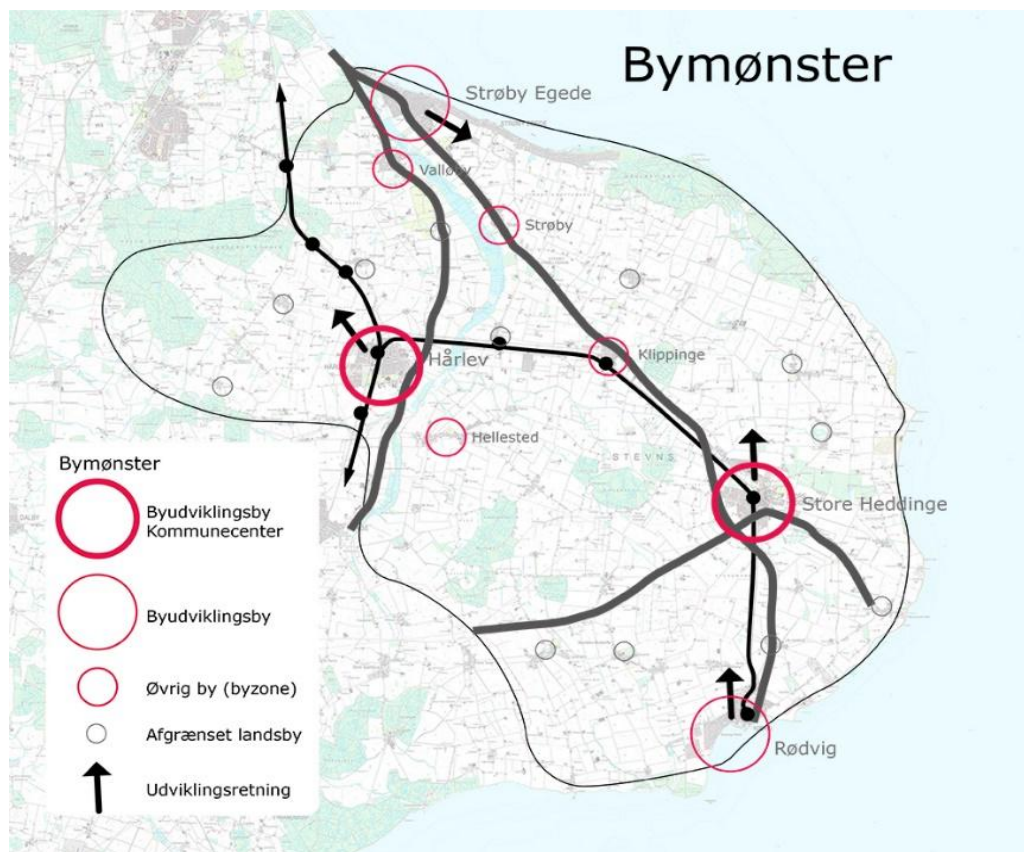
### 2.1. Bymønstre

Det overordnede mål for Stevns Kommunes bymønstre er en helhedsorienteret udvikling og vækst i kommunens byer, jf. Stevns Kommunes Kommuneplan. Store Heddinge og Hårlev er udpeget som kommunens to kommuncentre, og det er også her, at den primære byudvikling vil foregå. Denne byudvikling vil medføre en positiv afsmitning på de omkringliggende egne i den retning, som pilene på

figur 1 viser, og med sigt udvider og udvikler sig i samme retning.

Strøby Egede og Rødvig er også udpeget som udviklingsbyer. Klippinge, Strøby, Hellested og Valløby er udpeget som øvrige byer.

Stevns Kommune modtager flest forespørgsler på udvikling af boligområder i Hårlev og Strøby Egede. Med igangsætning af udviklingsplanen for Strøby Egede forventes det, at der sættes rammer for udviklingen i Strøby Egede.



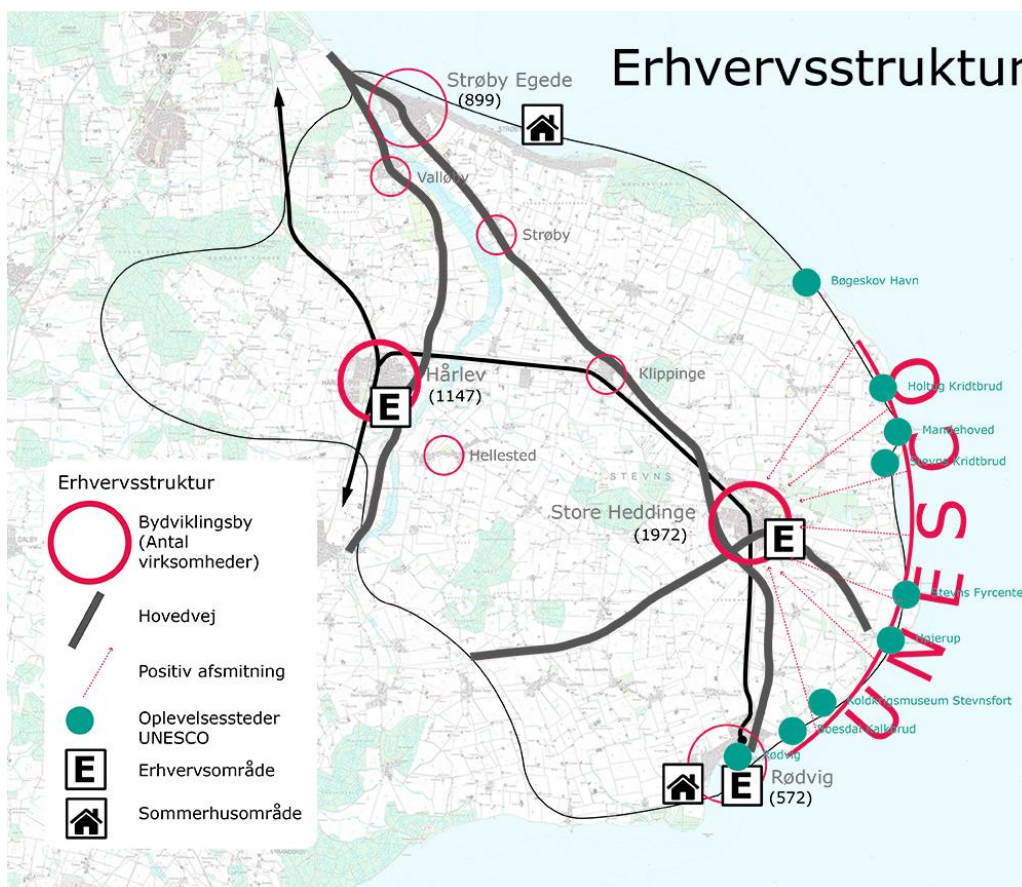
Figur 1: Kort over bymønstret i Stevns Kommune, fra "Stevns Kommuneplan 2017"

## 2.2. Erhvervsstruktur

Stevns Kommune ligger i det, der kaldes "Det øvrige hovedstadsområde". Som en del af dette gælder det for kommunen, at der ikke kan ske regional udvikling, men der kan dog tillades en vis lokal udvikling ved kommuncentrenene og ved afrunding af byer.

I dag findes der erhvervsområder i Hårlev i byens sydlige og østlige del samt langs Industrivej. I Store Heddinge er der erhvervsområder ved Højerupvej, Frøslevvej og Rengegade. I Rødvig ligger der erhverv i havneområdet, mens der i Klippinge ved Køgevej og i Hellested ved Hellestedvej ligger små områder udlagt til erhverv.

Der er stadig ledige arealer til erhverv i nogle af områderne, men tilgængeligheden er for nogle af disse områder ikke ideel set i forhold til større veje og Østbanen.



**Figur 2: Kort over erhvervsstrukturen i Stevns Kommune, fra "Stevns Kommuneplan 2017"**

Det er forventningen, at Stevns Klint som Unesco verdensarv og de mange attraktioner langs klinten vil give en øget turisme i området omkring Store Heddinge og dermed en positiv afsmitning på erhvervslivet i og omkring Store Heddinge.



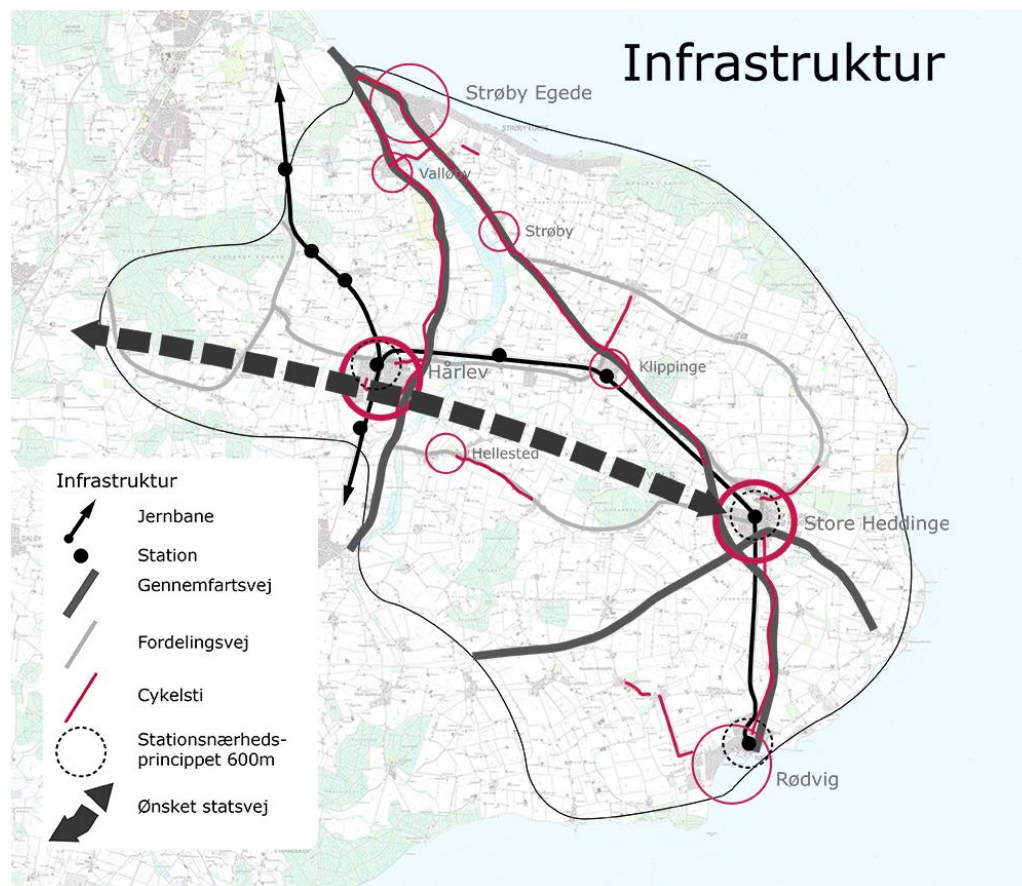
## 2.3. Infrastruktur

Det overordnede vejnet i kommunen omfatter alene kommunale veje idet der pt. ikke er nogen statsveje i kommunen. Det overordnede vejnet består af tre større gennemfartsveje – tidligere amtsveje, der forbinder de større byer med hinanden.

Foruden de tre gennemfartsveje består vejnettet i kommunen af fordelingsveje og lokalveje, der forbinder kommunens byer, landsbyer og attraktioner.

Stevns Kommune har siden 2010 udbygget kommunens cykelstinet med fokus på at skabe mulighed for at kunne cykle på stier eller cykelbaner fra Rødvig i syd til kommunegrænsen mod Køge i nord. Der er i den periode lavet nye cykelstier mellem Rødvig og Strøby. De fremtidige cykelstiprojekter skal målrettes de tværgående forbindelser eksempelvis strækningen mellem Klippinge og Hårlev, hvor der længe har været et ønske om en forbedring af forholdene for cyklisterne. Ønsket om en cykelsti mellem Klippinge og Hårlev indgår i kommunens samlede prioriteringer af cykelstiprojekter.

Stevns Kommune har et velfungerende kollektivt trafiksystem med både bus og tog. Der er togforbindelse mellem Køge og Hårlev og videre herfra til henholdsvis Rødvig og Faxe med Øst banen. Busforbindelserne mellem Køge, Strøby og Strøby Egede og busbetjeningen internt i kommunen mellem landsbyerne er i august 2016 blevet forbedret med øget drift på flere linjer samt en ny ringlinje mellem Hårlev og Strøby Egede via Valløby og Strøby. En yderligere busrute til betjening af landsbyerne om aftenen og i weekenderne blev også etableret i 2016. Sidstnævnte har dog en relativt lille belægningsgrad i forhold til de busruter.



**Figur 3: Kort over infrastrukturen i Stevns Kommune, fra "Stevns Kommuneplan 2017"**

## 3. Trafikplanens trafikale temaer

Trafikplanen beskæftiger sig som tidligere nævnt med fire trafikale hovedtemaer. Nedenfor følger en kort beskrivelse af hvert tema og efterfølgende er der en beskrivelse af en række emner inden for hvert tema. Det er emner, som alle er udvalgt af Stevns Kommune som de fremtidige fokusområder.

### 3.1. Trafiksikkerhed

Trafiksikkerhed er en samlet betegnelse for sikkerheden på vej- og stinettet. Arbejdet med trafiksikkerhed i kommunen omfatter en bred vifte af opgaver med det formål at gøre det mere trygt og sikkert at færdes på kommunens veje, bl.a.:

- Registrering og analyse af uheld
- Tryghedsskabende tiltag
- Sikkerhedsudstyr
- Adfærdsregulerende tiltag – kampagner m.v.

Inden for hvert emne er der en lang række af virkemidler og indsatser, der kan tages i brug for samlet set at gøre det mere trafiksikkert at færdes på vejene.

Færdselsuheld har store konsekvenser for de implicerede parter, men også for samfundet. Tab af førlighed og i værste fald menneskeliv medfører store personlige omkostninger såvel som samfundsøkonomiske tab. Det fremgår af Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan: "Hver ulykke er én for meget – et fælles ansvar" fra 2013, at de gennemsnitlige samfundsøkonomiske omkostninger pr. personskade i vejtrafikken kan opgøres til ca. 2,8 mio. kr., og hvis man medregner velfærdstabet, er tallet helt oppe på 4,6 mio. kr. [Rådet for sikker trafik].

Sidstnævnte dækker bl.a. materielskader, udrykningskøretøjer, behandling, pleje af trafikofre, tabt arbejdsevne og velfærd. Kommunerne bærer ca. halvdelen af disse udgifter.

Samtidig har trafikanternes tryghed i trafikken stor betydning for deres valg af transportmiddel og deres adfærd i trafikken. Derfor er det vigtigt at arbejde for at reducere antallet af trafikuheld og derigennem at få borgerne til at føle sig mere trygge, når de færdes på kommunens veje og stier.

**Trafiksikkerhed** er et udtryk for den sikkerhed, der er forbundet med at bevæge sig på veje, fortove og cykelstier. Trafiksikkerhed kan opgøres og vurderes objektivt, og udgangspunktet vil altid være antallet af dræbte og tilskadede i trafikulykker.

**Tryghed** i trafikken er en subjektiv følelse, der beskriver trafikanternes oplevelse af sikkerhed i trafikken. Den skal opleves forskelligt af børn i forhold til voksne og ældre trafikanter, og den kan også opleves forskelligt af bilister i forhold til cyklister og fodgængere. Tryghed eller utryghed opstår, når trafikanterne færdes på vejene og møder andre trafikanter.

## 3.2. Trafikstruktur

Et godt sammenhængende vej- og stinet skaber en god tilgængelighed i kommunen. Trafikstrukturen bør derfor sikre, at der er et sammenhængende vej- og stinet og, at det tilpasses i takt med kommunens udvikling samt borgernes behov.

Trafikstrukturen for kommunens vejnet er bygget op omkring opdelingen i overordnede veje, fordelingsveje og lokalveje. Trafikstrukturen danner udgangspunkt for en udformning og en indretning af vejene, der understøtter og over for trafikanterne signalerer de forskellige vejtypers trafikale funktion. Vejklassificeringen er med til at sikre en høj fremkommelighed på det overordnede vejnet og en høj tilgængelighed på det mere fintmaskede lokalvejsnet. Samlet set angiver trafikstrukturen overfor trafikanterne, hvilken type vej de færdes på (den selvforklarende vej) og dermed også hvilken adfærd, der forventes af dem som trafikanter.

Gennemkørende trafik på små og lokale boligveje bør begrænses. Denne trafik skal afvikles på de større veje og de større veje skal udformes til, at de kan afvikle trafikken uden større gener for trafikanterne, dvs. undgå lange kødannelser og unødigt omkørsel.

## 3.3. Fremkommelighed

En god fremkommelighed på vejnettet er med til at sikre en mere jævn og glidende trafikafvikling. På både vej- og stinettet bør der sikres en god fremkommelighed, fordi øget rejsetid og lange kødannelser er en omkostning for samfundet. Samtidig kan en bedre fremkommelighed være med til at mindske risikoen for trafikuheld med deraf følgende kødannelser samt en nedbringelse af miljøgenerne fra ventende biler.

Optimering af signalanlæg, tydelig vejafmærkning, korrekt skiltning, sneryddede og vedligeholdte veje er således med til at afvikle trafikken på vejene og forbedre fremkommeligheden uden store gener for trafikanterne.

## 3.4. Kollektiv trafikbetjening

Den kollektive trafikbetjening er en vigtig del af den kommunale trafikstruktur og fremkommeligheden. At borgerne kan rejse med enten tog eller bus inden for kommunegrænsen med så kort rejsetid som muligt, herunder gode forbindelser imellem de større byer i kommunen, er afgørende for at kunne flytte bilisterne til den kollektive trafik. Derfor er god planlægning af den kollektive trafik vigtigt i forhold til et øget passagergrundlag.

## 4. Trafiksikkerhed

I det følgende er der en analyse af uheldsudviklingen i Stevns Kommune samt en vurdering af den opsatte målsætning i Trafiksikkerhedsplanen fra 2010. Herefter følger en analyse af de registrerede trafikuheld i Stevns Kommune, en analyse af de sorte pletter, en analyse af skolevejene og af de lokale hastighedsbegrænsninger.

### 4.1. Uheldsanalyse

Som en del af trafikplanen for Stevns Kommune er der gennemført en uheldsanalyse. Uheldsanalysen er baseret på de uheld, der er registreret i perioden fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2017.

Reelt forekommer der flere uheld end politiet registrerer, idet især uheld uden betydelig personskade kun i begrænset omfang rapporteres af politiet. Det vurderes, at politiet registrerer alle dødsuheld, men langt fra alle personskadeuheld. Især solouheld og uheld mellem cyklister bliver i mindre grad registreret af politiet.

I uheldsanalysen opgøres antallet af uheld på personskadeuheld, materielskadeuheld og ekstrauheld.

#### **Personskadeuheld**

Personskadeuheld er uheld med én eller flere personer, som er kommet til skade. Der anvendes 3 definitioner i forbindelse med analysen af personskadeuheld.

Hvis en eller flere personer afgår ved døden, som følge af uheldet inden for 30 dage fra den dag uheldet har fundet sted, angives personskaden som "dræbt". Hvis en eller flere personer kommer alvorligt til skade som følge af uheldet og kræver lægelig behandling, angives det som "Alvorlig tilskadekomne". Hvis en eller flere personer kommer lettere til skade som følge af uheld angives det som "Lettere tilskadekomne".

#### **Materielskadeuheld**

Materielskadeuheld er uheld, hvor skaden er begrænset til køretøjer eller andet materiel uden personskade. Dermed dækker det over uheld med væsentligt materielskadeomfang, som indebærer en færdselsovertrædelse, der skal retsforfølges.

#### **Ekstrauheld**

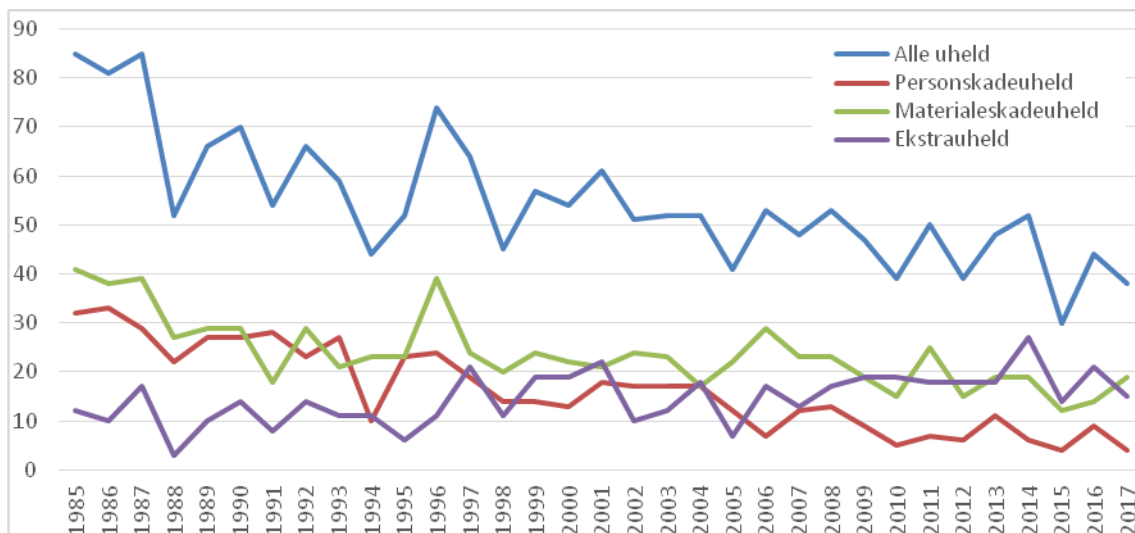
Ekstrauheld er uheld, som politiet har registreret, men hvor der ikke er pligt til at optage rapport. Det skyldes, at der er tale om materieluheld, hvor skaden er så lille, at den er ubetydelig. I ekstrauheld er der ingen personskader.

Normalt anvendes ekstrauheld ikke i tematiske analyser (se afsnit 4.3) eller ved udpegning af uheldsbelastede lokaliteter.

## 4.2. Uheldsudvikling

### Målsætning

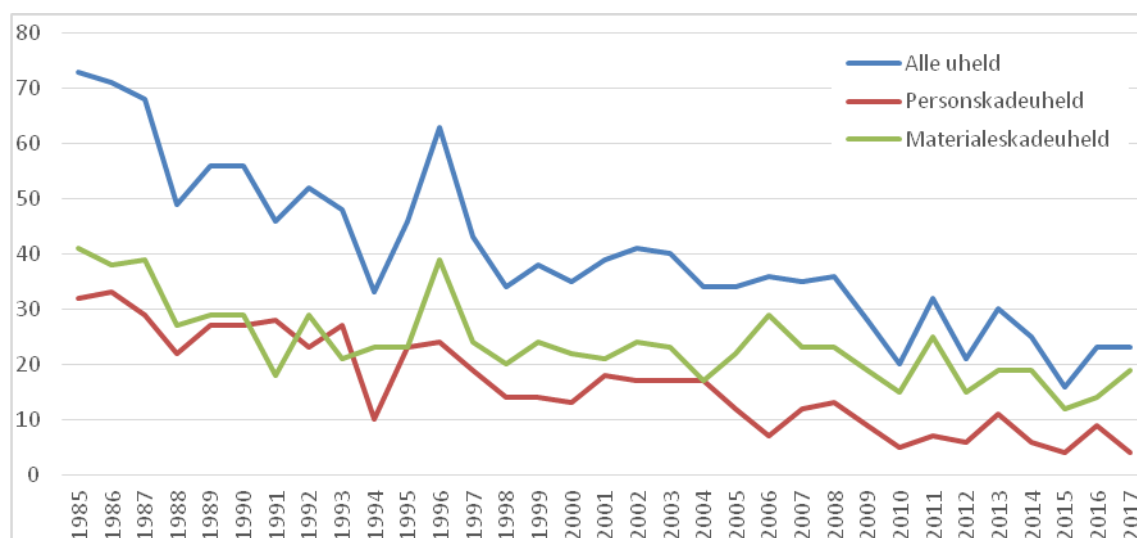
For at vurdere på uheldsudviklingen over en årrække er der foretaget en analyse af antal uheld i perioden 1985 – 2017, se figur 4.



**Fig. 4: Uheld pr. år i Stevns Kommune fra 1985-2017 inkl. ekstrauheld**

Det fremgår, at det totale antal uheld inkl. ekstrauheld er faldet med ca. 50 % over en periode på 32 år. Det bemærkes dog, at antallet af materielskadeuheld er faldet over samme periode, men at antallet har ligget omkring 20 materielskadeuheld pr. år de seneste 20 år. Antallet af personskadeuheld er faldet til 1/6 siden 1985 og har ligget på under 10 personskadeuheld pr. år siden 2009 med undtagelse af 2013.

Det bemærkes yderligere, at antallet af ekstrauheld er steget i perioden. For at korrigere for skævheden i registreringen af ekstrauheld vises en tilsvarende graf på figur 5, hvor ekstrauheldene er undladt.



**Figur 5: Uheld i Stevns Kommune fra 1985-2017 ekskl. ekstrauheld**

Det ses af figur 5, at antallet af uheld ekskl. ekstrauheld er faldet med næsten 70 % i perioden fra 1985-2017.

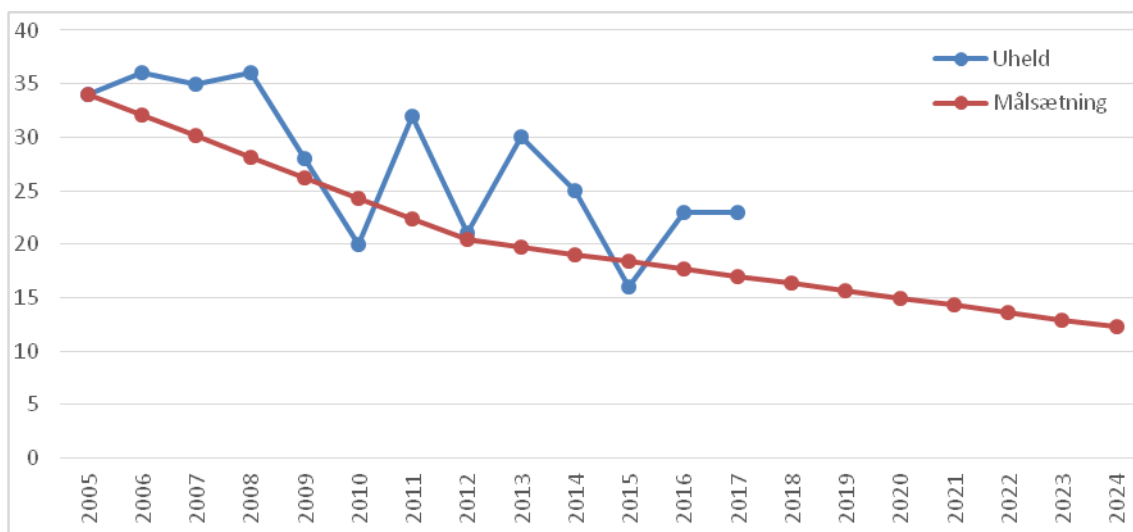
## Opfølgning på målsætningen fra Trafiksikkerhedsplan 2010

I Trafiksikkerhedsplan fra 2010 blev der opstillet både et kortsigtet og et langsigtet mål for reducere af antal trafikuheld i kommunen (ekskl. ekstrauehd).

**Kortsigtet mål:** i 2012 skal det samlede antal trafikuheld reduceres med 40% i forhold til 2005

**Langsigtet mål:** i 2024 skal det samlede antal trafikuheld være reduceret med 40% i forhold til 2012

På figur 6 illustreres målsætningen sammenlignet med det aktuelle antal trafikuheld.



**Figur 6: Målsætningen fra Trafiksikkerhedsplan 2010 sammenlignet med de aktuelle tal for antallet af uheld**

I 2012 blev der registreret 21 uheld, og målsætningen med maksimalt 20 uheld blev således næsten opfyldt. Uheldsantallet steg igen i både 2013 og 2014, men i 2015 var antallet af uheld under målsætningen.

I 2017 burde det samlede uheldstal være faldet til 17 uheld. Men af figur 6 fremgår det, at antallet af uheld er registreret til 23.

Det kan dermed konkluderes, at uheldsantallet generelt set er faldende, dog med en del udsving. Der er derfor behov for, at der følges nøje med i uheldsudviklingen for at sikre, at kommunen når den langsigtede målsætning vedr. reduktion af uheld i 2024. I Stevns Kommune er der nedsat et trafiksikkerhedsråd, som på de halvårlige møder overvåger og analyserer uheldsudviklingen.

## Uhedsudvikling fra 2013-2017

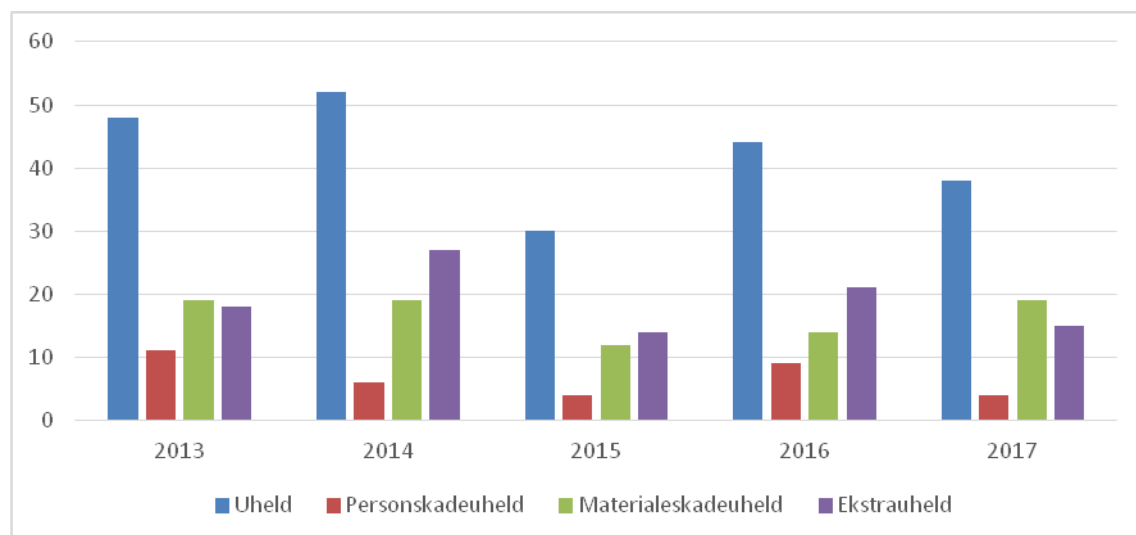
I perioden 2013 - 2017 er der registreret i alt 212 uheld, fordelt på 34 personskadeuheld med 39 tilskadekomne, heraf 4 dræbte, 3 solouheld, 22 alvorligt tilskadekomne, 13 lettere tilskadekomne, 83 materielskadeuheld og 95 ekstraueheld, se tabel 1 og figur 7.

I den følgende analyse fokuseres der kun på de 117 uheld, som er person- og materielskadeuheld.

**Tabel 1: Uhedsudviklingen fra 2013-2017**

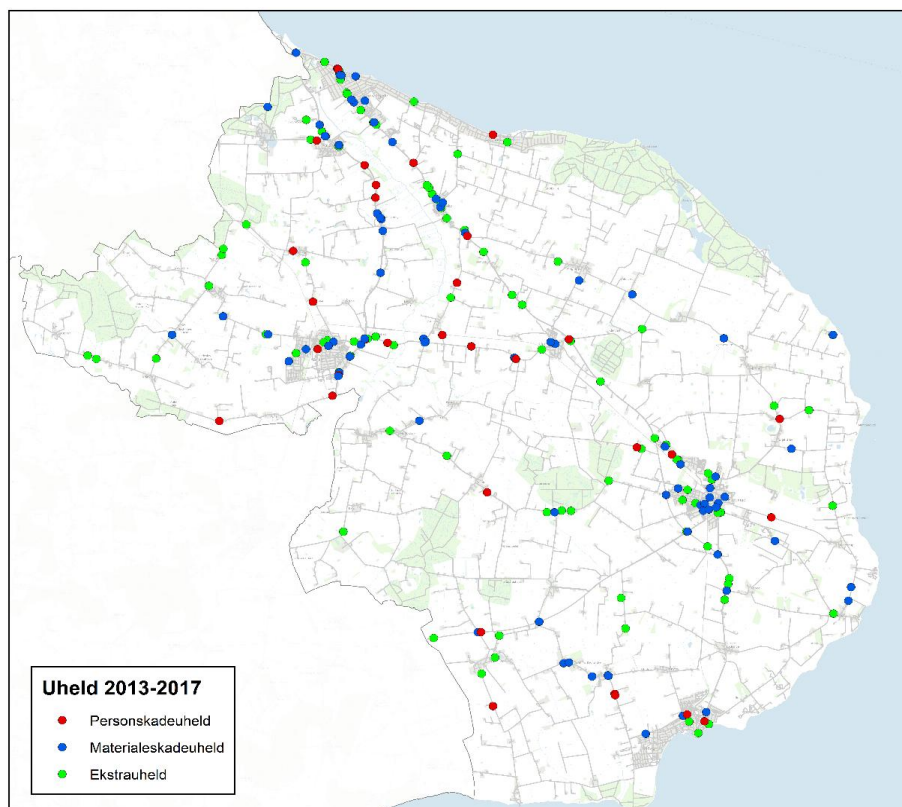
År	Total antal uheld	Personskadeuheld	Materielskadeuheld	Ekstraueheld	Dræbte	Alvorligt tilsk.	Lettere tilsk.
<b>2013</b>	48	11	19	18	1	8	4
<b>2014</b>	52	6	19	27	0	4	3
<b>2015</b>	30	4	12	14	0	3	1
<b>2016</b>	44	9	14	21	2	5	3
<b>2017</b>	38	4	19	15	1	2	2
<b>Samlet</b>	<b>212</b>	<b>34</b>	<b>83</b>	<b>95</b>	<b>4</b>	<b>22</b>	<b>13</b>

Det fremgår af figur 7, at der er en nedadgående tendens i perioden 2015- 2017, med et stort udsving imellem årene. Det ses, at der er registreret flest uheld i 2014 og færrest i 2015.



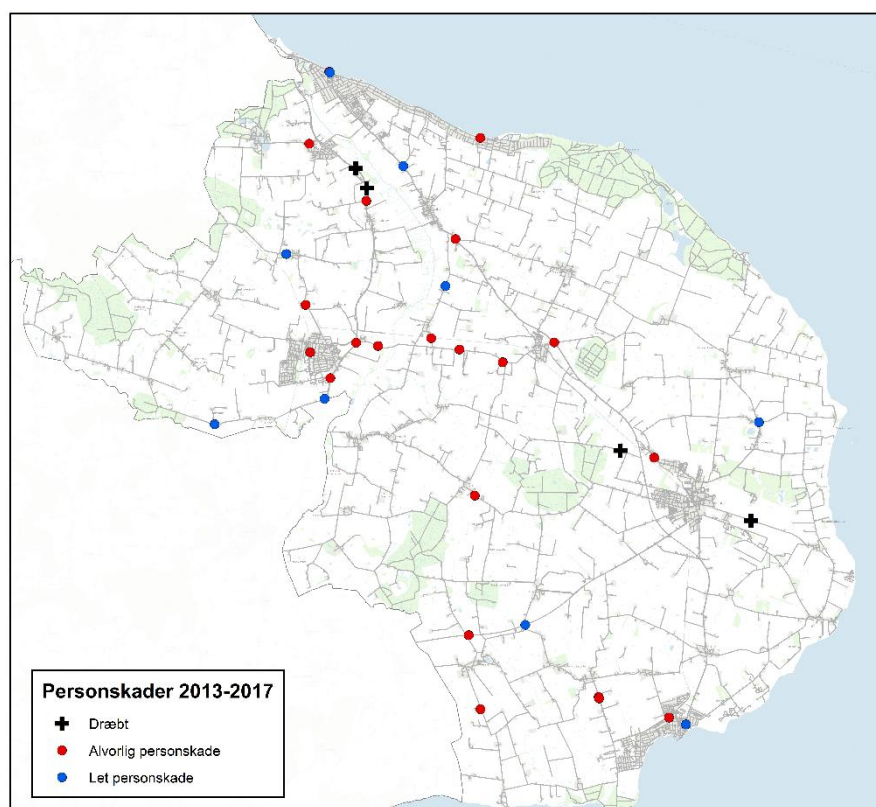
**Figur 7: Uhedsudviklingen i perioden 2013-2017**

En kortlægning af samtlige personskadeuheld, materielskadeuheld og ekstraueheld er vist på figur 8. Her ses det, at hovedparten af uheldene sker i byerne og på de større veje, hvor der er mest trafik. I det åbne land og i landsbyerne er uheldene mere spredt.



**Figur 8: Politiregistrerede uheld i Stevns Kommune i perioden 2013-2017**

Figur 9 viser, hvor i Stevns Kommune personskaderne er registreret og i hvilke kategorier. Det viser sig at være fordelt over hele kommunen, dog med større overvægt på de større veje.



**Figur 9: Dræbte og tilskadekomne i Stevns Kommune i perioden 2013-2017**

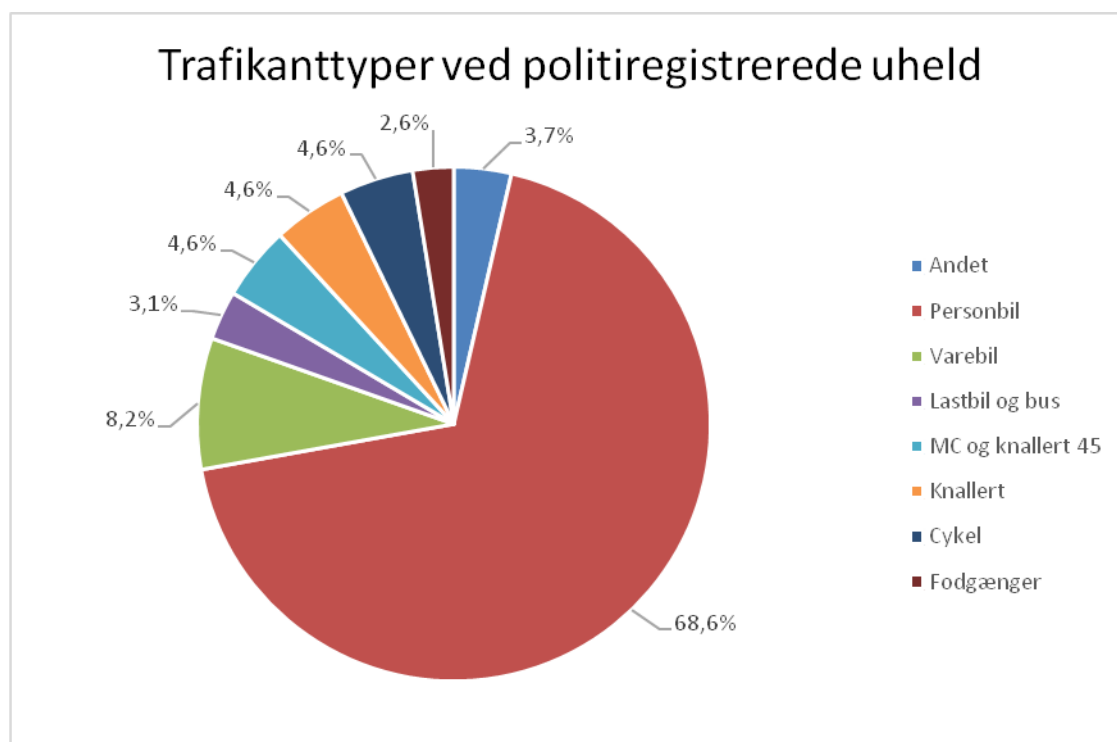


### 4.3. Tematisk analyse

På baggrund af uheldsoplysningerne er der i det følgende afsnit foretaget en række tematiske analyser af person- og materielskadeuheldene for de forskellige trafikantgrupper og uhelds-typer. De tematiske analyser skal være med til at belyse uheldene og målrette forskellige indsatsområder, så antallet af uheld inden for de forskellige temaer kan minimeres. Uheld sker af forskellige årsager, som kan være vejens geometri, vejrforholdene, omgivelserne, køretøjet, påvirkning af alkohol m.m. Den væsentligste årsag til uheld er dog førerens adfærd.

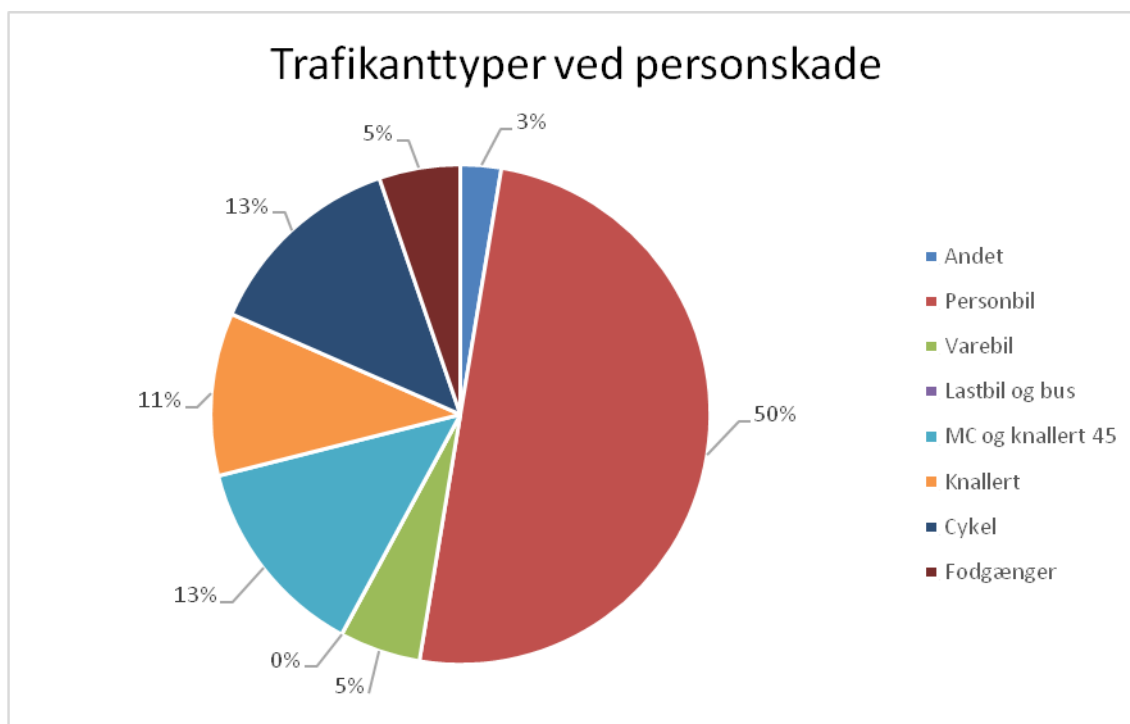
#### Trafikanttyper

Uheldsanalysen viser, at bilisterne er den trafikanttype, der oftest er involveret i trafikuheldene, når der ses på det samlede uheldsbillede. Bilister er i denne sammenhæng en fører af personbil, varebil, lastbil, bus, MC eller knallert 45. Det fremgår af jf. figur 10, at bilisterne er indblandet i 84,5 % af de i alt 117 person- og materielskadeuheld, der er registreret i perioden fra 2013-2017. De lette eller bløde trafikanter: fodgængere, cyklister og knallert 30-fører udgør 11,8 %. Kategorien 'Andet', der udgør de sidste 3,7 %, dækker over andre elementer som f.eks. træer, belysningsmaster og andre faste genstande.



**Figur 10: Trafikanttyper i de politiregistrerede trafikuheld i perioden 2013-2017**

Bilisterne udgør 68 % af de 39 tilskadekomne i trafikken i perioden fra 2013-2017 og de lette trafikanter (fodgængere, cyklister og på knallert 30) udgør 29 %, jf. figur 11.



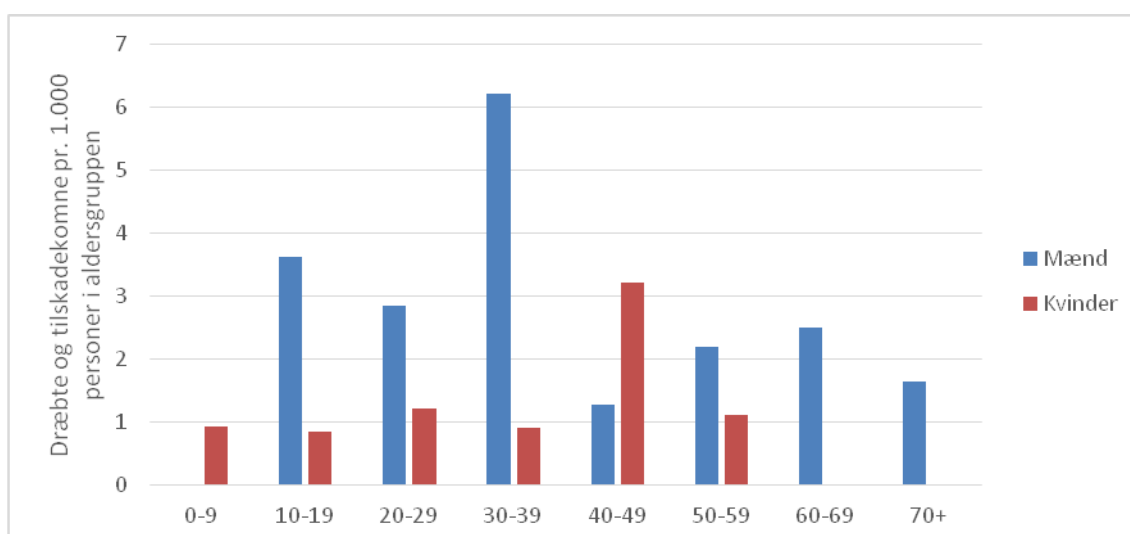
**Figur 11: Trafikanttyper ved personskader**

Således er andelen af bilister, der er involveret i et uheld større end andelen, der kommer til skade. Omvendt er andelen af tilskadekomne lette trafikanter større end andelen af lette trafikanter, som er involveret i et uheld.

Det kan derfor være relevant at sætte fokus på de lette trafikanter, så denne andel kan reduceres.

## Køn og alder

Når antallet af dræbte og tilskadekomne opgøres pr. 1.000 indbyggere fordelt på køn og alder ses det, at der er aldersgrupper, som oftere kommer til skade i uheld end andre aldersgrupper, jf. figur 12.



**Figur 12: Dræbte og tilskadekomne pr. 1.000 indbyggere i Stevns Kommune fordelt på køn og alder**

Det fremgår, at det generelt er mænd, der mest kommer til skade i uheldene. Det er især i aldersgruppen 30 – 39 år, hvor mændene kommer til skade; men det også aldersgrupperne 10 – 19 og 60 år og derover. For kvinderne ses det, at kvinder i aldersgruppen 40 - 49 år oftere kommer til skade i uheldene end de øvrige aldersgrupper.

Fokusområdet i kampagner bør fremover derfor også fokusere på andre aldersgrupper end de, der var nævnt i trafikikkerhedsplanen fra 2010. Her var det de unge mænd, der havde en betydelig højere risiko for at komme til skade.

## Spiritus

Der er registreret i alt 28 spiritusuheld i perioden 2013-2017, som svarer til 24 % af person- og materielskadeuheld. Promillefordelingen ses af tabel 2, hvoraf det også fremgår, at de fleste uheld er sket med en promille over 2,00.

**Tabel 2: Promillefordelingen i de 28 spiritusuheld i perioden 2013-2017**

Beskrivelse	Antal uheld
Skønnet påvirket, ikke målt	3
Promille mellem 0,50 og 1,00	4
Promille mellem 1,01 og 1,50	6
Promille mellem 1,51 og 2,00	7
Promille mellem over 2,00	8
<b>Samlet</b>	<b>28</b>

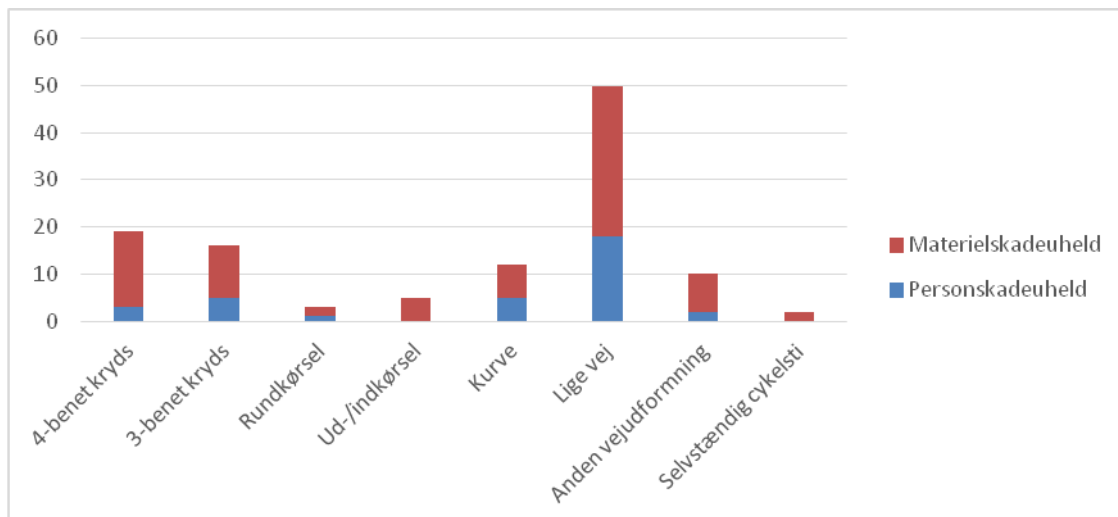
Som følge af de 28 uheld er 1 dræbt, 6 er alvorligt tilskadekomne og 2 er lettere til skadekomne. Således har spiritusuheldene oftest meget alvorlige personskader til følge. Når der sammenlignes med data fra *Trafiksikkerhedsplan 2010* er der i den seneste periode sket flere spiritusuheld. Dette forhold er også registreret på de seneste trafikikkerhedsrådsmøder. Stevns Kommune deltager i de årlige kampagner mod spritkørsel, der arrangeres af Rådet for Sikker Trafik, men det bør overvejes om der skal iværksættes yderligere tiltag målrettet bilister, der som følge af et alkoholproblem jævnligt kører i spirituspåvirket tilstand.

## Manglende sele

Der er blandt person- og materielskaderne registreret 103 tilfælde med selebrug og 4 tilfælde uden selebrug. 82 % af selebrugerne var uskadte mens kun 1 af de 4, der ikke brugte sele, var uskadte. Tallene viser, at selebrug er udbredt blandt bilisterne på Stevns samt, at sikkerhedsselen har betydning for, om man kommer til skade eller ej.

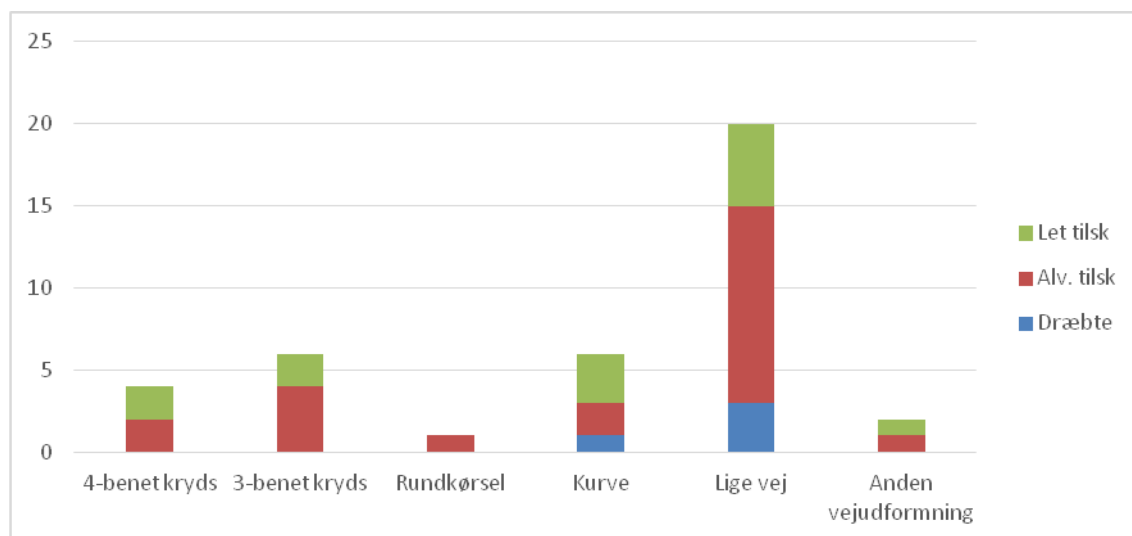
## Vejudformning

Af de 117 person- og materielskadeuheld er 43 % sket på en lige strækning, jf. figur 13.



**Figur 13: Person- og materielskadeuheld fordelt på vejudformning**

Når tilsvarende graf for dræbte og tilskadekomne optegnes ses samme billede, hvor 51 % af de dræbte og tilskadekomne forekommer på lige strækninger, jf. figur 14.

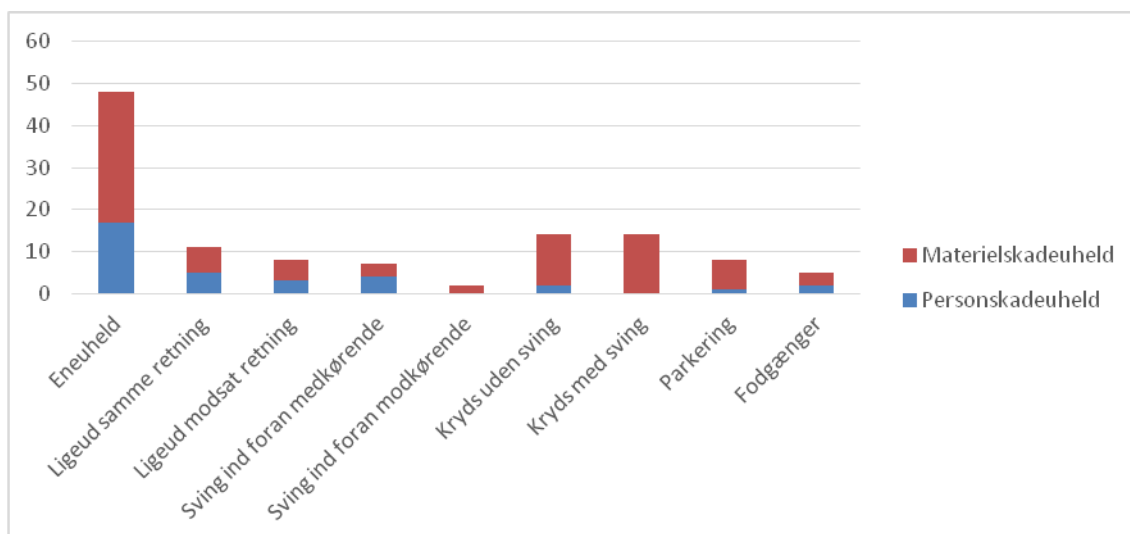


**Figur 14: Personskader fordelt på vejudformning**

Analysen viser, at der sker flest uheld på de lige strækninger, og det er samtidig også der, hvor skadesgraden er mest alvorlig. Derfor bør der være særligt fokus på at få reduceret antallet af uheld på lige og lange strækninger.

## Uheldssituationer

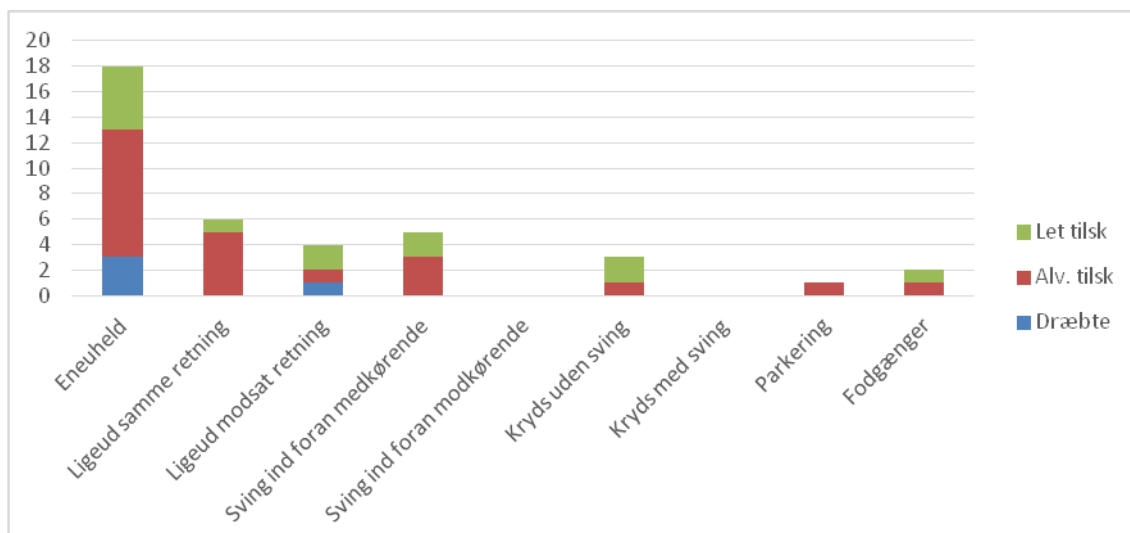
Den uheldssituation, hvor der er registreret flest uheld, er eneuheld. Her topper både person- og materielskadeuheld med 48 uheld. Herefter sker der næstflest uheld i kryds med blandede hovedsituationer, jf. figur 15.



**Figur 15: Uheld fordelt på uheldssituationer**

Når der ses på dræbte og tilskadekomne, fremgår det, at 18 ud af 39 tilskadekomne i perioden 2013 - 2017 er sket i forbindelse med et eneuheld. Heraf er 3 af 4 dræbte sket som eneuheld. Der bør derfor være fokus på eneuheld, da der både sker mange uheld og de samtidig har store personskader til følge.

Sammenlignes antallet af uheld og antallet af personskader fordelt på vejudformning, skiller hovedsituationerne med ligeud kørende sig ligeledes ud, jf. figur 16. Der sker ikke så mange af den slags uheld, men de uheld der sker, har alvorlige personskader. Der bør derfor ligeledes fokuseres på uheld med ligeud kørende.



**Figur 16: Personskader fordelt på uheldssituation**

## Hastighed

For høj hastighed er ofte en af årsagerne til trafikuheldenes opståen og derfor kan hastighedsoverskridelser have alvorlige konsekvenser.

Ud af 132 involverede motorkøretøjer i uheld, hvor hastigheden er skønnet af politiet, er der kun 8 motorkøretøjer, som er skønnet til at overskride hastighedsgrænsen. Hvis antallet, hvor trafikanten kun lige har overholdt hastighedsgrænsen medregnes, er antallet af hastighedsoverskridelser 48 ud af 132 involverede motorkøretøjer.

I forrige afsnit fremgik det, at der er sket mange enuehald. Det er en type uheld, hvor der oftest er en hastighedsoverskridelse. Der bør derfor fokuseres på at sænke trafikanternes hastighed.

### 4.4. Geografisk udpegning

I forbindelse med den geografiske udpegning af uheld er der gennemført en sortpletanalyse på baggrund af uheldsdata for de seneste 5 år fra 2013 - 2017.

#### I sortpletanalysen er der benyttet følgende kriterier:

- Sortplet 4 uheld på 5år
- Uheldsbelastet lokalitet 3 uheld på 5år
- Sort strækning 4 uheld på 500m

En opgørelse af antal person- og materielskadeuheld for de sorte pletter fremgår af tabel 3. Resultatet fra sortpletanalysen er illustreret i tabel 4 og kortlagt i figur 17. Antallet af sorte pletter i kommunen er dog få.

Det bemærkes, at de udpegede lokaliteter ikke omfatter personskadeuheld med dræbte eller alvorligt tilskadekomne. De registrerede personskadeuheld med dræbte eller alvorligt tilskadekomne, er således ikke sammenfaldende med andre uheld, men derimod enkeltuheld.

En nærmere beskrivelse af uheldene på de fire lokaliteter er beskrevet i handlingsplanen, hvoraf det fremgår, hvilke tiltag der bør iværksættes for at afhjælpe de sorte pletter.

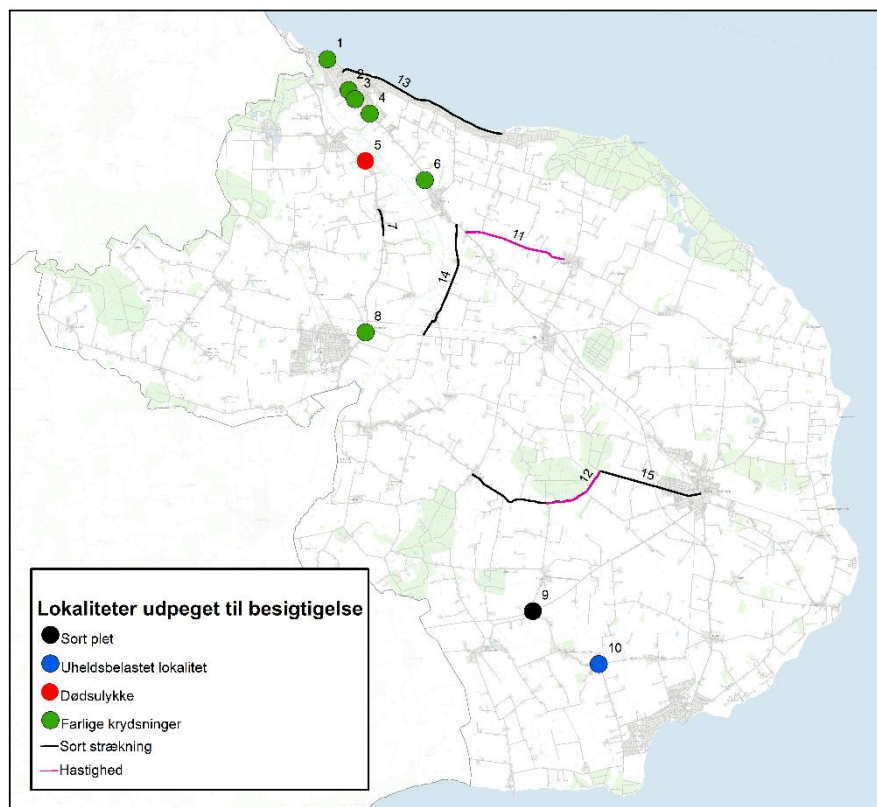
**Tabel 3: Særligt uheldsbelastede lokaliteter i perioden 2013-2017**

Nr.	Vejnavne	Uheld	Personskadeuheld	Materielskadeuheld	Dræbte	Alvorligt tilsk.	Lettere tilsk.
5	Tingvej / Maglehøjvej	4	0	4	0	0	0
9	Stevns Landevej / Nørrehusvej	4	1	3	0	0	2
7	Køgevej i St. Tårnby	4	0	4	0	0	0
10	Skørpingevej / Mindehøjvej	3	0	3	0	0	0

På baggrund af kortlægningen, de gennemførte analyser og borgerinput er 15 lokaliteter udpeget til en prioriteret projektliste jf. tabel 4 og figur 17. De 15 lokaliteter er blevet besigtiget med henblik på konkrete løsningsforslag.

**Tabel 4: Prioriteret projektliste med 15 lokaliteter**

Begrundelse for udpegnig			
Nr.	Vejnavne	Uheld	Utryghed
1	Stevnsvej / Strandparksvej		X
2	Stevnsvej / Bakkegårdsvej		X
3	Stevnsvej / Valnøddevej	X	
4	Stevnsvej / Hybenrosevej		X
5	Tingvej / Maglehøjvej	X	
6	Strøby Bygade / Stevnsvej		X
7	Køgevej i St. Tårnby	X	
8	Køgevej / Tingvej		X
9	Stevns Landevej / Nørrehusvej	X	
10	Skørpingevej / Mindehøjvej	X	
11	Maglebyvej		X
12	Skovvejen		X
13	Kystvejen		X
14	Varpelevvej		X
15	Strækning mellem St. Heddinge - Hårlev		X



**Figur 17: Særligt uheldsbelastede lokaliteter i perioden 2013-2017. Numrene henviser til prioritering i tabel 4**

## Skoleveje

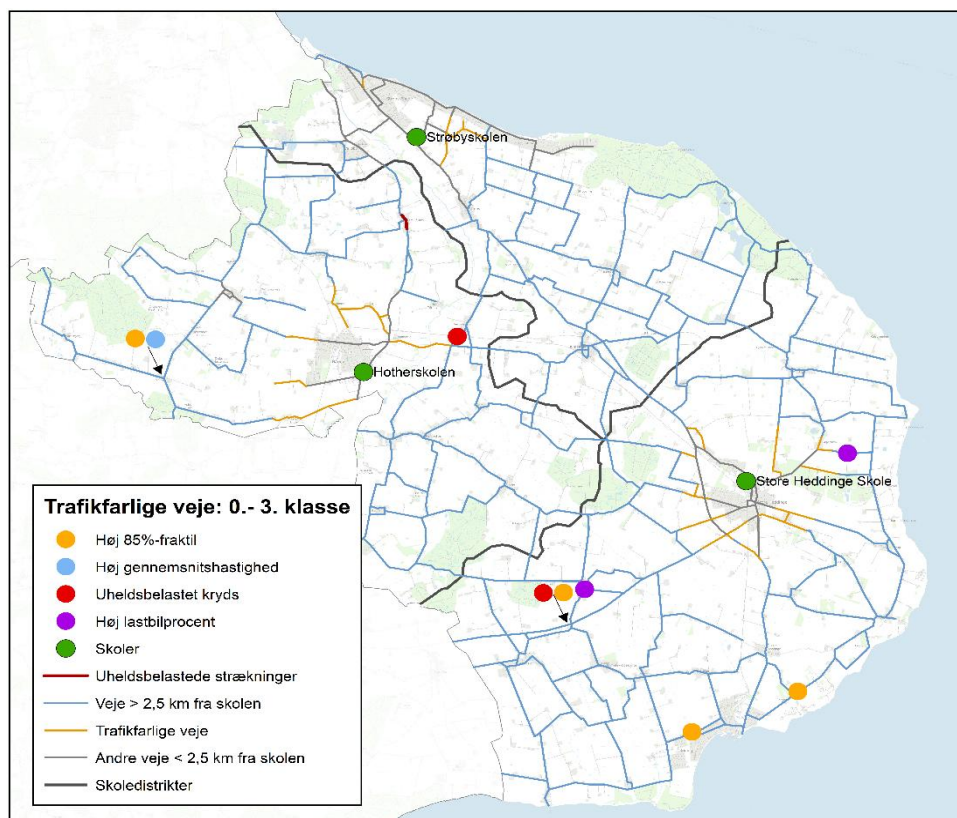
I Stevns Kommune findes der tre folkeskoler, og arbejdet med skolevejene udspringer af, at Kommune ønsker at flest mulige cykler eller går til og fra skole. Dette vil, udover en forbedret tryghed omkring trafikforholdene ved skolerne, være med til at forbedre skolebørnenes sundhed og deres generelle erfaring med at færdes i trafikken.

**Kommunen skal iht. Folkeskolelovens §26 sørge for kørsel af skoleeleverne mellem skolen og hjemmet, når afstanden er længere end:**

2, 5 km	0. - 3. klasse
6 km	4.- 6. klasse
7 km	7. - 9. klasse
9 km	10. klasse

Hvis afstanden er kortere skal kommunen sørge for kørsel, hvis skoleeleverne skal færdes på særligt trafikfarlige veje for at komme til og fra skole. I samarbejde med politiet vurderes og udpeges de særligt trafikfarlige veje. De særligt trafikfarlige vej vurderes og udpeges efter følgende kriterier:

For 0.-3. klasse vurderes vejstrækninger at være særligt trafikfarlige veje, når hastighedsgrænsen i åbent land er 50 km/t eller højere, såfremt der ikke er fortov eller cykelsti/fællessti adskilt fra kørebanen med kantsten eller rabat. Kort over særligt trafikfarlige veje for 0. - 3. klasse er vist på fig. 18.



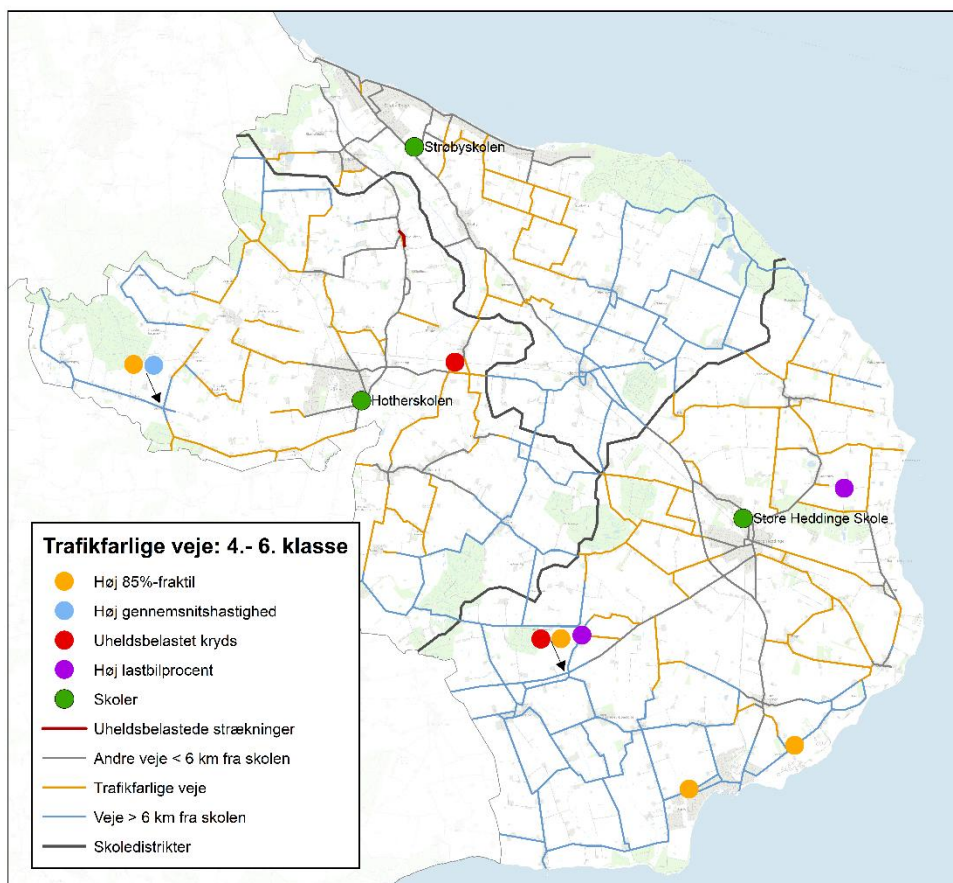
Figur 18: Kort over særligt trafikfarlige veje for 0.- 3.-klasse i Stevns Kommune



Vejstrækninger i tættere bebygget område vurderes som udgangspunkt ikke som særligt trafikfarlige for alle klassetrin.

For 4.-6. klassetrin vurderes vejstrækninger for særligt trafikfarlige, når vejstrækningerne forefindes i åbent land og har hastighedsgrænse på 60 km/t eller højere, såfremt der ikke er fortov eller cykelsti/fællessti adskilt fra kørebanen med kantsten, rabat eller cykelbaner /kant-baner på mindst 1 m bredde.

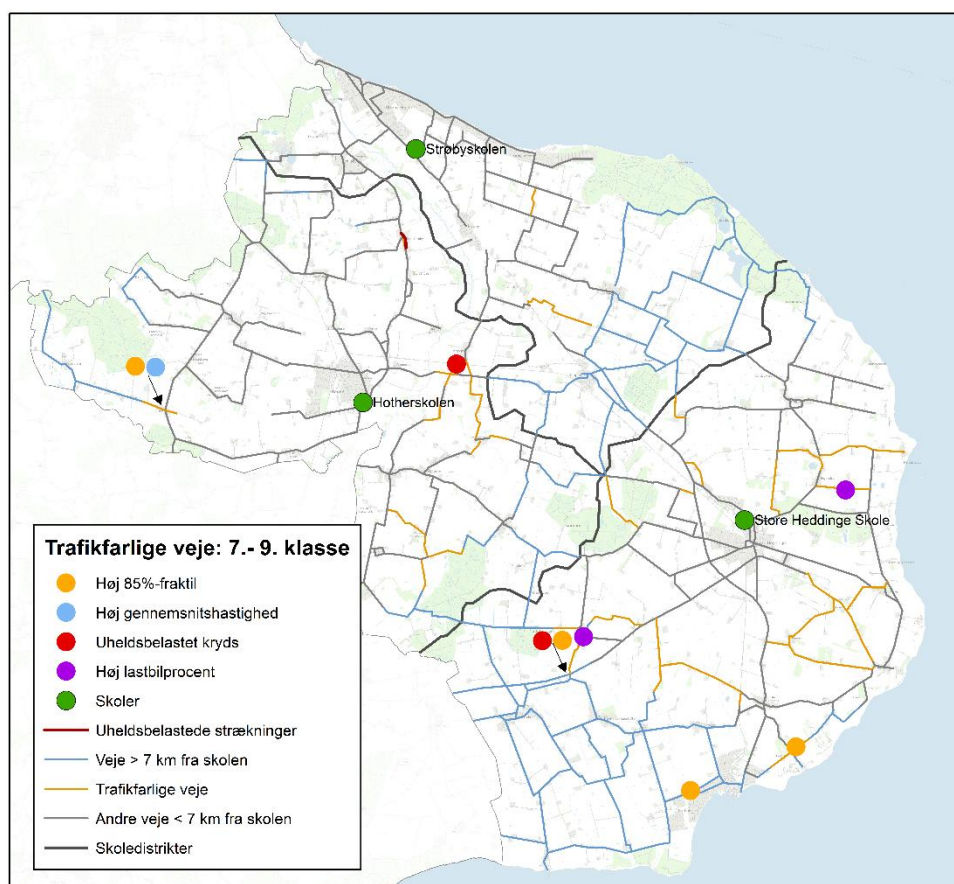
Af figur 19 viser et kort over de veje, der er vurderet særligt trafikfarlige for 4. – 6. klassetrin ud fra de ovennævnte kriterier. Kommunens geografi og skolernes placering betyder, at elever med lidt mindre end 6 km til skolen ofte skal køre på mindre landeveje uden cykelfaciliteter, som er vurderet som særligt trafikfarlige for denne aldersgruppe inden de nå frem til større veje med cykelstier. I Stevns Kommune er der derfor mange veje, som er vurderet som særligt trafikfarlige for 4. – 6. klassetrin



**Figur 19: Kort over særligt trafikfarlige veje for 4.- 6.-klasse i Stevns Kommune**

For klassetrin 7.- 9. vurderes de trafikfarlige veje til at være vejstrækninger i åbent land med en hastighedsgrænse på 70 km/t, såfremt der ikke er fortov eller cykelsti/fællessti adskilt fra kørebanen med kantsten, rabat eller cykelbaner/kantbaner på mindst 1 m og mindst to af nedenstående underkriterier er gældende; se også figur 20.

- Årsdøgntrafikken er større end 1000 køretøjer pr. døgn
- Mere end 3 person- og materielskadeuheld indenfor en afstand på 500 m de seneste 5 år
- Vejbredden (belagt areal) er smallere end 4 m for en to- sporet vej
- Uoverskuelige sving, bakker mm. Som reducerer den tilstrækkelige oversigt
- Vejstrækninger i åbent land med hastighedsgrænse på 70 km/t eller højere kræver en konkret vurdering såfremt ovenstående punkter fraviges.



**Figur 20: Kort over særligt trafikfarlige veje for 7.- 9.-klasse i Stevns Kommune**

Fig. 20 viser, at færre veje er vurderet som særligt trafikfarlige for 7. – 9. klassetrin og, at der typisk er tale om meget smalle vej med skarpe sving eller bakker, som reducerer oversigtsforholdene. Børn i 7. – 9. klasse vurderes endvidere at have tillært sig tilstrækkelige evner til at kunne færdes sikkert i trafikken i forhold til de opstillede kriterier for vurdering af skolevejen.

Hvor der er registreret ophobning af uheld, høje hastigheder 85% fraktal eller en høj andel af lastbiler indgår dette som en afgørende faktor i vurderingen.

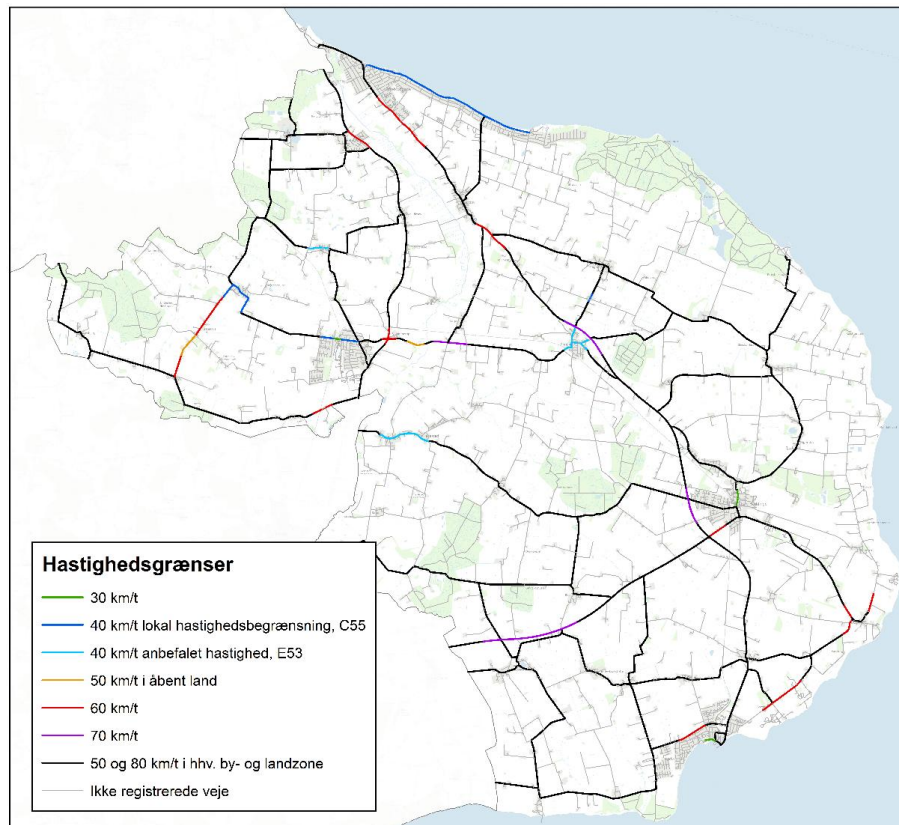
Trafikveje med en tilladt hastighed på 80 km/t eller højere er særlige trafikfarlige veje for alle klassetrin, såfremt der ikke er fortov eller cykelsti/fællessti adskilt fra kørebanen med kantsten eller rabat.

Kort over de særligt trafikfarlige veje fordelt på skoledistrikter og klassetrin kan ses på kommunens hjemmeside. Kortene opdateres en gang om året på baggrund af en gennemgang af uheldsstatistikken, trafikmålinger og gennemførte trafiksikkerhedsprojekter.

Kortene danner grundlag for kommunens tildeling af buskort til skoleelever i folkeskolen.

## Lokale hastighedsgrænser

På de offentlige veje i Stevns Kommune er der ud over de generelle hastighedsgrænser for åbent land og tættere bebygget etableret lokale hastighedsbegrænsninger, hvor det sammen med politiet er vurderet nødvendigt. De lokale hastighedsbegrænsninger skiltes med forbudstavle og varierer fra 70 km/t til 30 km/t. Lokal hastighedsbegrænsning på 70 km/t anvendes ved prioriterede (vigepligtsregulerede) vejkryds i det åbne land. 60 km/t anvendes typisk til neddrøsling af farten inden bytavlen ved byggenemfarter. 40 km/t og 30 km/t anvendes kun i tættere bebygget område, hvor der vejene er trafiksaneret eller på andet måde indrettet til langsommere kørsel end 50 km/t f.eks. lokalt i Hårlev og på Kystvejen i Strøby Egede.



**Figur 21: Hastighedsgrænser i Stevns Kommune**

I forbindelse med etablering af fartdæmpende foranstaltninger på vejene kan der i stedet for en lokal hastighedsbegrænsning opsættes skiltning med en anbefalet hastighed, som angiver, med hvilken hastighed det anbefales at passere de fartdæmpende foranstaltninger. Anbefalede hastigheder skiltes med en oplysningstavle.

Stevns Kommune foretager løbende trafik- og hastighedsmålinger på deres veje for at følge trafikmængden og trafikanternes hastighedsadfærd på vejnettet.

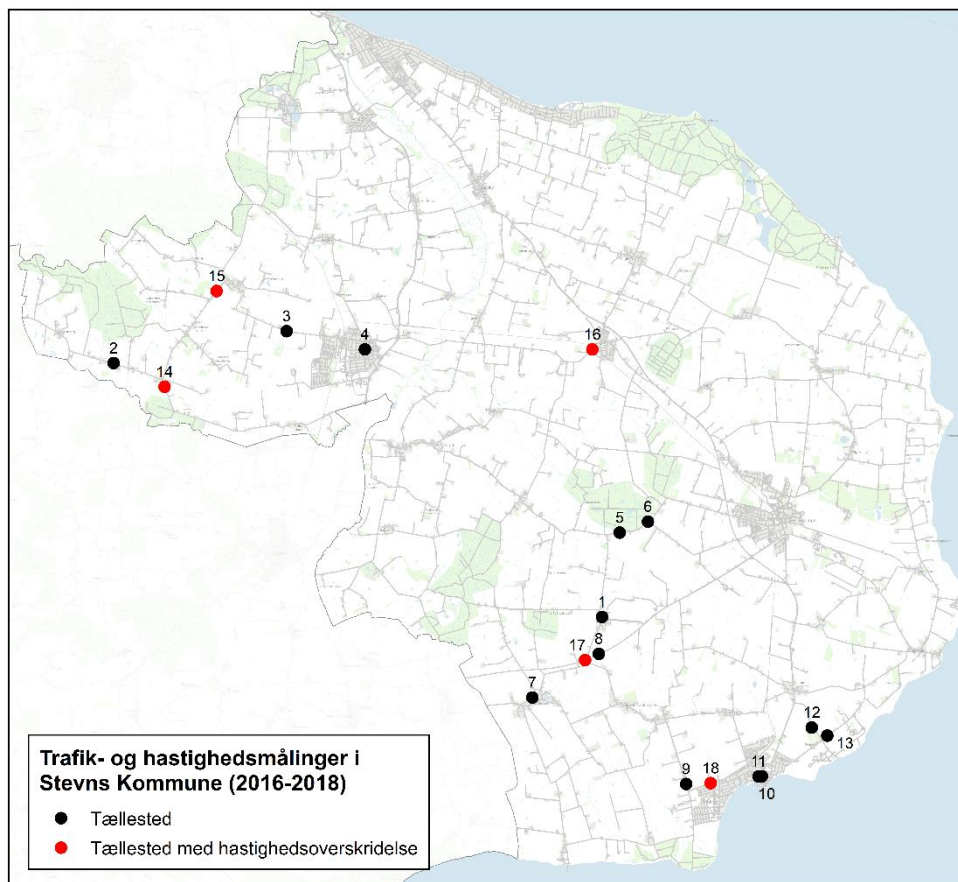
Hastighedsgrænserne på vejnettet i Stevns Kommune fremgår af figur 21.

I forbindelse med Stevns Kommunes skolevejsvurdering i 2018, er hastighedsmålinger for perioden 2012 – 2016 blevet analyseret nærmere.

Af figur 22, figur 23 og figur 24 fremgår 49 lokaliteter i Stevns Kommune, hvor der er foretaget både en trafik- og hastighedsmåling. Det ses også, at i alt 10 lokaliteter skiller sig ud, hvor både gennemsnitshastighederne og 85%-fraktil overstiger den skilte hastighed på strækningerne. De steder er markeret med røde prikker, fremfor sorte.

**Tabel 5: Trafik- og Hastighedsmålinger i Stevns Kommune**

Trafik- og Hastighedsmålinger						
Nr.	Vejnavn	ÅDT	År	Hastighedsgrænse	Gennemsnitshastighed	85%-hastighedsfraktil
1	Frøslev Bygade	321	2016	50	38,5	47,3
2	Skovkildevej	1048	2018	80	68,1	81,6
3	Hårlevvejen	1229	2017	80	64,1	74,1
4	Solbakkevej	347	2018	50	31,9	40
5	Skovvejen	594	2017	80	57,2	67,5
6	Skovvejen	624	2017	80	58,1	69,3
7	Fruegade	464	2018	50	47,1	57,8
8	Fakse - St. Heddinge	1680	2016	80	76,4	90,6
9	Mindehøjvej	651	2018	80	59,5	70,2
10	Havnevej	107	2018	50	23	32,7
11	Søvej	502	2018	50	27,3	34,7
12	Boesdalsvej	154	2016	80	59,5	70,2
13	Korsnæbsvej	305	2016	60	58	70,3
14	Lerskovvej	694	2016	50	55,4	68
15	Lerskovvej	720	2017	50	58,2	70,8
16	Bjergvej	1513	2018	50	50,2	60,8
17	Fakse - St. Heddinge	2177	2018	70	79	90,4
18	Strandgabsvej	826	2016	50	50,3	59,7



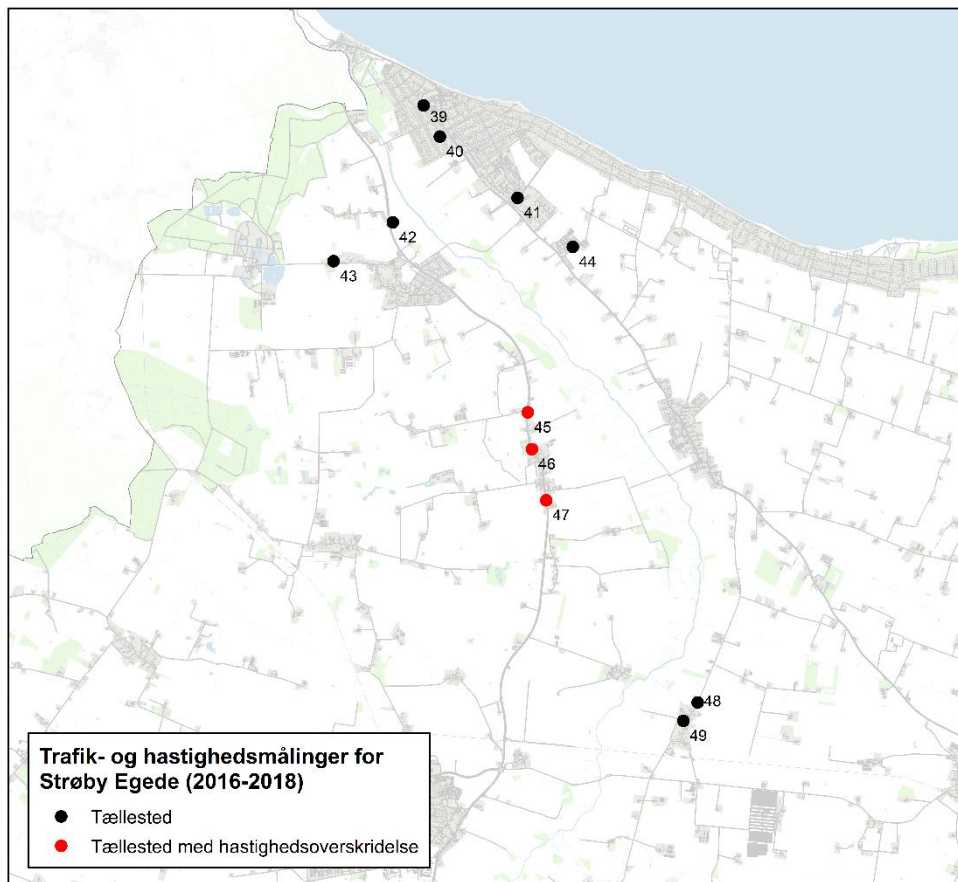
Figur 22: Kort med tællesteder i Stevns Kommune i perioden 2016-2018

Generelt vurderes det, at de lokale hastighedsbegrænsninger i Stevns Kommune er placeret, hvor der er behov for det.

Det kan overvejes, om der skal suppleres med yderligere lokale hastighedsbegrænsninger på baggrund af uheldsanalysen jf. afsnit 4.1 og de ønsker, der er fremkommet fra borgerne. De lokale hastighedsbegrænsninger skal særligt i byområder suppleres med hastighedsdæmpende tiltag.

Tabel 6: Trafik- og Hastighedsmålinger i Strøby Egede og omegn

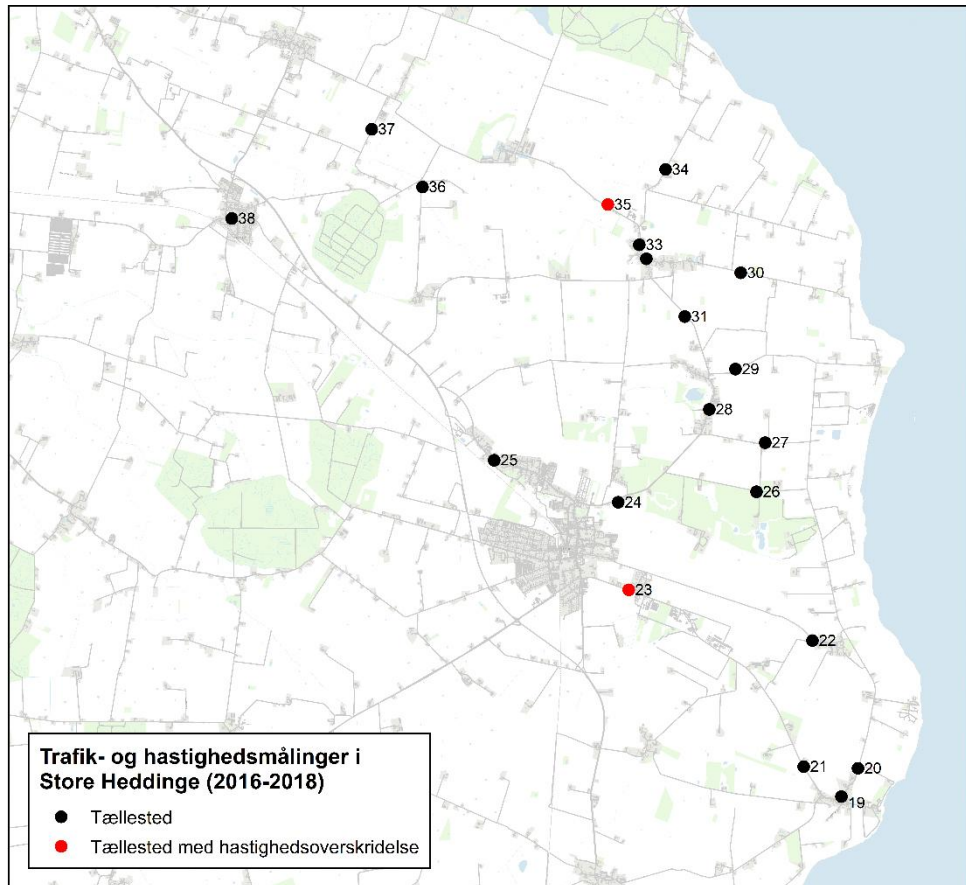
Trafik- og Hastighedsmålinger						
Nr.	Vejnavn	ÅDT	År	Hastighedsgrænse	Gennemsnits hastighed	85%-hastighedsfraktil
39	Egelundsvej	129	2016	50 km/t	32,8	43
40	Egelundsvej	85	2016	50 km/t	30,5	39,3
41	Hybenrosevej	502	2017	50 km/t	41,6	50,4
42	Køge - Præstø	6849	2018	80 km/t	75,3	85,3
43	Vallørækken	490	2017	50 km/t	44,9	55,3
44	Lendumvej	1027	2016	80 km/t	38,8	46,5
45	Køgevej	5302	2017	50 km/t	60,7	69,9
46	Køgevej	5316	2017	50 km/t	52,2	58,9
47	Køgevej	5211	2017	50 km/t	56	64,1
48	Varpelev Bygade	1248	2018	50 km/t	48,4	57,6
49	Varpelev Bygade	811	2016	50 km/t	43,7	51,2



Figur 23: Kort med tællesteder i Strøby Egede og omegn i perioden 2016-2018

Tabel 7: Trafik- og Hastighedsmålinger i Store Heddinge

Trafik- og Hastighedsmålinger						
Nr.	Vejnavn	ÅDT	År	Hastighedsg rænse	Gennemsnitsh astighed	85%- hastighedsfraktil
19	Højerup Bygade	399	2016	50	38,6	46,4
20	Hærvejen	190	2016	50	47,8	59
21	Højerupvej	395	2016	80	71,3	84,4
22	Tommestrupvej	282	2016	50	40,2	49,5
23	Højerupvej	1316	2018	50	56,5	67,2
24	Sigerslevvej	1041	2018	50	68,3	81
25	Bjælkerupvej	2624	2017	50	46,7	53
26	Gydevej	130	2016	80	74,6	89,4
27	Møllegårdvej	79	2016	80	64,2	79,4
28	Sigerslevvej	508	2016	50	48,2	56,8
29	Espekærvej	86	2016	80	56	69,5
230	Holtug Linievej	81	2016	80	62,8	78,5
31	Sigerslevvej	778	2017	80	67,5	79,3
32	Holtug Bygade	443	2016	50	38,3	45,7
33	Holtug Bygade	667	2018	50	40,3	49,7
34	Holtug Strandvej	264	2016	80	59,3	71,5
35	Gjorslevvej	545	2017	50	60,8	74,2
36	Råbyvej	123	2017	80	51,7	62,9
37	Råmosevej	31	2016	80	42,7	58,1
38	Gammel Skolevej	46	2018	50	24,7	32,2



Figur 24: Kort med tællesteder for Store Heddinge i perioden 2016-2018

Figur 25 viser ønsker fra borgermøderne relateret til hastighedsgrænser. Borgerne ønsker nedsat hastighed (lokale hastighedsbegrænsninger) på et stort antal veje i kommunen.



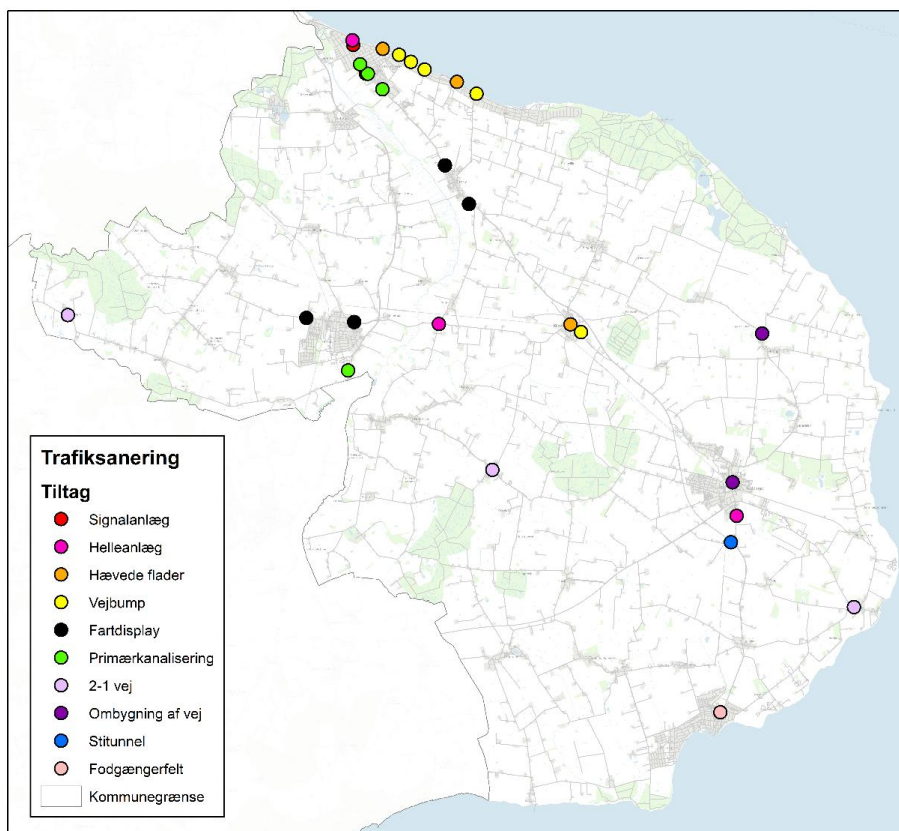
Figur 25: Kommentarer og ønsker fra borgere om nedsat hastighed.

Strækning	Nuværende hastighedsbegrænsning
Lendrumvej	60 km/t
Acacievej	50 km/t
Hybenrosevej	50 km/t
Stevnsvej	50 og 60 km/t
Kystvejen	40 km/t
Bülowsvej	50 km/t
Jernbane Alle	50 km/t
Thorsvænge	50 km/t
Vemmetoftevej	50 og 60 km/t
Bjergvej	40 og 80 km/t
Gennem Endeslev	40 km/t
Hovedgaden i Hårlev	40 km/t
Lykkebrovej	40 og 80 km/t
Grønagervej	50 og 80 km/t
Skovbovej	40 og 80 km/t
Hærvejen	80 km/t
Industrivej i Hårlev	50 km/t
Strandvejen	50 og 80 km/t
Tingvej	70 og 80 km/t

## Trafiksaneringer i landsbyer

For at forbedre trafikikkerheden og trygheden har Stevns Kommune gennemført en række tiltag. Disse fremgår af figur 26.





Figur 26: Kort over udførte trafiksaneringsprojekter

## 4.5. Indsatsområder

På baggrund af kortlægningen, de gennemførte analyser, borgerinput samt besigtigelse af udvalgte lokaliteter er følgende indsatsområder udpeget indenfor temaet trafikikkerhed.

- Hastighed
- Skolebørn i trafikken
- Sorte pletter og utryghed
- Kampagner
- Tung trafik
- Uheld (på strækninger og enueheld)

Indsatsområderne er udpeget ud fra en vurdering af, hvor der er størst potentiale for at forbedre trafikikkerheden i Stevns Kommune, og særligt at nedbringe antallet af tilskadekomne i trafikken og forbedre trafikikkerheden og trygheden for trafikanterne i Stevns.

Tabel 8 viser en liste over de overordnede projektforslag målrettet det fremtidige trafikikkerhedsarbejde i Stevns Kommune med afsæt i de 6 indsatsområder nævnt foroven.

**Tabel 8: Liste over overordnede projektforslag målrettet trafikikkerhed**

<b>Indsatsområde</b>	<b>Overordnede projektforslag</b>
Hastighed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltag på strækninger med hastighedsniveau over det tilladte eller hvor det opleves utrygt at færdes grundet den høje fartgrænse. Nærmere beskrevet i projektlisten til handlingsplanen.</li> <li>• Udarbejdelse af en hastighedsplan for systematisk gennemgang af hastighedszoner og -grænser.</li> <li>• Nationale hastighedskampagner</li> </ul>
Skolebørn i trafikken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafik politik på skolerne</li> <li>• Nationale kampagner ved skolestart</li> </ul>
Sorte pletter og utryghed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltag på lokaliteter, som er udpeget i sortpletanalysen. Nærmere beskrevet i projektlisten til handlingsplanen.</li> <li>• Trafikal analyse af følgende utrygge strækninger: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Strøby Bygade</li> <li>- Kystvejen</li> <li>- Stevnsvej</li> <li>- Hårlevvejen</li> <li>- Skovvejen</li> </ul> </li> </ul>
Kampagner	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adfærdsregulerende kampagner med særlig fokus på hastighed, spiritus og skolebørn</li> </ul>
Tung trafik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udpegning af rutenet til tung trafik</li> </ul>
Uheld (på strækninger og eneuheld)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltag på lokaliteter, som er udpeget i sortpletanalysen. Nærmere beskrevet i projektlisten til handlingsplanen.</li> <li>• Udarbejdelse af årlige uheldsrapporter for at få status på uheldsudviklingen.</li> </ul>

## 5. Trafikstruktur

Trafikstrukturen i Stevns Kommune omfatter et vej- og stinet, der skal være med til at sikre god fremkommelighed, et godt serviceniveau samt en høj trafikikkerhed.

For at sikre dette er kommunens veje inddelt i vejklasser, der danner baggrund for administrationen af vejområder. Vejklassificeringen er med til at bidrage til en langsigtet planlægning, der angiver, hvilke mål Stevns Kommune vil arbejde hen imod med de fremtidige investeringer på vejområdet.

Vejklassificeringen er derudover med til at skabe et funktionelt og sammenhængende vejsystem, der tydeligt viser trafikanterne, hvilken type vej de færdes på samt hvilken adfærd, der forventes af dem og deres medtrafikanter. Denne tydelighed kan skabes gennem en ensartethed og genkendelighed i de forskellige vejklasser med hensyn til funktion og udformning.

## 5.1. Vejnettet

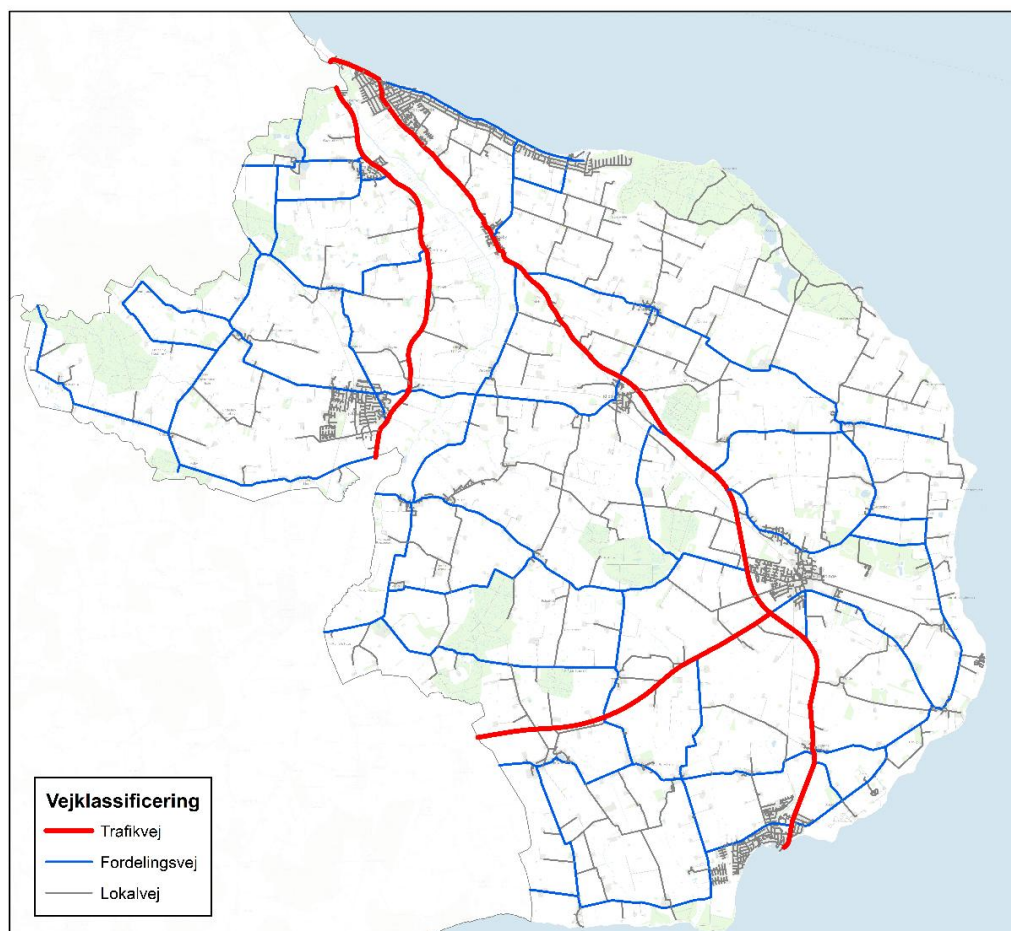
Stevns Kommune administrerer ca. 400 km offentlige veje og ca. 200 km private fællesveje fordelt på kommunens knap 25.000 ha. Der er ingen statsveje i Stevns Kommune.

Vejene i det åbne land og i byerne er opdelt i følgende tre grupper alt efter vejenes funktion i vejnettet:

**Trafikveje/gennemfartsveje** forbinder byområder og lokalområder med hinanden og er kendetegnet ved at være veje med god fremkommelighed samt høj trafiksikkerhed. Vejene har oftest få kryds og tilslutninger samt en mindre andel langsomme køretøjer.

**Fordelingsveje** forbinder lokalveje med trafikveje/gennemfartsveje og er karakteriseret ved god fremkommelighed, sikkerhed og tilgængelighed for alle trafikantgrupper.

**Lokalvejene** betjener lokalområderne og skaber adgang til både trafikvejene og fordelingsvejene.



Figur 27: Vejnettet i Stevns Kommune opdelt på vejklasser

### **Trafikveje/gennemfartsveje**

Trafikvejene/gennemfartsvejene er de veje, der med fokus på sikkerhed og god fremkommelighed varetager transportfunktionen og er indrettet til en hurtig og sikker afvikling af den gennemkørende trafik.

Trafikvejene dækker det behov, der er for transport mellem landsdelene, de omkringliggende områder og byerne. Trafikken afvikles med så lille hastighedsspredning som muligt for at sikre god fremkommelighed og trafiksikkerhed. Derfor bør de langsomme køretøjer samt cykeltrafikken som udgangspunkt separeres fra gennemfartstrafikken.

Hastighedsgrænsen er som udgangspunkt 80 km/t, men lokalt kan der være fastsat en lavere hastighedsgrænse.

#### **Trafikvejene er generelt karakteriseret ved følgende:**

- Vejene er som minimum anlagt som to – sporede veje
- Køreretningerne er adskilt vha. midterheller, autoværn, spærringslinje eller rumleriller.
- Cykeltrafikken afvikles, på cykelstier parallelt med kørebanen.
- Krydsninger mellem 2 trafikveje sker i rundkørsler, kanaliseringsanlæg eller i signalregulerede kryds.
- Krydsninger mellem en trafikvej og en fordelingsvej eller lokalvej sker i prioriterede T – kryds med kanalisering.
- Vejene er facadeløse og antallet af overkørsler er begrænset.
- I signalanlæg er de venstresvingende sikret en konfliktfri afvikling med enten separatregulering
- Busstoppesteder tilstræbes at være anlagt i buslommer.
- Der er standsningsforbud på strækningen. Standsning og parkering er kun tilladt i parkeringslommer og ved rasteplasser.
- Der vejvises til nær- og fjernmål fra en trafikvej samt er opsat servicevejvisning.

Kommunen har tre større trafikveje: rute 261, rute 154 og rute 209. Den ene forbinder Strøby Egede i den nordlige del af kommunen med Rødvig i den sydlige del af kommunen, den anden forbinder Strøby Egede med Faxe Kommune via Hårlev i den vestlige del af kommunen, og den tredje forbinder ligeledes Store Heddinge i den østlige del af kommunen med Faxe Kommune.

De tre vejstrækninger understøttes af både fordelingsveje og lokalveje der gør det muligt at komme rundt til kommunens byer, landsbyer og attraktioner. Herudover arbejder Stevns Kommune for at få etableret en statsvej for at forbedre adgangen til det overordnede trafiksystem.

## Fordelingsveje

Fordelingsvejene samler trafikken op fra lokalvejene og fordeler trafikken videre til en anden lokalvej eller til en gennemfartsvej. Fordelingsvejene kan derfor have mange vejtilslutninger og betydelige trafikintensiteter, idet alle trafikantgrupper færdes her. Ligeledes kan der forekomme langsomme køretøjer på fordelingsvejene.

På de åbne strækninger tilgodeses fremkommeligheden, mens krydsene prioriterer adgangen til lokalvejene og mellem fordelingsvejene indbyrdes.

På fordelingsvejene gælder som udgangspunkt de generelle hastighedsgrænser på 80 km/t på landet og 50 km/t i tættere bebygget område. Der kan også forekomme lokale hastighedsbegrænsninger på 60 – 70 km/t eller i særlige tilfælde lokalt på 40 km/t.

**Fordelingsvejene** er generelt karakteriseret ved følgende:

- Cykeltrafikken afvikles langs vejen på cykelstier, kantbaner eller på kørebanen afhængigt af hastighed og trafikmængde.
- Krydsninger mellem 2 fordelingsveje sker i rundkørsler eller i prioriterede kryds med kanalisering. Krydsninger mellem fordelingsveje og lokalveje sker i prioriterede kryds.
- Fordelingsvejene har begrænset facadeadgang.
- Parkering på kørebanen er normalt ikke tilladt på fordelingsveje. Der er holdepladser i en passende afstand.
- Der vejvises til nær- og fjernmål fra en fordelingsvej samt er opsat servicevejvisning

Mange af vejene i Stevns Kommune, der forbinder byerne med hinanden, er fordelingsveje. Herfra er der adgang til trafikvejene / gennemfartsvejene.

## Lokalveje

Lokalvejene betjener den lokale trafik og tilgodeser god tilgængelighed til den enkelte ejendomme og skaber trafiksikkerhed for alle.

Trafikafviklingen sker primært på de lette trafikanters præmisser.

Lokalvejene giver alle trafikanter til og fra de omkringliggende ejendomme adgang til vejnettet. Vejene er kendetegnet ved mange kryds og tilslutninger og lave hastigheder af hensyn til sikkerheden.

Hastighedsgrænserne på lokalvejene er som udgangspunkt de generelle på 80 km/t på landet og 50 km/t i tættere bebygget område. Lokalt kan der fastsættes en lavere hastighedsgrænse på 40 – 70 km/t. Det kan enkelte steder være nødvendigt at supplere den skilte hastighed med hastighedsdæmpende foranstaltninger.

**Lokalvejene** er generelt karakteriseret ved følgende:

- Lokalvejene er anlagt som 2 – sporede veje med hastighedsgrænser på 40 – 50 km/t og 70 – 80 km/t.
- Lokalveje har som udgangspunkt ikke direkte adgang til trafikvejene / gennemfartsvejene. Lokalvejenes tilslutning til fordelingsvejene samt krydsninger mellem lokaleveje sker som udgangspunkt i prioriterede T – kryds.
- Ved lave hastigheder kan lokalveje være anlagt som 1 – sporet vej.
- Der er som udgangspunkt ingen krav til krydsafstande eller afstande mellem overkørsler ved lokalveje.
- Der vejvises til nær- og fjernmål fra lokalveje, hvorfra der også er opsat servicevejvisning.

Der er ud fra den eksisterende vejklassificering og borgerønskerne ikke belæg for at ændre på vejenes eksisterende vejklasser. Trafikstrukturen i kommunen sikrer en god fremkommelighed og adgang til det overordnede vejnet også udenfor kommunegrænsen.

Hvor der er planer om byudvikling, skal vejenes funktion og vejklasse vurderes, så der også her sikres god fremkommelighed. Dette har overordnet set også betydning for byudviklingsområdernes attraktivitet.

## 5.2. Stinet

Hurtige, direkte og sikre cykelruter har stor betydning for, hvor attraktivt det er at cykle både i fritiden men også til og fra arbejde. Dette underbygges af de brugerundersøgelser, der er lavet i forbindelse med 3 større cykelstiprojekter på Stevns. Derfor er det vigtigt, at der arbejdes på at udvide og forbedre stisystemerne, så det bliver trygt og nemt for borgerne at vælge enten at gå eller cykle og dermed fravælge den individuelle transport i bil.

Ved at skabe gode forbindelser mellem de centrale servicefunktioner i byer og landsbyer kan det sikres, at borgerne har mulighed for i dagligdagen at bruge cyklen eller gå, når de skal i skole, på arbejde eller handle. Ved at forbinde stierne til de rekreative områder samt skov og strand kan kommunen desuden være med til at opmuntre til, at befolkningen i fritiden vælger den mere bæredygtige og sundhedsrigtige transportløsning, nemlig at tage cyklen eller gå.

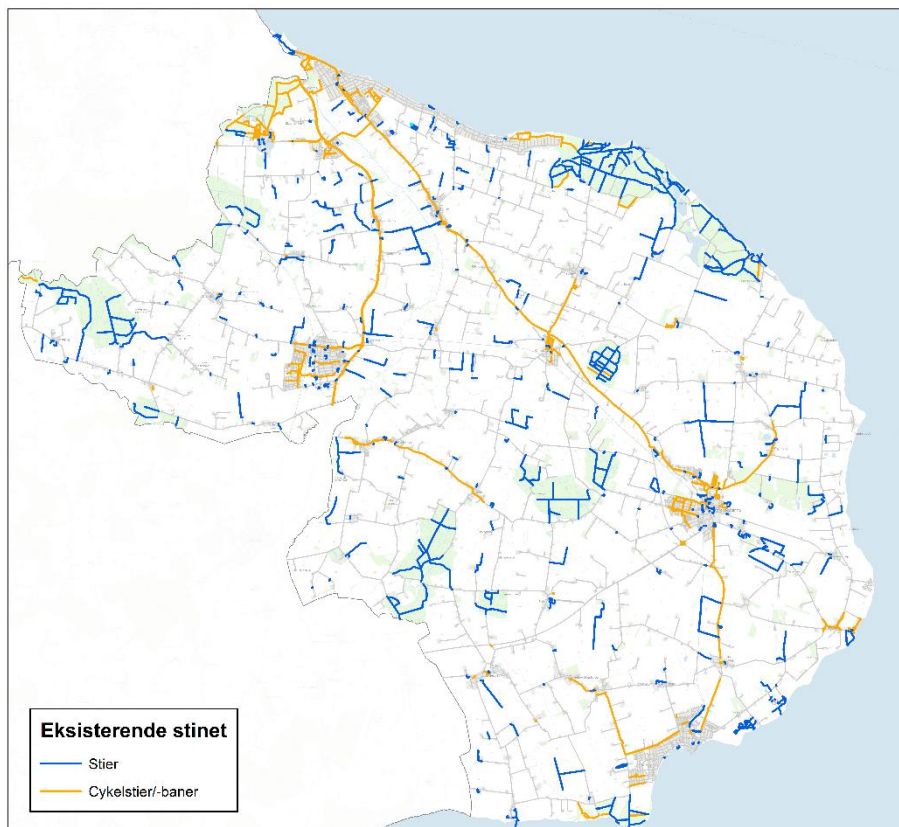
Der skal derfor løbende arbejdes på at danne et overordnet, sammenhængende stinet, der kan lede skolebørn og andre rundt mellem skole, arbejdspladser og fritidsaktiviteter. Det skal være et stinet med god trafikikkerhed og tilgængelige forbindelsesmuligheder videre rundt i kommunen. Et stinet, hvor de lettere trafikanters sikkerhed prioriteres i trafikbelastede kryds.

### Mål for trafikstier og cykelruter i Stevns Kommune:

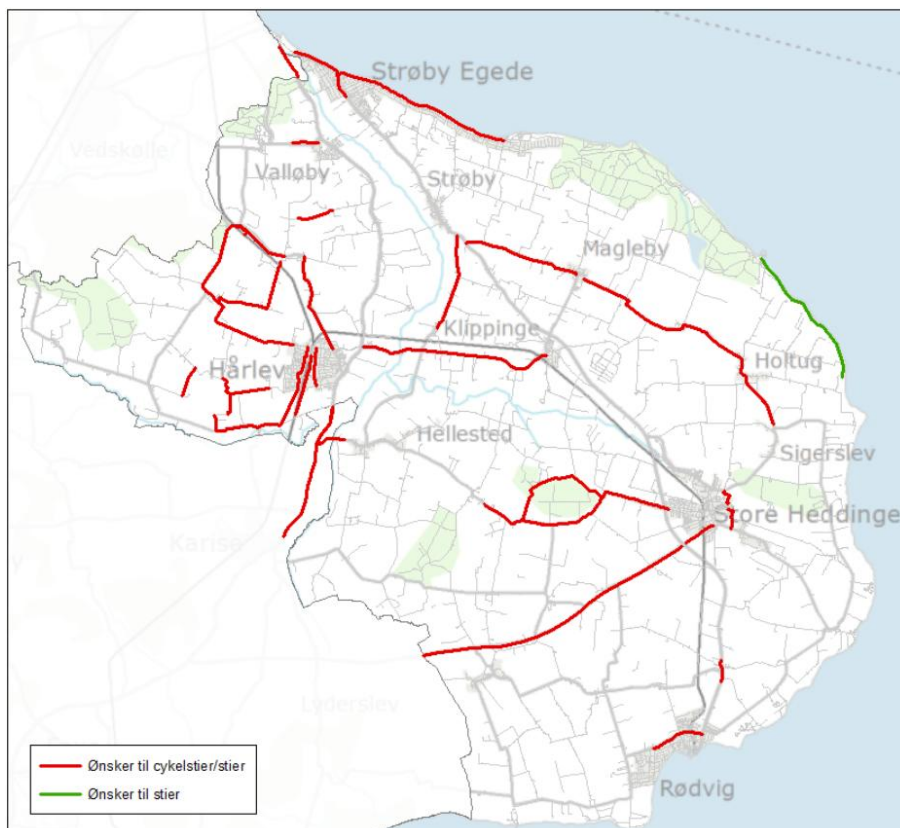
- At fremme et trafikstinnet, der indbyder til mere miljøvenlige transportformer, og som kan anspore befolkningen til at vælge et transportmiddel, der bidrager til folkesundheden
- At fremme et overordnet trafikstinnet, der sikrer god fremkommelighed og høj trafiksikkerhed.
- At have fokus på børn og deres behov for færdene til daginstitution, skole og fritidsformål mv. i forbindelse med planlægning af cykelstier.
- At søge at forbedre og udbygge trafikstierne (cykelstinettet) langs med landevejene samt det nationale og regionale cykelrutenet.

I Stevns Kommune er der ca. 36 km cykelstier og cykelbaner primært langs trafikvejene. Det eksisterende stinnet incl. stier i eget tracé fremgår af figur 28.

Det fremgår af figur 29, at borgernes ønsker primært går på at binde de eksisterende stier sammen til et samlet net. Ligeledes er der ønsker, om at forbinde stinettet sammen med de omkringliggende kommuner. Alt dette er i god tråd med Stevns Kommunes mål for cykeltrafikken.



**Figur 28: Kort over eksisterende stinnet, og større cykelruter, i Stevns Kommune**



**Figur 29: Ønsker til nye stiforbindelser i Stevns Kommune**

De fremtidige cykelstiprojekter skal målrettes de tværgående forbindelser eksempelvis strækningen mellem Klippinge og Hårlev, hvor der længe har været et ønske om en forbedring af forholdene for cyklisterne. Ønsket om en cykelsti langs Tingvej mellem Klippinge og Hårlev indgår i kommunens samlede prioriteringer af cykelstiprojekter.



## 6. Byudvikling

I forbindelse med byudviklingen i Stevns ønsker kommunen, at det sker med fokus på kvalitet, det rekreative, kulturhistorien og landskabsværdier, som sammen skal danne afsæt for nye spændende by- og boligområder.

### 6.1. Mål for byudvikling

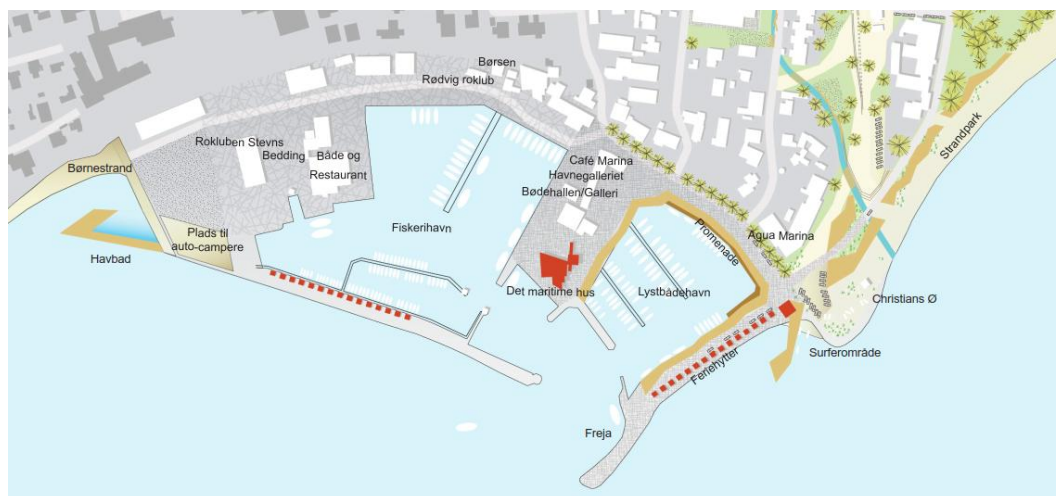
Stevns Kommune har for hvert byområde afsat mål, som kræver at der arbejdes fokuseret med kommunens udvikling og vækst – Dette gælder især centre som Hårlev og Store Heddinge. Ved at forbedre trafik- og parkeringsforholdene imellem byerne, opnås der bedre fremkommelighed. Parkeringsmulighederne skal være tilstrækkelige til diverse attraktioner. Der skal skabes flere og bedre muligheder for at bygge nye og varierende boligområder, et aktivt erhvervs- og kulturliv, samt offentlig og privat service. De fysiske rammer skal udvikles, som adgang til naturen, infrastruktur m.v. i kommunens byområder, hvilket skal skabe gode livsvilkår for såvel indbyggere som virksomheder i Stevns Kommune. Det kan samtidigt tiltrække nye borgere, virksomheder og turister til kommunen.

Der er udarbejdet udviklingsplaner for Stevns Kommunes fire største byer: Store Heddinge, Strøby Egede, Hårlev og Rødvig. Endvidere arbejdes der på udviklingskitse for Valløby. Der ses nærmere på udviklingsprojekterne i de fire byer herunder:

#### Rødvig

Der er et stort ønske om at binde byen bedre sammen, hvor havnen, kystbyen, landbyen og feriebyen er et mere samlet og attraktivt område især for lette trafikanter. Da byen ligger i et naturskønt område, er det planlagt, at der fokuseres på det grønne.

Havnen er byens største aktiv, og tiltrækker både lokale borger og turister. Den fremtidige udformning af både Stationsområdet og Havnen fremgår af figur 30 og 31.



Figur 300: Kort over planerne for den fremtidige Havn i Rødvig. "Udviklingsplan for Rødvig – 2015"

Det Grønne Strøg er et sammenhængende rekreativt forløb, der forbinder baglandet med kysten, hvor boligområder, bydele, rekreative arealer, turistruter og turistattraktionen Stevns Klint sammenbindes, og dermed er store dele af Rødvig blevet til et sammenhængende område.

Store dele af området mellem Det Grønne Strøg og Rødvigvej virker som huller i bystrukturen, og for at styre bystrukturen ønskes at områderne udbygges med ny bebyggelse med hver deres karakter.



**Figur 31: Kort over planerne for det fremtidige Stationsområde i Rødvig. "Udviklingsplan for Rødvig – 2015"**

Både stationsområdet og Havnen er vigtige at udvikle, da stationsområdet forbinder havnen med resten af byen og er det første indtryk man får som gæst til byen. Havnen bliver i dag benyttet til både arbejde og fritid, og mange færdes på den hver dag.

I den forbindelse er der også planer om at flytte stationen nord for Vemmetoftevej. Formålet med dette er at få fjernet jernbaneoverskæringer i byen, øge sikkerheden, mindske støj og gøre stationen mere tilgængelig for flere borgere.

## Hårlev

Arbejdet med byomdannelse i Hårlev indebærer bl.a. at industriområderne bliver omdannet til kontorer og boliger. Der skal fokuseres på at samle og udvide de områder hvor der sker mest aktivitet og på den måde styrke bylivet. Tre områder er særligt i fokus: Hovedgaden, Stations-og sundhedsforbindelsen og biblioteket.

Mange butikker i Hovedgaden står i dag tomme og der skal placeres nye butikker, således at Hovedgaden fortsat er Hårlevs bymidte. Der er ønske om at skabe et liberalt erhverv, kultur- og fritidsaktivitet, butikker og andre udadvendte funktioner i stationsforbindelsen som binder sundhedscenteret i nord med Stationsområdet i syd, som fremgår af figur 33.

Det er også et ønske at gøre haven omkring biblioteket mere inviterende ved at plante blomstrende træer, opsætte bord, bænke, legeplads og en scene, som fremgår af figur .



Figur 32: Kort over planerne for den fremtidige Hårlev Bymidte. "Udviklingsplan for Hårlev – 2015"



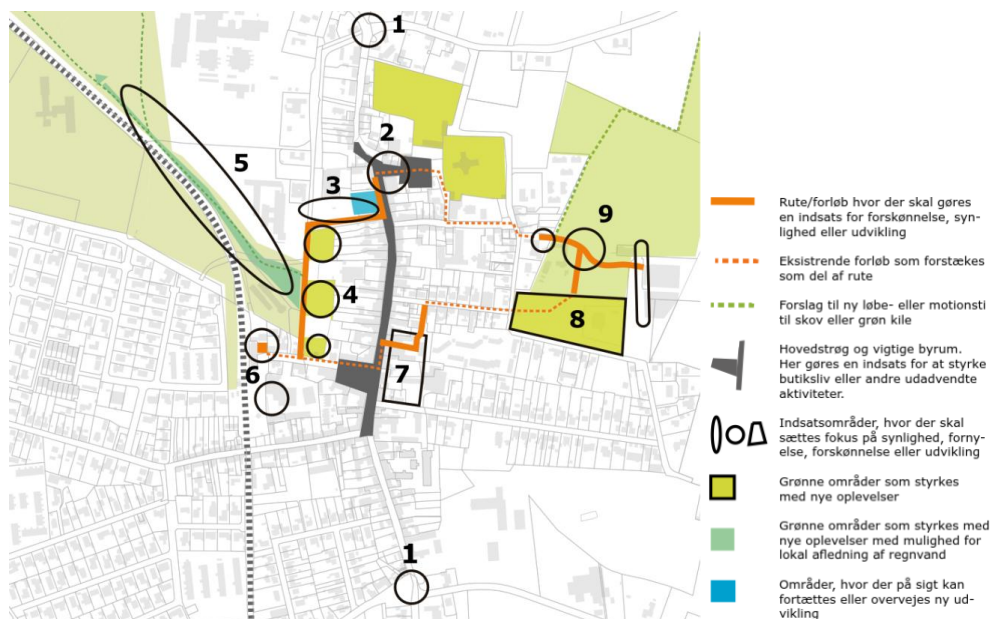
Figur 33: Kort over planerne for det fremtidige biblioteks område i Hårlev. "Udviklingsplan for Hårlev – 2015"

## Store Heddinge

Fra Rødvigvej er der tre veje som fører ind til bymidten: Bjælkerupvej, Vesterbro og Frøslevvej. Parkeringspladserne er primært placeret ved Kronhøjvej hvorfra der også er adgang til Algade. Derudover ligger Store Heddinge station centralt i byen. Det er planen at udvikle byen i Store Heddinge således, at grønne områder styrkes med nye oplevelser og hvor der er mulighed for lokal afledning af regnvand. Butikslivet i Hovedstrøget skal styrkes, og en løbe- og motionssti til skov eller grønne områder etableres på sigt.

Der er udpeget 9 fokusområder, som skal udvikles og forbindes, for at skabe sammenhæng i byen. Fokusområderne er listet herunder og fremgår også af figur .

1. **Porten til Store Heddinge:** at skabe en bedre indgang til byen.
2. **Kirkepladsen:** et mere sammenhængende torv mellem kirketorvet og området foran biblioteket.
3. **Rådhusaksen:** en god stiforbindelse mellem Kronhøjvej og Algade samtidige med at skabe en smuk akse mellem Rådhuset og Algade, og at skabe mere liv i byen.
4. **Parkstrøget Kronhøjvej:** at gøre de grønne områder mere attraktive.
5. **Grøn kile:** kilen mellem Kronhøjvej og Store Heddinge Skole kan omdannes til en aktivitetspark med friluftaktiviteter og kan blive et udfugtsmål for hele Stevns.
6. **Stationsområdet:** at forny torvet, da det er det første man ser som gæst.
7. **Købmandsgårdene bag Algade:** at bevare historien i gårdene med at modernisere dem ved at skabe plads til småbutikker, cafeer, kunst m.v.
8. **Munkegårdsparken:** at åbne parken mere op og gøre den mere attraktiv, ved at opsætte en scene, som kan bruges til dans og musik.
9. **Området ved hallerne:** at gøre området mere indbydende i form af leg og bevægelse.

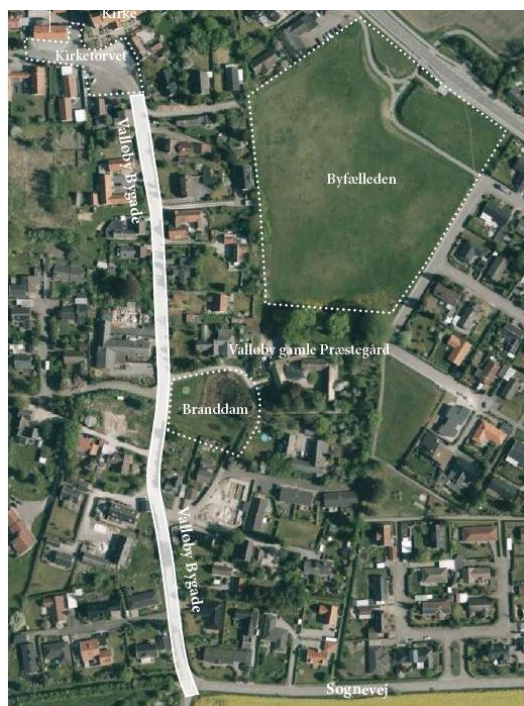


Figur 34: Kort over udviklingsområderne i Store Heddinge. "Udviklingsplan for Store Heddinge – 2017"

## Strøby Egede

Udviklingen af Strøby Egede bl.a. langs kysten og i bymidten er under stort fokus både blandt borgere og politikere. Der er derfor lavet en særskilt trafikplan for Strøby Egede samt en udviklingsplan for Strøby Egede. Udviklingsplanen har været i høring i foråret 2019 og forventes godkendt i forsommeren 2019, trafikplanen for Strøby Egede færdiggøres herefter.

## Valløby



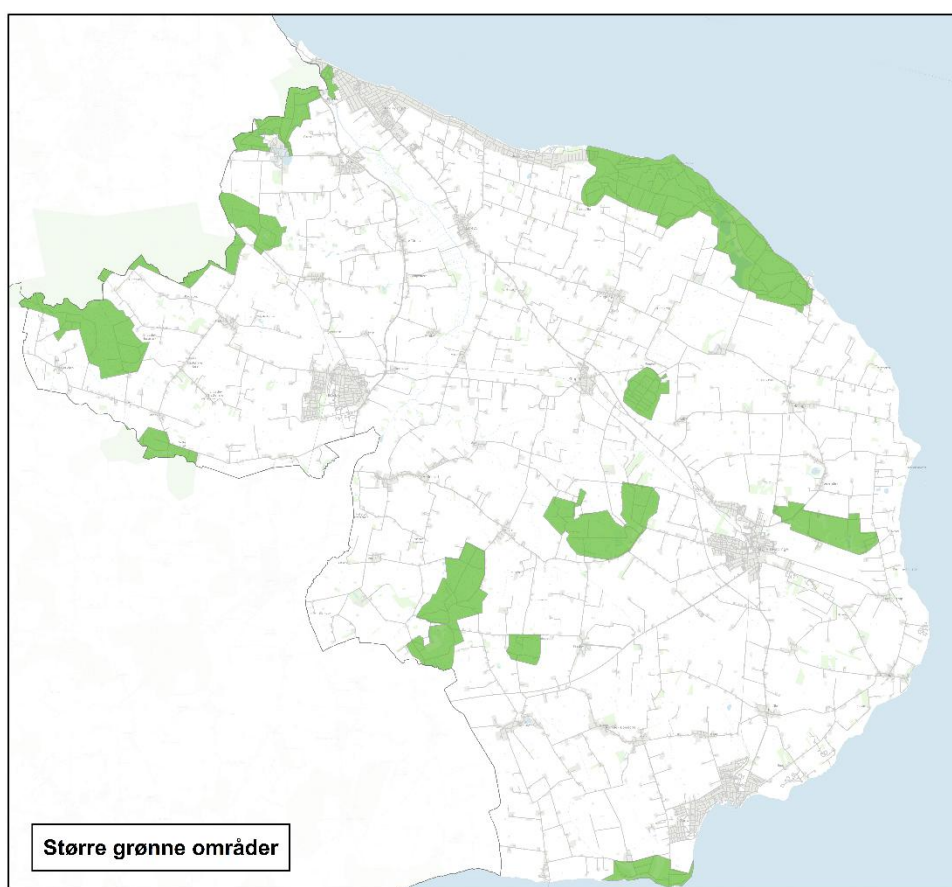
Der er udarbejdet en Udviklingskitse for Valløby. Skitsen beskriver bl.a. Vallørækken og Valløby Bygade, som udgør rygraden i den historiske landsby, men er præget af en del gennemkørende trafik. Vallørækken er en smal vej uden tryghedsskabende fortove for de gående. Valløby Bygade går fra Sognevej til Vallørækken ved Kirkehøjen. Her er der fartdæmpende foranstaltninger samt fortove i hver side af vejen.

Figur 35: Kort over Bygaden i Valløby. Hentet fra "Udviklingskitset for Valløby - 2019"

## 6.2. Adgang til grønne områder

Stevns Kommune byder med på rige muligheder for at mulighed for at færdes i og opleve naturen. Der er badestrande, skovområder, parker og sidst men ikke mindst Stevns Klint, der er optaget som UNESCO Verdensarv. Langs Stevns Klint og Højerup skifter landskabet karakter. De to steder er særlig kendt for deres flade marker, som rejser sig mod klinten, og skovmassiverne, der bevæger sig ind i baglandet og møder landsbybebyggelsen. Derfor ønskes i fremtiden, at de grønne arealer omkring Højerup er mere sammenhængende, enten som flade marker, der rejser sig mod Stevns Klint eller skovområder.

De større grønne områder i Stevns kommune fremgår af figur .



**Figur 36: Kort over de større grønne områder i Stevns Kommune**

Langs kysten findes en trampesti. Trampestien er en ca. 20 km lang sti som forbinder Bøgeskov Havn i nord og Rødvig Havn i syd. Stien følger klintekanten, og der er her en enestående mulighed for at se den smukke natur og opleve de flotte udsigter hen over bugter og vige.

Stien er etableret i samarbejde med Stevns Kommune og 52 lodsejere, som har givet tilladelse til, at man kan vandre på Trampestien over deres private grunde. Der er anlagt parkeringspladser på mange steder ved stien og der er dermed vejviserskilte til Trampestien.

En del af Berlin – København cykelruten forløber i Stevns Kommune tæt ved Trampestien. Trampestien og de attraktioner, der kan opleves langs klinten, fremgår af figur .



**Figur 37: Kort over Trampestien samt turistattraktioner langs den. Fra [www.kalklandet.dk](http://www.kalklandet.dk) – Stevns Klint**

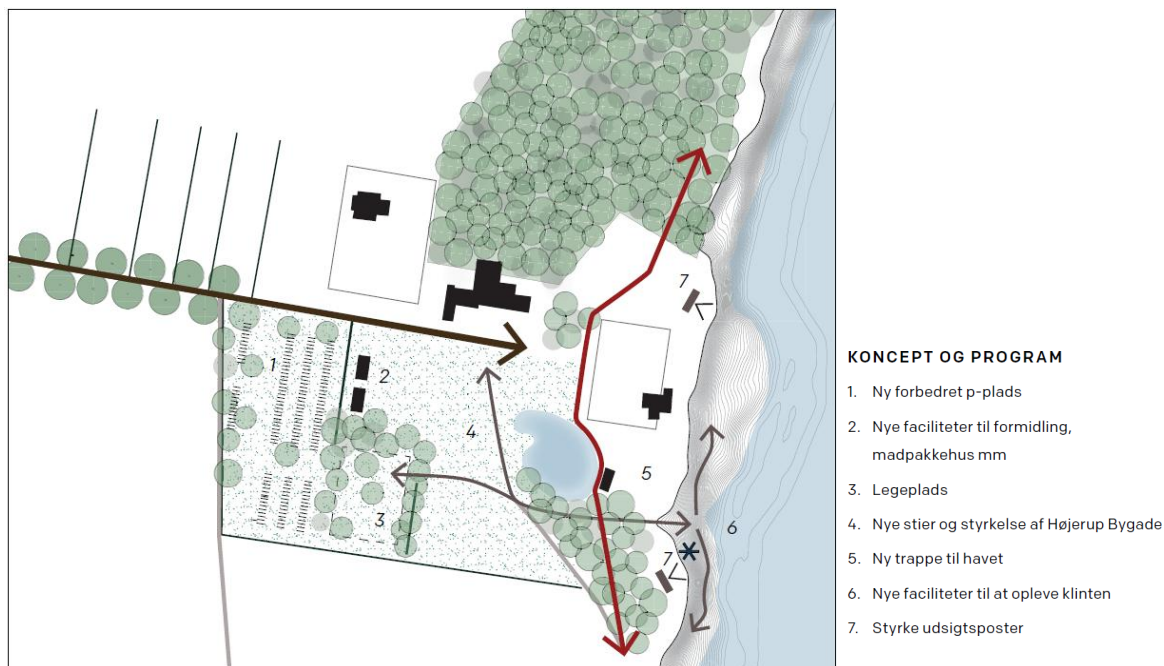
### Stevns Klint

Stevns Klint er på UNESCO verdensarvsliste og tiltrækker mange turister på grund af den smukke natur og historien. Den ca. 20 km lange trampesti langs klintekanten forbinder Stevns Klint og de andre turistattraktioner.

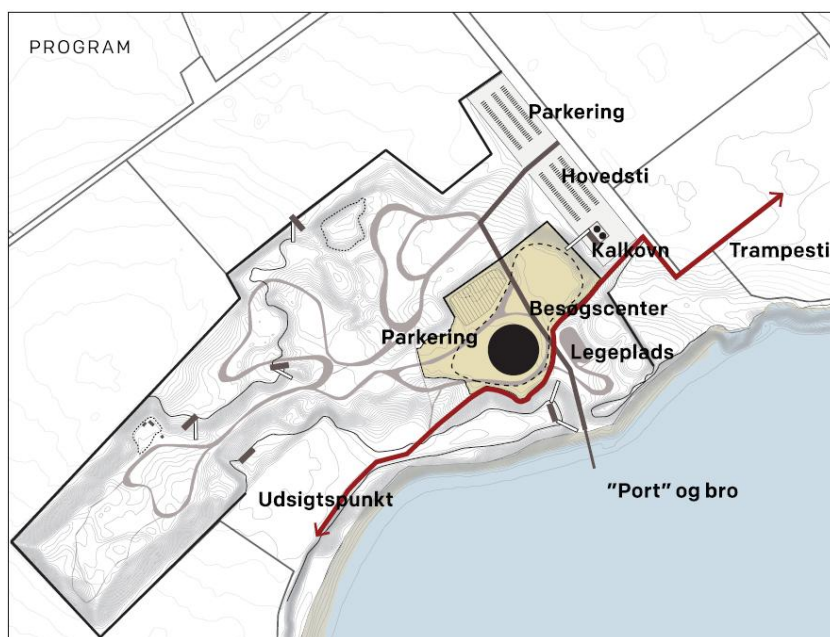
Der er udarbejdet en turismestrategi for Stevns Klint af Stevns Kommune. Planen beskriver de eksisterende og de fremtidige forhold i området. Det er bl.a. planlagt at etablere et besøgscenter i Boesdal, der skal være et arkitektonisk og formidlingsmæssigt fyrtårn, og fungere som en portal til de øvrige attraktioner langs Stevns Klint.

Det er Stevns Kommunes forventning, at besøgscenteret vil øge antallet af turister, da området på nuværende tidspunkt ikke er "turismegjort", som det beskrives i turismestrategien. Strategisk er det planen at styrke Stevns Klint og de andre attraktioner som en samlet helhed med en bredere målgruppe. Stevns Klint skal være et sted, hvor de besøgende bruger mere tid, og har lyst til at komme igen.

I Højerup er der bl.a. planlagt en ny forbedret p-plads, nye stier og styrkede udkigsposter med en ny trappe til havet.



**Figur 328: koncept og program for udviklingen af Højerup "Rapport - Besøgscenter Stevns klint"**



**Figur 339: Program for udviklingen af nyt besøgscenter i Boesdal "Rapport - Besøgscenter Stevns klint"**

Besøgscenteret placerer sig mellem hav, klint, Pyramiden og ankomst som det naturlige centrum i Boesdal. Selve besøgscenteret støttes op af små arkitektoniske greb i landskabet i form af udsigtssteder, sti og landgangsbro.

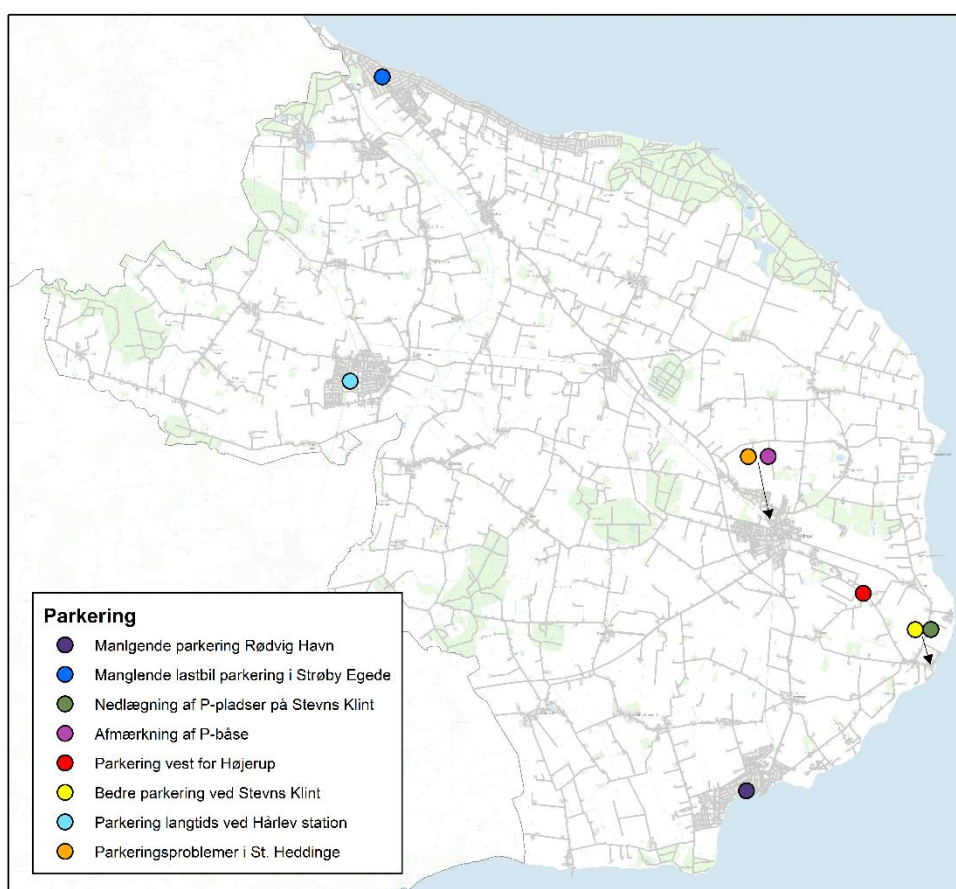


### 6.3. Parkeringsforhold

Der er i dag mulighed for lastbilkparkerings ved Hårlev Station og Frøslevvej. Kommunens borgere har ønsker og kommentarer til parkeringsforholdene i Stevns Kommune. Bl.a. ønsker de flere parkeringspladser ved Stevns Klint, hvor der i dag holder parkerede biler på græsplænerne i højsæsonen.

Det anbefales, at der udarbejdes en parkeringsstrategi indeholdende mål og retningslinjer for parkering samt forslag til parkeringsstruktur og de kommende års udvikling af parkeringsfaciliteterne i byerne.

Af figur 39 samt bilag A ses borgernes ønsker til flere og bemærkninger til manglende parkeringspladser i Stevns Kommune.



**Figur 40: Borgernes input og ønsker til ændrede parkeringsforhold**

## 6.4. Byinventar

Kommunen har et ønske om at skabe et ens og sammenhængende udtryk igennem bl.a. byinventar. Det er også et ønske fra borgerne, at der skabes en identitet for Stevns Kommune ved at anvende genkendeligt og ensartet byinventar, såsom bænke, affaldsspande, cykelstativer, busskure osv.

Det anbefales derfor, at der igangsættes en registrering, opgradering og udskiftning af by inventar i kommunen. Dette kan fx gøres ud fra en designmanual for Stevns Kommune.

## 6.5. Indsatsområder

På baggrund af kortlægningen, de gennemførte analyser, borgerinput samt besigtigelse af udvalgte lokaliteter er følgende indsatsområder udpeget indenfor temaet trafikstruktur:

### Trafikregulerende tiltag

- Trafiksanering
- Hastighedskontrol

### Sammenhængende stinet

- Nye stier
- Nye stikrydsninger

### Attraktivt vej- og stinet

- Øget tryghed
- Forbedret drift og vedligehold af belægninger
- Byinventar

### Parkering

- Parkeringsbehov
- lastbilparkering

Indsatsområderne er udpeget ud fra en vurdering af, hvor der er behov for supplerende tiltag for at understøtte trafikstrukturen i Stevns Kommune. Dette fremgår af tabel 9.

**Tabel 9: Liste over overordnede projektforslag målrettet trafikstrukturen i Stevns**

Indsatsområde	Overordnede projektforslag
Trafikregulerende tiltag	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltag omkring nye byudviklingsområder (såsom at stille krav til gode stiforbindelser til skole og det øvrige vejnet)</li> <li>• Tiltag på veje, hvor der er sket en væsentlig trafikstigning (trafikal analyse af vejene)</li> <li>• Dialog med politiet om øget hastighedskontrol</li> </ul>
Sammenhængende stinet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Supplerende stier omkring byudviklingsområder</li> <li>• Supplerende stikrydsninger omkring nye byudviklingsområder</li> <li>• Udarbejdelse af en cykelstiplan for at sammenbinde og udbygge eksisterende stinet</li> </ul>
Attraktivt vej- og stinet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Systematisk gennemgang og vedligehold af belægninger på veje og stier.</li> <li>• Udpeg ruter til tung trafik for at forbedre trygheden for de lette trafikanter</li> <li>• Flere rekreative og motionsruter og bedre adgang til rekreative områder</li> <li>• Udarbejde en designmanual for byrum, for at skabe ensartethed og skabe en klar identitet for Stevns</li> </ul>
Parkering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kortlægning af parkeringsbehov med fokus på stationsnære områder og andre vigtige rejsemål samt udpegning af området til lastbilmuligheder</li> <li>• Flere ”parker og rejs” anlæg</li> </ul>

## 7. Fremkommelighed

For at sikre en god fremkommelighed på vejnettet skal det vedligeholdes og udbygges i takt med udviklingen i trafikken. Et godt vejnet med god fremkommelighed kan være med til at tiltrække nye borgere og virksomheder til kommunen. At udvikle et nyt område i forbindelse med boligbebyggelse eller lignende skaber mere trafik, og derfor skal vejnettet justeres i takt med byudviklingen.

Trafikken til/ fra Køge og videre til/fra København giver udfordringer med fremkommelighed og lange rejsetider. Særligt strækningen gennem Strøby Egede og videre ind ad Strandvejen mod Køge er hårdt belastet, da det er den primære forbindelse til motorvejsnettet.

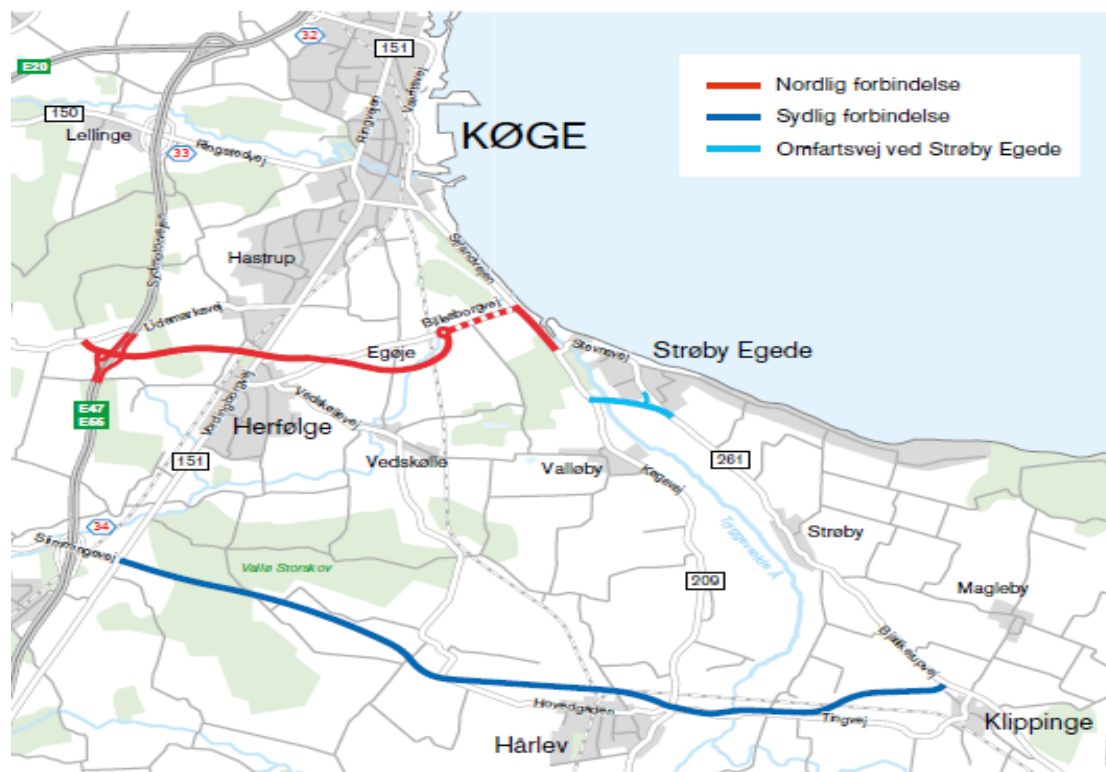
Der har længe været et ønske om at få bedre adgang til motorvejsnettet fra Stevns Kommune. Stevns Kommune har derfor sammen med Køge Kommune arbejdet på at få staten til at deltage i dette projekt.

Dette arbejde har nu båret frugt og transportministeriet har fået Vejdirektoratet til at lave en forundersøgelse af en ny vejforbindelse fra Stevns til Syd motorvejen. En sammenfattende rapport om denne forundersøgelse blev offentliggjort i august 2018.

### 7.1. Ny statsvej/omfartsvej

Vejdirektoratet har august 2018 udgivet en sammenfattende rapport om forundersøgelsen af en ny vejforbindelse fra Stevns til Syd motorvejen.

I forundersøgelsen er de trafikale, miljømæssige, by- og erhvervmæssige og økonomiske vurderinger og beskrivelser af en ny vejforbindelse foretaget på overordnet niveau.



**Figur 41: Forslag til nye vejforbindelser til Stevns og omfartsvej ved Strøby Egede (Kilde: VD's rapport nr. 519-2018 - Ny vejforbindelse til Stevns)**

Rapporten behandler 2 forslag hhv. en nordlig og en sydlig løsning som vist på figur. 40.

En ny vejforbindelse til Stevns kan bidrage til at aflaste Strandvejen og Vordingborgvej mod Køge, skabe bedre fremkommelighed samt sikre forbedret trafikbetjening af Stevns-området.

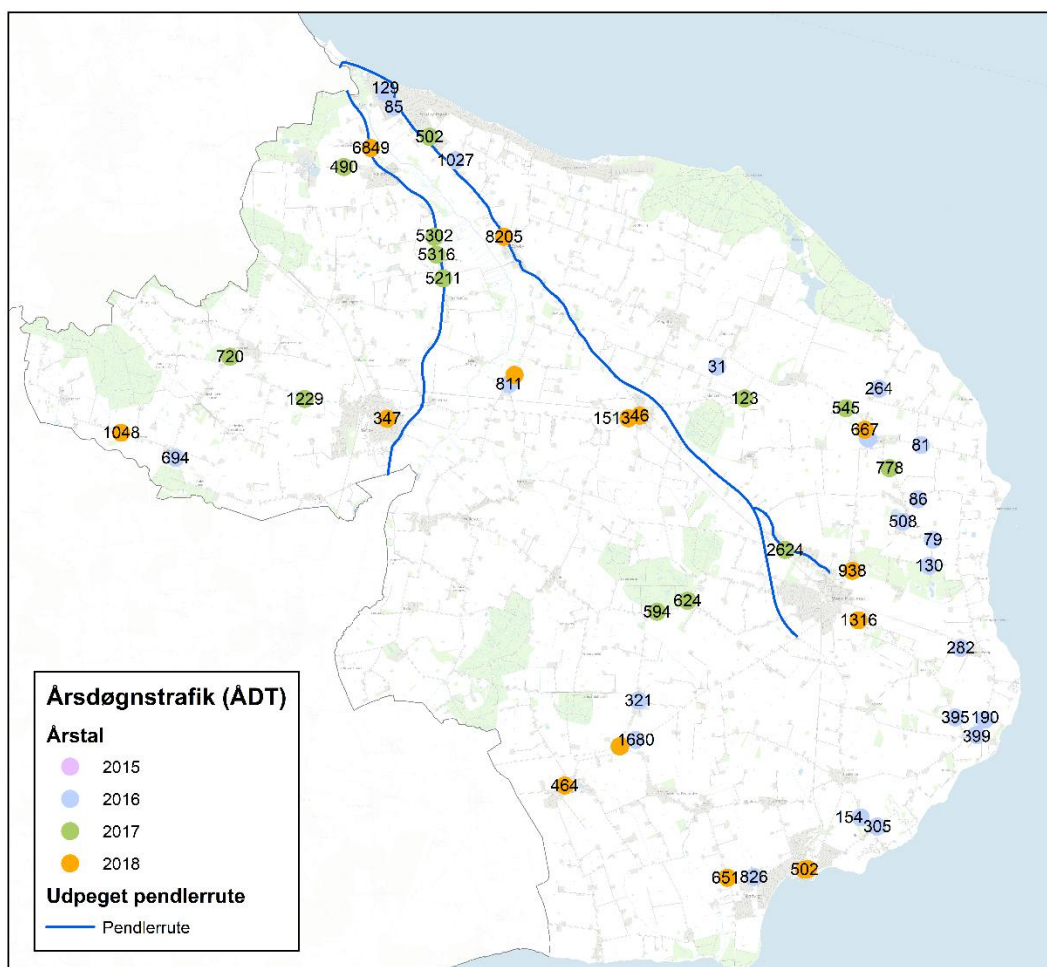
Både Stevns og Køge kommune bakker op om den sydlige forbindelse og der er truffet politisk beslutning om at igangsætte en VVW-undersøgelse af vejanlæggene.

For yderligere information henvises til VD rapport nr. 519-2018 – Ny vejforbindelse til Stevns.

## 7.2. Trafikmængder

Stevns Kommune gennemfører løbende trafiktællinger på vejnettet.

Figur 41 viser de trafiktællinger, der er foretaget i perioden fra 2016 til 2018. De viste tal er årsdøgns trafik (ÅDT) som er et tal, der viser den gennemsnitlige trafik fordelt over hele året.



**Figur 42: Trafiktællinger i Stevns Kommune (ÅDT) og angivelse af primære bilpendlerruter**

Hver dag pendler mange personer til og fra arbejde eller til skoler og uddannelsesinstitutioner både i og uden for Stevns Kommune. Figur 42 viser også de vigtigste pendlerruter i Stevns Kommune, og her ses, at der typisk pendles mellem Store Heddinge og Strøby Egede og mellem Hårlev og Strøby Egede.

På Sjælland er den største pendling fra syd og vest mod nord og øst og omvendt, og det samme gør sig gældende for Stevns Kommune. Udpending sker mod nord, til hovedstadsområdet, Køge og Østsjælland.<sup>1</sup>

Indpendling i Stevns Kommune sker primært fra nabokommunerne og udgør 31,6 % af den samlede pendlertrafik. Udpending sker ligeledes til nabokommunerne og hovedstadsområdet. Her udgør de faglærte den største gruppe af pendlerne fra Stevns Kommune.<sup>2</sup>

Indpendling til Stevns Kommune udgør 1.879 pendlere og udpending udgør 6.707 pendlere. Dermed er udpending væsentlige større end indpendling til Stevns Kommune.

### 7.3. Skiltning

En god vejvisning er med til at reducere rejsetiden og medvirker til at undgå unødige omvejskørsler. De hvid/blå pilvejviser (F13 tavler) benyttes som service vejvisning, der viser vej til de større seværdigheder, serviceanlæg og lignende, jf. billede 1.

Både billede 1 og billede 2 viser krydset Stevnsvej og Valnøddevej før og efter ombygningen.



**Billede 1: Eksempel på vejvisning vha. en F-tavle. (Stevnsvej – Valnøddevej før ombygningen i 2018)**

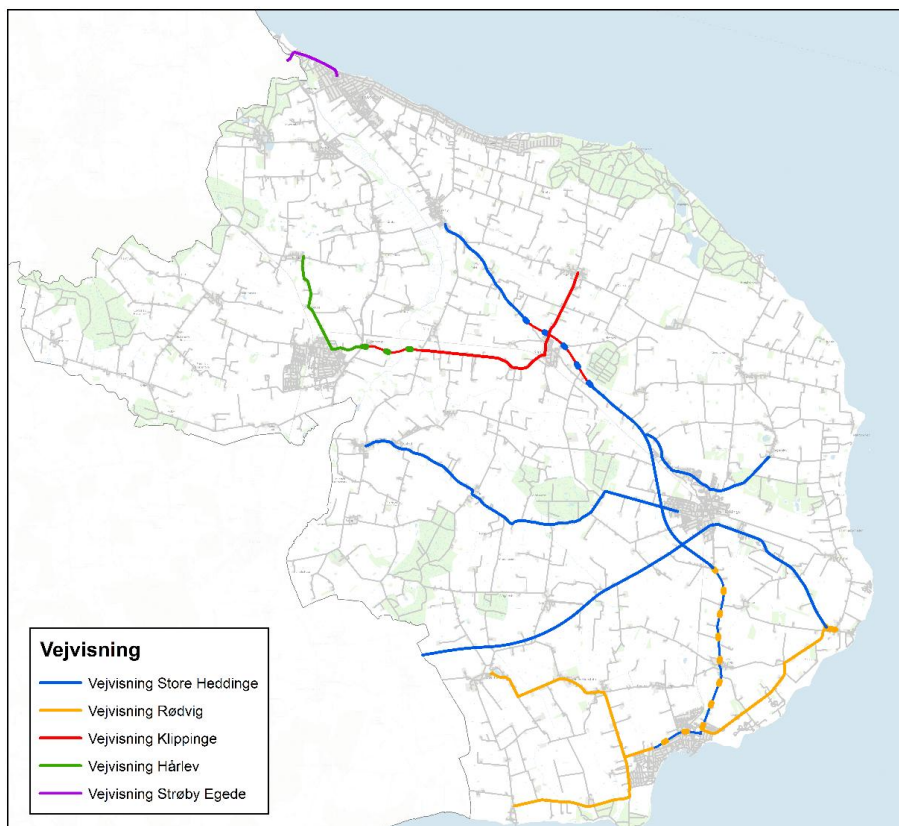
<sup>1</sup> Vækstvilkår 2017, lokal erhvervsstruktur og vilkår for vækst på Stevns

<sup>2</sup> Vækstvilkår 2017, lokal erhvervsstruktur og vilkår for vækst på Stevns



**Billede 2: Krydset ved Stevnsvej og Valnøddevej efter ombygningen i 2018**

Figur 42 viser et kort over eksisterende vejvisning til de større byer i kommunen. Oplysninger om vejvisningen er baseret på data fra Google streetview.



**Figur 43: Kort over vejvisning til de forskellige byer i Stevns Kommune**

## 7.4. Signalanlæg

Signalanlæg etableres for at regulere trafikken i kryds med stor trafikbelastning, og er med til at sikre en god og sikker trafikafvikling.



**Billede 3: Signalanlægget ved Stevnsvej/Lendrumvej. Set fra Lendrumvej mod vest**

I Stevns Kommune er der tre signalanlæg. Disse 3 signalanlæg er alle anlagt med fodgængerfelter og faciliteter for cyklister således, at de bløde trafikanter kan færdes trygt og sikkert i de signalregulerede kryds.

### De 3 signalregulerede kryds i Kommunen:

1. Store Heddinge i krydset Bjælkerupvej/Sigerslevvej/Nørregade/Kronhøjvej
2. Stevnsvej ved Lendrumvej
3. Stevnsvej ved Kystvejen

De nuværende trafikmængder og resultatet af uheldsanalysen, fremkommeligheden og trafiktallene giver ikke anledning til etablering af yderligere signalanlæg. I Strøby Egede er 2 prioriterede kryds ombygget med kanalisering og venstresvingbaner. Krydsene er bibeholdt som prioriterede kryds, men er der er nedlagt kabeltrækrør, så krydsene på sigt kan ombygges til signalregulerede kryds uden større gravearbejder.



## Indsatsområder

Generelt set anses fremkommeligheden i Stevns Kommune for god. På borgermøderne er der kommet input vedr. bedre vejvisning til fx turistattraktioner således, at unødige kørsel på vejene kan undgås, idet bilisterne "ledes" den rigtige vej.

På baggrund af kortlægningen, de gennemførte analyser, borgerinput samt besigtigelse af udvalgte lokaliteter er to indsatsområder udpeget inden for temaet fremkommelighed.

- **Bedre vejvisning**
- **Overvågning af tilpasninger til trafikbelastning**

Indsatsområder er udpeget ud fra en vurdering af, hvor der er mulighed for at understøtte og optimere fremkommeligheden i Stevns Kommune.

Tabel 10 viser en liste over overordnede projektforslag relateret til fremkommelighed i Stevns Kommune med afsæt i de to indsatsområder.

**Tabel 10: Liste over overordnede projektforslag målrettet fremkommelighed**

Indsatsområde	Overordnede projektforslag
Bedre vejvisning	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kortlægning af vejvisning til turistattraktioner og andre vigtige rejsemål, fx:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rødvig Havn</li> <li>- Stevnfortet</li> <li>- Stevns Klint</li> <li>- Stevns Fyrcenter</li> <li>- Stevns Naturcenter</li> <li>- Solgårdsparken</li> <li>- Boesdal</li> </ul> </li> </ul>
Overvågning af og tilpasninger til trafikbelastning	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jævnlig trafiktællinger på det overordnede vejnet</li> <li>• Opstilling af krav til trafik- og parkeringsforhold ved nye byudviklingsprojekter</li> </ul>

## 8. Kollektiv trafikbetjening

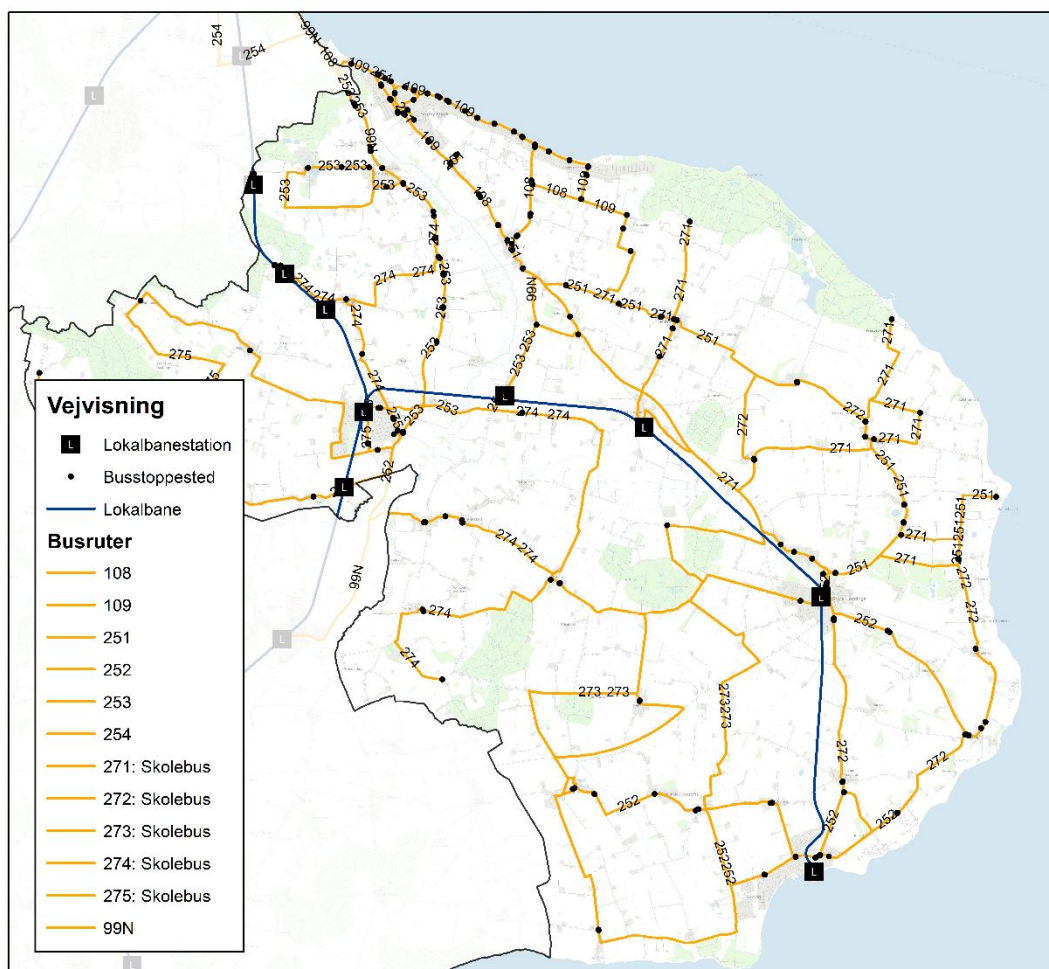
Den kollektive trafik i Stevns Kommune er velfungerende med både tog og bus. Østbanen forbinder via Hårlev en række byområder i kommunen med Køge i nord og Rødvig og Faxe Ladeplads mod syd.

Der er i alt 13 busruter i kommunen, heraf 5 skolebusruter og en natbus. Den kollektive trafik er høj prioritet for kommunen, idet gode bus- og togforbindelser til nabokommunerne kan være med til at reducere trængslen på vejene og derved vil være attraktivt for pendlerne at benytte.

Stoppesteder for busser fremgår af figur 48. Uden for tættere bebygget område er der generelt vinkestop, dvs. at bussen stopper, hvis man stiller sig i vejkanten og vinker.

I perioden fra 2010 til 2016 havde Stevns Kommune hjemtaget skolebuskørslen, men med Busplan 2016 har kommunen integreret skolebusserne i den kollektiv trafik. Dette gav mulighed for i samarbejde med Movia at gennemføre en række forbedringer af busbetjeningen i kommunen.

Lokaltogenes stoppesteder fremgår af figur .



**Figur 44: Kort over buslinjer og lokal tog forbindelsen i Stevns Kommune**

Det er Movia, der står for busdriften i Stevns kommune. Lokaltog står for togdriften.

Fire busruter 108, 109, 251 og 254 kører mellem Stevns Kommune og Køge Station og giver mulighed for at komme videre til København med S-tog eller til Næstved med regionaltoget. Rute 252, 253 kører internt i kommunen og forbinder landsbyerne med de større byer. Rute 271, 272, 273, 274 og 275 er skolebusruter, der sammen med de øvrige busser sikrer, at kommune kan tilbyde skolebuskørsel til eleverne i kommunens skoler.

Rute 99N er en natbus, som kører i weekender. De fleste busser kører med time drift i dagtimerne på hverdage. Rute 108 og 109 kører også om aftenen og i weekenden.

Tog mellem Køge – Rødvig/Faxe Ladeplads kører med halvtimesdrift i dagtimerne i hverdage og med time drift lørdag og søndag i dagtimerne.

Flextrafik-ordningen er et tilbud til alle og er et alternativ til bus og taxa. Ordningen er åben og alle borgerne har derfor mulighed for at køre fra adresse til adresse uafhængigt af buslinjer.

## **8.1. Pendling med offentlig transport**

Stevns kommune ønsker at optimere forholdene for pendlere ved at mindske transporttiden til og fra arbejde i de stevnske virksomheder. Derfor skal pendling i Stevns kommune være kendetegnet ved den gode mulighed for at kombinere transportmidlerne.

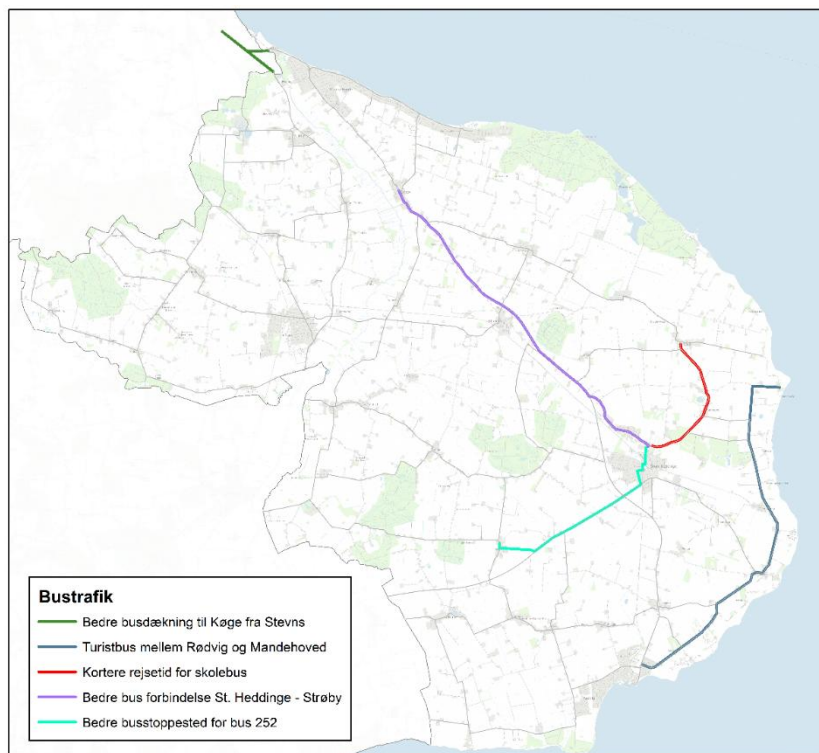
Det er Stevns kommunes mål at få de stevnske pendlere koblet på de nationale togforbindelser. Kommunen arbejder derfor for, at regionaltoget (som kører fra Køge til Rødvig via Hårlev) føres frem til den kommende Køge Nord station (Ølsemagle), som bliver det nye store knudepunkt for hhv. motorvej, S-bane og den kommende højhastighedsbane mellem København og Ringsted.

Stationen forventes at åbne i maj 2019. Ydermere vil Stevns kommune forbinde cykelstier og overordnede busruter med de primære stationer, samt sikre parkeringsmuligheder ved stationerne.

## 8.2. Indsatsområder

På borgermøderne er der kommet input og ønsker fra borgere, som benytter den kollektive trafik til dagligt og dermed har et godt kendskab til forholdene.

Der er fremkommet ønsker fra borgerne til bl.a. bedre busdækning, kortere rejsetid, turistbusser og bedre/flere busstoppesteder. Dette fremgår af figur 44.



Figur 5: kort over borgerønsker til bustrafikken i Stevns Kommune

### Der er ønsker til bedre busbetjening til bl.a. følgende områder:

#### Turistattraktioner generelt

- Povelstrup
- Endeslev
- Skrosbjerg
- Hestehave Huse
- Skrosbjerg
- Vråby

For at sikre, at den kollektive transport matcher de aktuelle behov, skal den evalueres årligt således, at evt. ændringer kan meldes ind ved den årlige trafikbestilling hos Movia.

Ændringer af busruter bestilles en gang om året hos Movia. Hvis den aktuelle busrute kører i andre kommuner end Stevns, skal de kommuner, som ruten kører i høres i forbindelse med evt. ændringer. Hvis bussen kun kører i Stevns Kommune, er det ikke nødvendigt at høre andre.

**På baggrund af kortlægningen er der udpeget følgende indsatsområder for den kollektive trafik:**

- Optimering af den kollektive trafiks fremkommelighed
- Optimering af skolebussernes rute
- Alternative løsninger

Tabel 11 viser en liste over overordnede projektforslag relateret til den kollektive trafikbetjening i Stevns Kommune med afsæt i indsatsområderne.

**Tabel 11: Liste over overordnede projektforslag målrettet den kollektive trafik**

Indsatsområde	Overordnede projektforslag
Optimering af den kollektive trafiks fremkommelighed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Systematisk gennemgang af bus- og togruter og køreplaner med henblik på at forbedre den kollektive trafiks fremkommelighed</li> <li>• Flere "parker og rejs" anlæg</li> </ul>
Optimering af skolebussernes ruter og køreplaner	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Granskning af skolebussernes køre- og ruteplaner, herunder hensyn til skolernes "ringetider" og åbningstider i SFO.</li> </ul>
Alternative løsninger	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tænk alternative løsninger i planlægningsarbejdet, fx delebilsordninger</li> </ul>

## 9. Handlingsplan

Denne trafikplan er et vigtigt led i Stevns Kommunes løbende arbejde med at optimere og udvikle de trafikale forhold. Planen skal blandt andet danne grundlag for den årlige økonomiske prioritering af anlægsrammen i de kommende år.

### 9.1. Trafikale forhold

Stevns Kommune er beliggende en times kørsel fra København med Køge og Faxe Kommune som naboer.

Det overordnede vejnet består af tre større gennemfartsveje, der forbinder de større byer sammen. De største byer er Strøby Egede, Store Heddinge og Hårlev. De øvrige byområder ligger spredt i kommunen mellem Strøby Egede mod nord og Rødvig mod syd.

Stevns Kommune har siden 2010 udbygget kommunens cykelstinet med fokus på at skabe mulighed for at kunne cykle på stier eller cykelbaner fra Rødvig i syd til kommunegrænsen mod Køge i nord. Der er i den periode lavet nye cykelstier mellem Rødvig og Strøby. De fremtidige cykelstiprojekter skal målrettes de tværgående forbindelser eksempelvis strækningen mellem Klippinge og Hårlev, hvor der længe har været et ønske om en forbedring af forholdene for cyklisterne. Ønsket om en cykelsti mellem Klippinge og Hårlev indgår i kommunens samlede prioriteringer af cykelstiprojekter.

Derudover har Stevns Kommune et velfungerende kollektivt trafiksystem. Dette omfatter lokalt også linjen mellem Køge og Hårlev og videre herfra til henholdsvis Rødvig og Faxe. I alt 13 busruter sikrer god busbetjening mod nord til Køge samt internt i kommunen mellem byer og landsbyerne.

### 9.2. Kortlægning

Som led i processen med at udarbejde denne trafikplan er der gennemført en omfattende kortlægning af de trafikale forhold. Kortlægningen er beskrevet nærmere under de fire temaer i kapitel 4-7: Trafiksikkerhed, Trafikstruktur, Fremkommelighed og Kollektiv Trafik.

Kortlægningen viser, at vej- og stinettet generelt er velstruktureret, men der bl.a. er behov for en udbygning af stinettet for at sikre en sammenhængende forbindelse mellem eksisterende og nye byudviklingsområder.

Der er behov for fortsat fokus på trafiksikkerheden, herunder årlige uheldsstatusrapporter og en udarbejdelse af en hastighedsplan vil kunne sikre en grundig kortlægning af hastighedsforholdene på kommunens veje.

Fremkommeligheden er generelt set god i kommunen. Der er dog behov for bedre vejvisning samt overvågning af trafikmængderne og tilpasning af veje deraf efter behov.

Der er behov for at optimere den kollektive trafiks fremkommelighed og skolebussernes ruter og køreplaner. Borgerne har også udpeget områder med manglende eller ringe kollektiv trafikbetjening. Se bilag A.

### 9.3. Projektliste

Med udgangspunkt i visionen for Stevns kommune, og med baggrund i kortlægningen af de fire trafikale temaer er der udpeget en række projekter samt indsatsområder, der bør prioriteres de kommende år.

Projektlisten fremgår af bilag C.

Foreslåede indsatsområder herunder generelle tiltag, samlede vurderinger, analyser og planer fremgår ikke af projektlisten, men er sammenfattet særskilt i bilag D.