

Trafikplan 2025 - 2029

Trafikplan

Trafikplan 2025 -2029 danner grundlag for Stevns Kommunes arbejde i de kommende år på vej- og trafik- området. Afsnittet om trafiksikkerhed udgør i sig selv kommunens trafiksikkerhedsplan



Indhold:

Trafikplan 2025 - 2029.....	1
1. Indledning.....	5
1.1 Målet med trafikplanen	5
1.2 Trafikplanens opbygning.....	5
1.3 Borgerinddragelse	6
2. Planlægning	7
2.1 Overordnet planlægning	7
2.2 Bymønstre og byudvikling.....	7
2.3 Erhvervsstruktur.....	8
2.4 Infrastruktur.....	9
3. Trafikplanens trafikale temaer	10
3.1 Trafiksikkerhed	10
3.2 Trafikstruktur	10
3.3 Fremkommelighed	10
3.4 Kollektiv trafikbetjening	10
4. Trafiksikkerhed	11
4.1 Uheldsanalyse	12
4.2 Uheldsudvikling.....	12
4.2.1 Opfølgning på målsætningen fra Trafiksikkerhedsplan 2010.....	14
4.2.2 Uheldsudvikling fra 2018-2023	14
4.3 Tematisk analyse.....	17
4.3.1 Trafikanttyper	17
4.3.2 Spiritus- og narkotikapåvirkning.....	18
4.3.3 Brug af sikkerhedssele.....	18
4.3.4 Vejudformning.....	19
4.3.5 Uheldssituationer	20
4.3.6 Vejr-, føre-, og sigtforhold	21
4.3.7 Hastighed.....	21
4.4 Geografisk udpegning.....	21
4.5 Skoleveje	25
4.6 Lokale hastighedsbegrænsninger.....	28
4.6.1 Hastighedsmålinger - overskridelser.....	30
4.7 Trafiksaneringer i landsbyer	32
4.8 Indsatsområder	33

5. Trafikstruktur	34
5.1 Vejnettet.....	35
5.2 Stinet.....	38
6. Byudvikling	39
6.1 Strøby Egede.....	40
6.1.1 Trafikale udfordringer.....	40
6.1.2 Igangværende og kommende projekter	40
6.2 Hårlev	41
6.2.1 Trafikale udfordringer.....	41
6.2.2 Igangværende og nye projekter	41
6.3 Store Heddinge.....	42
6.3.1 Trafikale udfordringer.....	42
6.3.2 Igangværende og nye projekter	42
6.4 Rødvig	43
6.4.1 Trafikale udfordringer.....	43
6.4.2 Igangværende og nye projekter	43
6.5 Parkeringsforhold.....	45
6.6 Indsatsområder	46
7. Fremkommelighed.....	46
7.1 Ny vejforbindelse til Stevns.....	46
7.2 Trafikmængder	47
7.3 Skiltning	48
7.4 Signalanlæg.....	48
8. Kollektiv trafikbetjening.....	49
8.1 Østbanen	49
8.2 De gule busser (MOVIA)	50
8.3 El bus på Klinteruten.....	52
8.4 Pendling med offentlig transport	52
8.5 Indsatsområder	53
9. Handlingsplan.....	54
9.1 Trafikale forhold	54
9.2 Kortlægning	54
9.3 Projektliste	54
9.3.1 Trafiksikkerhed.....	54
9.3.2 Trafikstruktur	55

9.3.3	Fremkommelighed	55
9.3.4	Kollektiv trafik.....	56

1. Indledning

Stevns Kommune offentliggjorde i 2019 en samlet trafikplan for hele kommunen og en lokal trafikplan for Strøby Egede. I foråret 2024 blev det besluttet, at de to trafikplaner skulle evalueres og samles i en ny opdateret trafikplan for hele Stevns Kommune. Den opdaterede trafikplan følger op på handlings- og projektplaner fra de foregående trafikplaner.

Afsnittet om trafiksikkerhed skal fungere som kommunens trafiksikkerhedsplan og som sådan sætte rammen for arbejdet med trygheds- og trafiksikkerhedsfremmende tiltag på veje og stier i Stevns Kommune.

Trafikplanen skal munde ud i en opsamlende trafikhandlingsplan, så den fremtidige udvikling af infrastrukturen og de adfærdspåvirkende tiltag baseres på et grundlag, der tager hensyn til kommunestrukturen og de eksisterende veje.

Trafikplan 2025 – 2029 danner grundlag for Stevns Kommunes arbejde på vej- og trafik-området i de kommende år.

1.1 Målet med trafikplanen

Målet med trafikplanen er, at den 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.

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

Målsætning for vej- og trafikområdet i Stevns Kommune:

- At det overordnede vejnet sikrer en god tilgængelighed for borgere og virksomheder
- At sikre, at de kommunale veje er i en stand, som trafikken 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 bedre fremkommelighed
- At sikre, at vejene vedligeholdes på en måde, som sikrer, at den samlede kapital, som er investeret på vej området ikke forfalder

1.2 Trafikplanens opbygning

Trafikplanen for Stevns Kommune indeholder indledningsvis en kort beskrivelse af Stevns Kommune herunder udvikling og struktur. Herefter følger planens 4 hovedafsnit, som omhandler hver sit fokusområde, samt afsnit om hovedbyerne i kommunen. Planen afsluttes med en samlet handlingsplan for arbejdet på vej og trafikområdet.

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.

1.3 Borgerinddragelse

Som en del af arbejdet med trafikplanerne fra 2019 for Stevns Kommune og Strøby Egede blev der med succes afholdt tre borgermøder hhv. i Hårlev, Store Heddinge og Strøby Egede. Input fra disse borgermøder blev bl.a. brugt til udpegning af lokale trygheds- og trafiksikkerhedsskabende tiltag.

Der er i arbejdet med nærværende trafikplan afholdt 4 borgermøder i hhv. Hårlev, Rødvig, Stor Heddinge og Strøby Egede. Borgermøderne blev afholdt som workshops, hvor deltagerne i grupper af 5-8 personer skulle drøfte de trafikale forhold. Hver gruppe skulle tegne deres forslag og idéer ind på et kort over kommunen og efterfølgende kort fremlægge deres idéer for de øvrige deltagere. Dette gav anledning til mange spændende diskussioner om de fire fokusområder i trafikplanen.



Billede 1: Udsnit af kort fra borgerworkshoppen på Strøbyskolen

Kommentarer idéer og forslag fra borgermøderne er opsummeret i bilag A. Her er teksten fra alle Post-It-sedlerne gengivet ordret sammen med et kort sammendrag og forvaltningens bemærkninger.

Input fra borgermøderne er medtaget i de afsnit, hvor det er relevant.

2. Planlægning

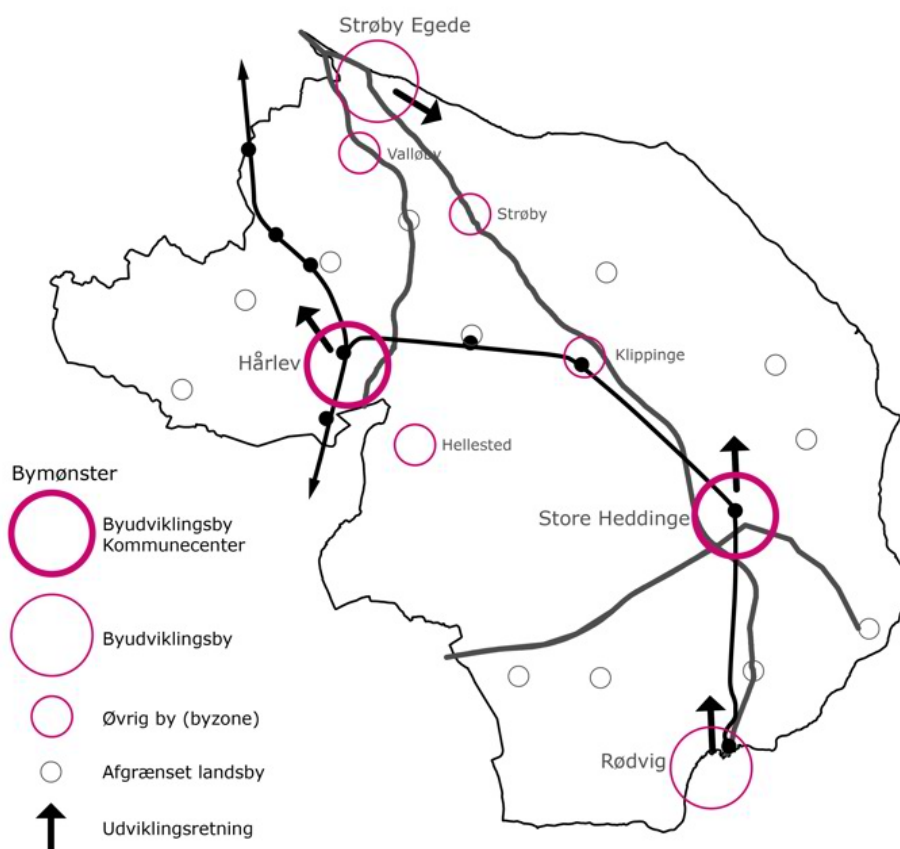
Stevns Kommune er en del af Region Sjælland, der består af 17 kommuner. Stevns Kommune orienterer sig med sin beliggenhed lige syd for Køge mod hovedstadsområdet. Nærheden til København i nord samt den kommende Femern-Bælt forbindelse i syd anses for at udgøre et stort potentiale for kommunens generelle udvikling de kommende år. Kommunens største byer er Strøby Egede, Store Heddinge, Hårlev og Rødvig. De øvrige by- og landsbyområder ligger spredt i kommunen mellem Strøby Egede mod nord og Rødvig mod syd.

2.1 Overordnet planlægning

Stevns Kommune er en del af det øvrige hovedstadsområde i landsplandirektiv Fingerplan 2019, hvilket blandt andet har betydning for hvordan byudviklingen til bolig- og erhvervsområder samt placering af detailhandel og overordnede trafik anlæg i kommunen skal foregå. Der kan for eksempel ikke ske regional udvikling i Stevns Kommune, men der kan tillades en vis lokal udvikling ved kommunecentre, ved byudviklingsbyerne og ved afrunding af andre byer. Med lokal udvikling forstås udvikling med erhverv og by funktioner, som maksimalt betjener et opland, der omfatter kommunen og nabokommuner. Udviklingen er således stærkt knyttet til kommunens bymønstre, som er beskrevet i Kommuneplan 2021. Fingerplan 2019 indeholder desuden arealreservationer til en kommende statsvej og omfartsvej i Stevns Kommune.

2.2 Bymønstre og byudvikling

Stevns Kommunes bymønstre i Kommuneplan 2021 viser Kommunalbestyrelsens prioritering i forhold til, hvor udviklingen skal ske på Stevns, og i hvilke byer handel og offentlig service skal koncentreres.



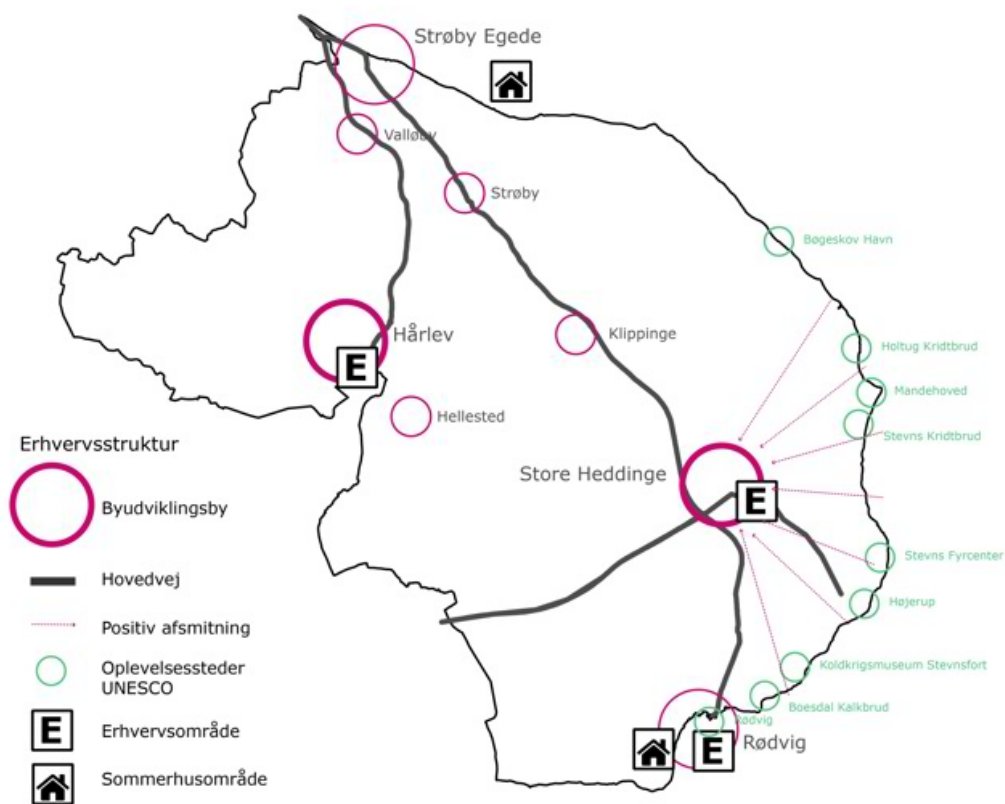
Figur 1: Kort over bymønstret i Stevns Kommune, fra "Stevns Kommuneplan 2021"

Prioriteringen skal danne basis for en helhedsorienteret udvikling og vækst i kommunens byer. Store Heddinge og Hårlev er udpeget som kommunens to kommunecentre, hvor den fremtidige byudvikling primært skal foregå. Rødvig og Strøby Egede udpeges som byudviklingsbyer, og Klippinge, Strøby, Hellested og Valløby udpeges som øvrige byer. I kommunecentrene kan der opnås en god sammenhæng mellem nye borgere/ virksomheder, infrastruktur, et aktivt kulturliv og diverse servicefunktioner samt en god balance mellem benyttelse og beskyttelse af de bynære landskaber. Bymønstret og byernes udviklingsretninger fremgår af hovedstrukturkortet for bosætning.

2.3 Erhvervsstruktur

Stevns Kommune skal være kendt for at rumme et varieret grønt erhvervsliv, hvor en aktiv støtte til de eksisterende virksomheder, nye initiativer samt turismeerhvervet er fundamentet. Der er også et stærkt ønske om at løfte bymidterne og detailhandelen. Unesco Verdensarven ved Stevns Klint, Stevns Klint Experience, Højerup og de øvrige attraktioner langs klinten trækker masser af turister til Stevns. Et løft af bymidten i Store Heddinge forventes at give en øget turisme i området omkring Store Heddinge og dermed give en positiv afsmitning på erhvervslivet i og omkring Store Heddinge.

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 Stevnsvej 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 2021"

Med Kommuneplan 2021 blev der udpeget områder forbeholdt produktionsvirksomheder i Store Heddinge, Varpelev og Hårlev. Det er et politisk ønske, at der på sigt arbejdes med en centralisering af hele kommunens erhvervsstruktur ved Hårlev.

2.4 Infrastruktur

Stevns Kommune er beliggende én times kørsel fra København med Køge og Faxe Kommune som naboer. Stevns Kommune har tre større gennemfartsveje: 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. 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. Med udvikling følger som regel mere trafik og derfor tilstræber Stevns Kommune hele tiden at tilpasse det eksisterende vejnet og sikre den nødvendige fremkommelighed og kapacitet i forbindelse med anlæg af nye vejstrækninger eller renovering af eksisterende veje. Herudover arbejder politikerne for at få etableret en statsvej for at forbedre adgangen til det overordnede trafiksystem.

Samtidig er der fokus på, at kommunens stisystem skal hænge bedre sammen, hvad enten der er tale om cykelstier langs det overordnede vejnet eller mere lokale stier henvendt til børn på vej til skole eller mere sundhedsfremmende og rekreative formål. Stevns Kommune rummer forskellige naturoplevelser som er til glæde for både borgerne og turisterne. For turismedelen gælder der særligt det helt unikke i, at man kan cykle meget af turen på vejene langs kysten og klinten.

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. Senest på strækningen igennem Lille Heddinge. De fremtidige cykelstiprojekter skal målrettes de tværgående forbindelser eksempelvis strækningen langs Tingvejen 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 Roskilde, Køge og Hårlev og videre herfra til henholdsvis Rødvig og Faxe ladeplads med Østbanen. Den omfattende udskiftning af skinnerne og flytningen af Rødvig Station er gennemført i 2024. På sigt arbejdes der for indsættelse af batteritog på Østbanen.

Stevns kommune har 4 busforbindelser til Køge St. interne busruter, dedikerede skolebus-ruter og en natbus. Efter en større ændring i 2016, hvor busbetjeningen blev forbedret bl.a. ved at integrere skolebuskørslen i den alm. buskørsel, har busdriften kørt godt. Dog er en enkelt rute nedlagt, da belægningsgraden var meget ringe.

I samarbejde med Andel og Region Sjælland er der i 2023 indsat en elbus, der i sommerperioden transporterer turister rundt i kommunen og i vinterperioden servicerer kommunens skolebørn.

3. Trafikplanens trafikale temaer

Trafikplanen indeholder fire trafikale hovedtemaer.

- Trafiksikkerhed
- Trafikstruktur
- Fremkommelighed
- Kollektiv trafikbetjening

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

Afsnittet om trafiksikkerhed indeholder en kortlægning og analyse af de trafikuheld, der er registreret på kommunens veje. Desuden er der en analyse af trafikmålinger foretaget på vejene særligt mht. hastigheder. På baggrund af uheldsanalysen er der udpeget lokaliteter og strækninger, hvor der er registreret en ophobning af trafikuheld, såkaldte sorte pletter og sorte strækninger.

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

God fremkommelighed på vejnettet er med til at sikre en mere jævn og glidende trafik-afvikling. 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. Gode forbindelser mellem de større byer i kommunen og Køge Kommune mod nord med tog og bus samt betjening af landsbyer med busser er en forudsætning for at få borgerne til at vælge den kollektive trafik i stedet for bilen. Med sporrenoveringen på Østbanen og den nye station i Rødvig er togforbindelsen til Køge og videre mod Roskilde blevet forbedret.

4. Trafiksikkerhed

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

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

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 tilskadekomne 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.

Trafikulykker har store konsekvenser for både de implicerede parter og for samfundet. Trafikulykker koster samfundet mange penge hvert år i form af bl.a. velfærdstab, tabte leveår, udgifter til sygehus, hjemmepleje og genoptræning, sygemeldinger osv.

- En trafikdræbt koster ca. 40 mio. kr.
- En alvorligt tilskadekomne koster ca. 6 mio. kr.
- En lettere tilskadekomne koster ca. 800.000 kr.

Kilde: Transportøkonomiske Enhedspriser, DTU 2022

Kommunerne bærer ca. halvdelen af disse udgifter. Der er således et stort økonomisk incitament til at arbejde for at reducere antallet af trafikuheld.

Mere end 9 ud af 10 ulykker skyldes menneskelige fejl, især pga. for høj fart, uopmærksomhed, manglende orientering, spritkørsel, chancebetonet kørsel og manglende brug af sikkerhedsudstyr (sikkerhedssele og hjelm).

Trafikanternes tryghed i trafikken har 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.

4.1 Uhedsanalyse

Som en del af trafikplanen for Stevns Kommune er der gennemført en uhedsanalyse. Uhedsanalysen er baseret på de uheld, der er registreret af politiet i perioden fra den 1. januar 2018 til den 31. december 2023.

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 end andre uheld.

I uhedsanalysen opgøres antallet af uheld på personskadeuheld, materielskadeuheld og ekstra-uheld.

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

Ekstrauheld

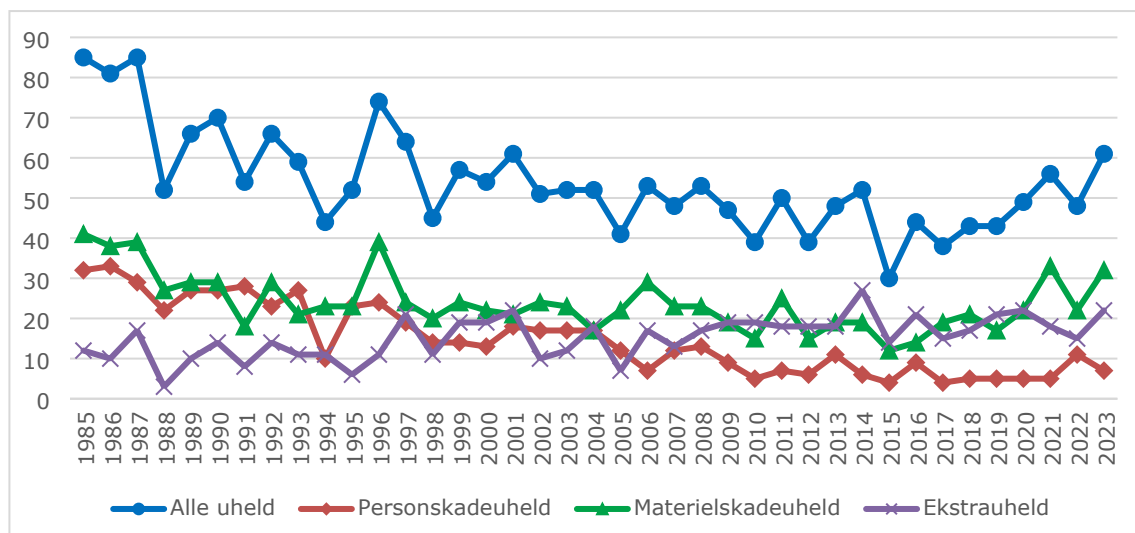
Ekstrauheld er uheld uden personskade, som politiet har registreret, men hvor der ikke er pligt til at optage rapport. Det skyldes, at der er tale om materieluheld, hvor skaden er så lille, at den er ubetydelig.

Ekstrauheld medtages ikke i de tematiske analyser (se afsnit 4.3) eller ved udpegning af uhedsbelastede lokaliteter.

4.2 Uhedsudvikling

For at vurdere uhedsudviklingen over en årrække er der lavet en analyse af de politiregistrerede uheld i perioden 1985–2023, se figur 3.

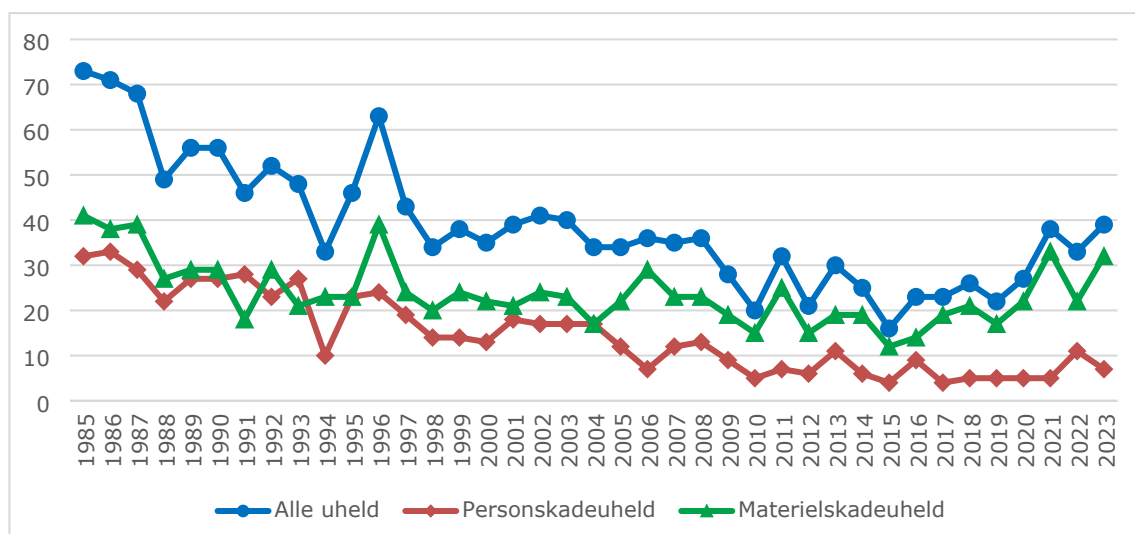
I løbet af de seneste 38 år er det totale antal registrerede uheld, inkl. ekstrauheld, faldet med over 28 %.



Figur 3: Uheld pr. år i Stevns Kommune i perioden 1985-2023 inkl. ekstrauheld.

Personskadeuheld er faldet markant med over 78 % siden 1985, hvilket har resulteret i færre end 10 uheld med trafikdræbte- og tilskadekomne årligt i de sidste 15 år, med undtagelse af 2013 og 2022. Antallet af materielskadeuheld er i gennemsnit faldet med 22 % over den samme periode, med et fald på over 70 % fra 1985 til 2015. Siden 2015 har der dog været en negativ tendens, med en stigning fra 12 uheld i 2015 til 32 i 2023.

Det er også værd at notere, at antallet af ekstrauheld er steget gennem perioden, og for at justere for eventuel skævhed i dataene vedrørende ekstrauheld, præsenteres en justeret graf i figur 4, hvor disse uheld er udeladt.



Figur 4: Uheld i Stevns Kommune i perioden 1985-2023 ekskl. ekstrauheld.

Det ses af figur 4, at antallet af uheld ekskl. ekstrauheld er faldet med næsten 50 % i perioden 1985-2023. Antallet af uheld faldt i perioden 1985-2015 med over 75 %. Siden 2015 er der sket en stigning i antallet af materielskadeuheld, hvilket skaber en negativ udvikling i det samlede antal uheld i kommunen.

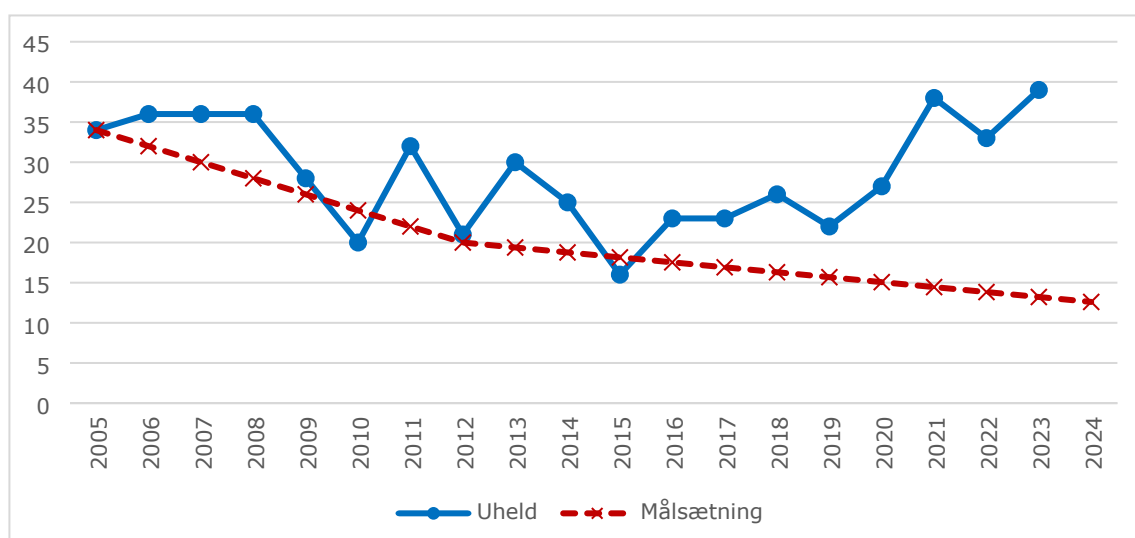
4.2.1 Opfølgning på målsætningen fra Trafiksikkerhedsplan 2010

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

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

I 2012 blev der registreret 21 uheld, og målsætningen med maksimalt 20 uheld blev således næsten opfyldt. Uhedsantallet steg igen i både 2013 og 2014, men i 2015 var antallet af uheld under målsætningen. Siden 2015 har der dog været en stigning i antallet af uheld hvilket betyder, at der i 2023, hvor målet var at have 13 uheld, blev registreret 39 uheld på kommunens vejnet.



Figur 5: Målsætningen fra Trafiksikkerhedsplan 2010 sammenlignet med de aktuelle tal for antallet af uheld

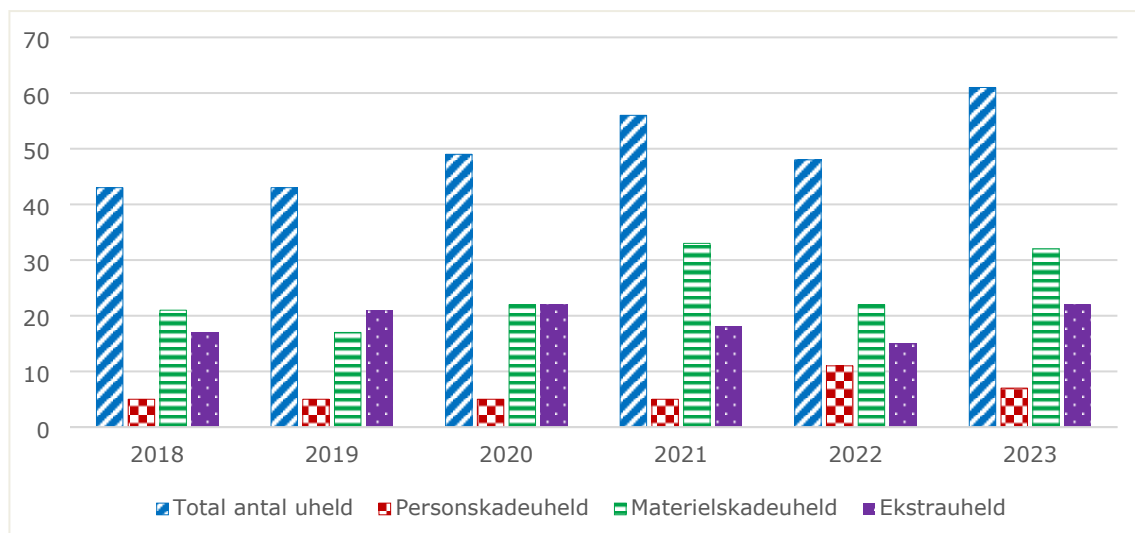
Det kan dermed konkluderes, at uhedsantallet generelt set er faldende, dog med en del udsving. Det må også konkluderes, at den langsigtete målsætning for antallet af uheld i 2024 ikke nås samt, at denne målsætning måske var for optimistisk. Dette ændrer imidlertid ikke på, at der skal følges nøje med i uhedsudviklingen for at sikre, at de seneste års stigning i antallet af registrerede uheld ikke fortsætter.

4.2.2 Uhedsudvikling fra 2018-2023

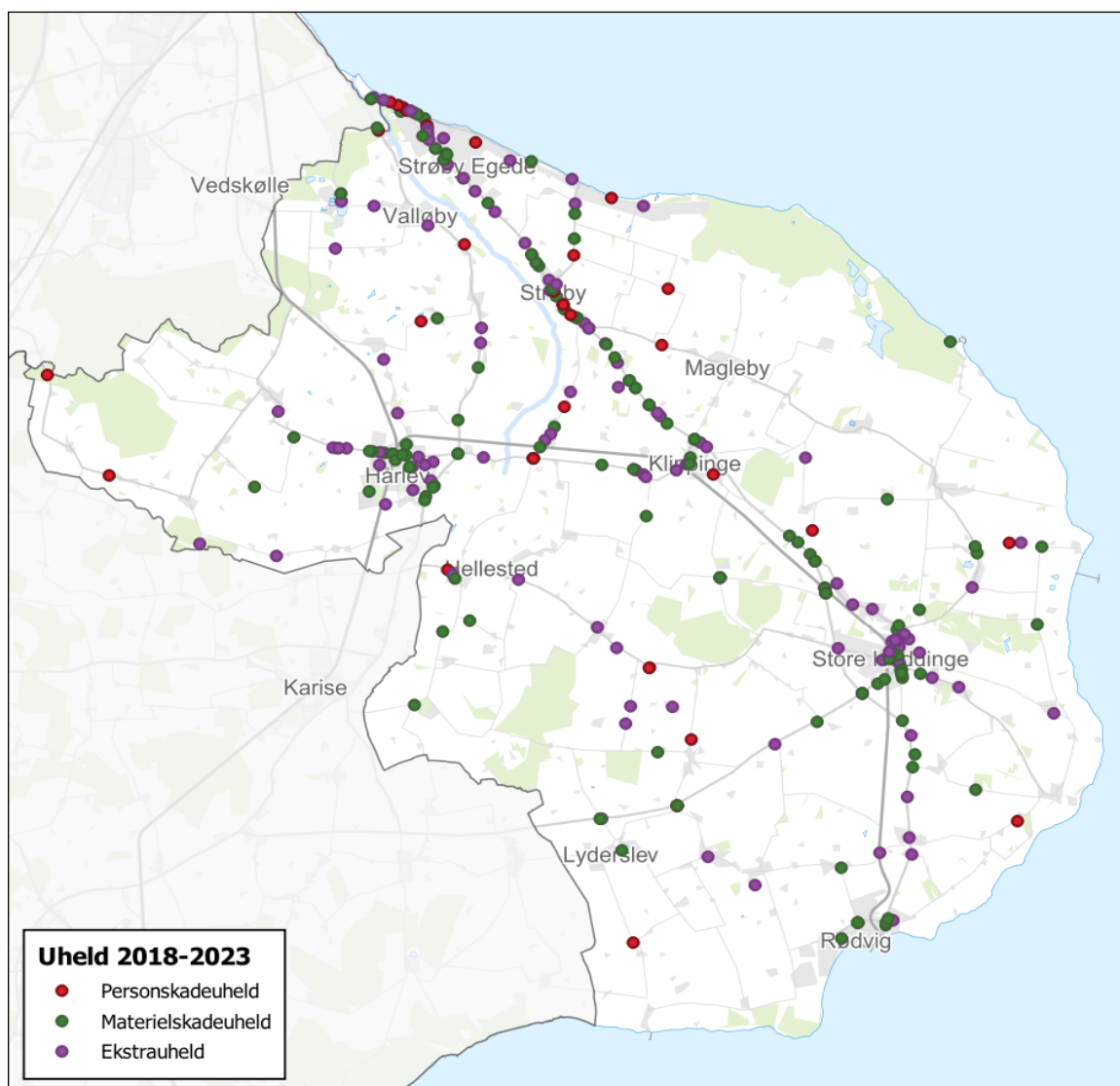
I perioden 2018-2023 er der politiregistreret i alt 300 uheld i kommunen. Disse er fordelt på 38 personskadeuheld med 2 trafikdræbte, 37 alvorligt tilskadekomne og 7 lettere tilskadekomne, samt 147 materielskadeuheld og 115 ekstrauehld. Se figur 6.

Siden 2018 er der sket en stigning på over 40 %. Det fremgår af tabellen, at uhedsantallet er med store udsving, især pga. materielskadeuheldene, hvor der er registreret 17 materiel-skadeuheld i 2019 og 33 i 2021.

Figur 7 viser en kortlægning af alle uheld, som politiet har registreret på kommunens vejnet i perioden 2018-2023. Det fremgår, at flertallet af uheldene forekommer i byområderne og på de større veje, hvor der er den største trafikintensitet. Uden for byerne, i det åbne land og i landsbyerne, er uheldene mere spredt forekommende. Figuren viser både person- og materielskadeuheld samt ekstrauehld.

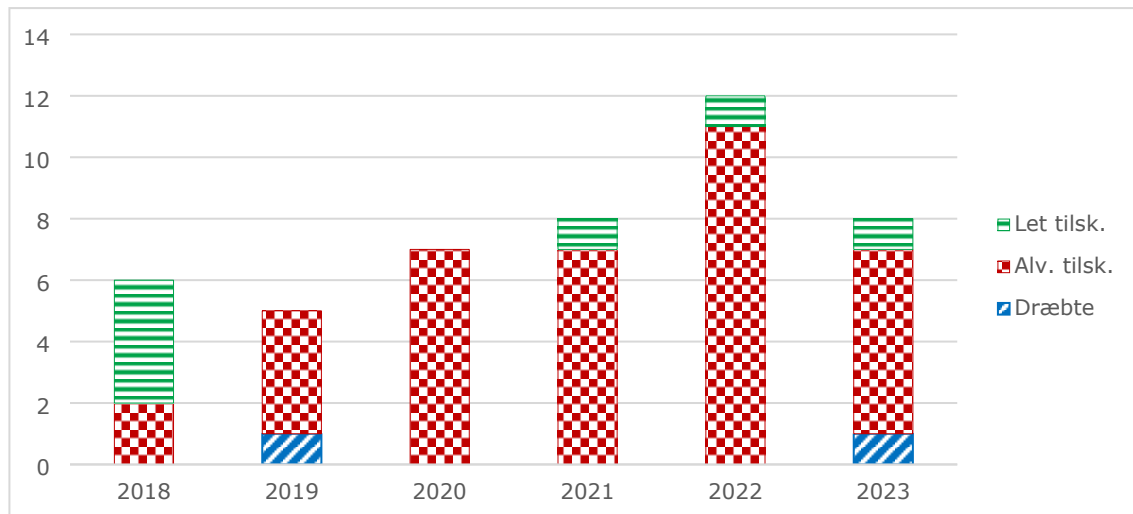


Figur 6: Uheldsudviklingen i perioden 2018-2023

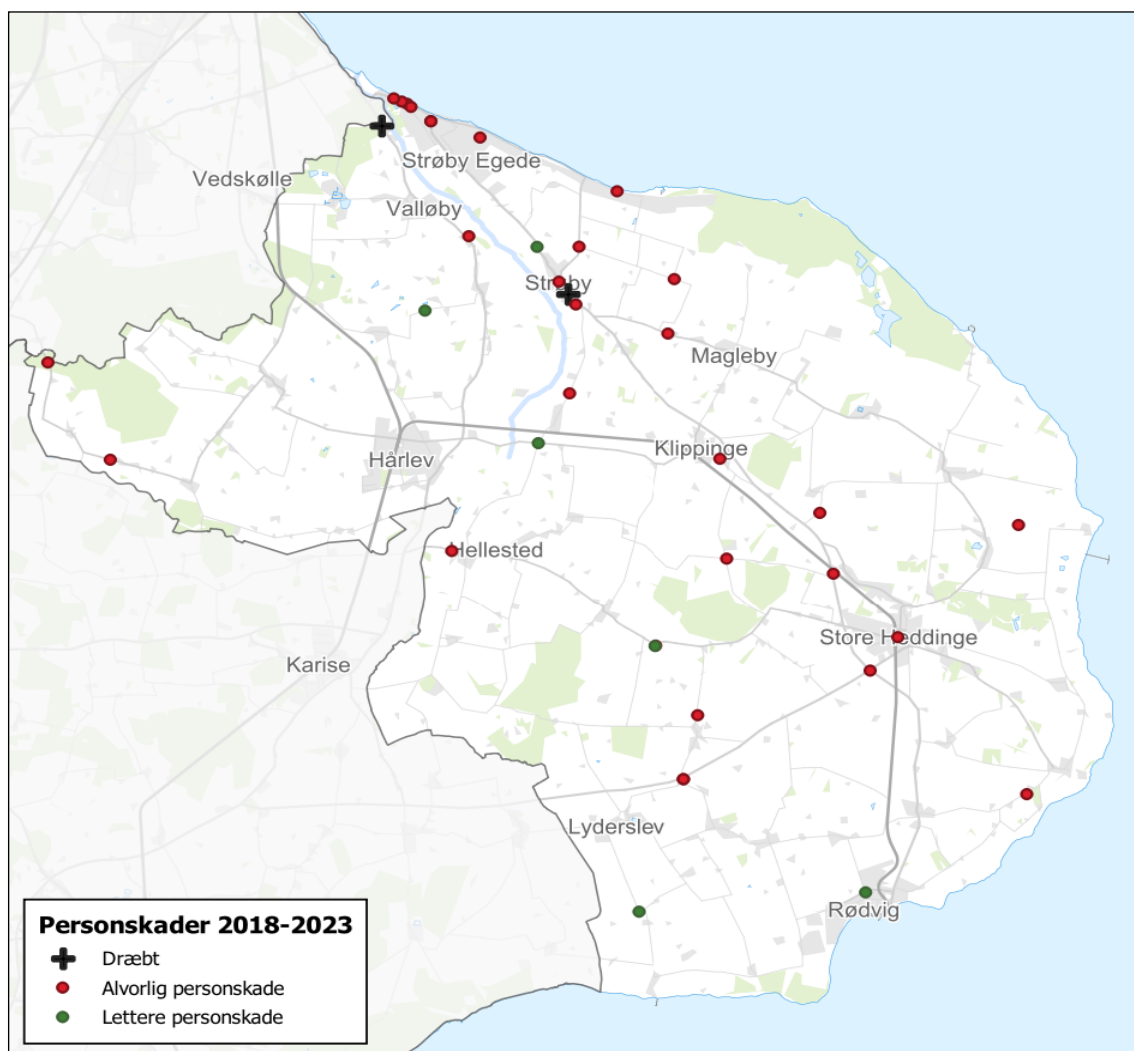


Figur 7: Politiregistrerede uheld i Stevns Kommune i perioden 2018-2023.

Figur 8 viser antallet af personskadeuheld i perioden fra 2018 til 2023. Det ses, at der er en stigning i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikuheld fra 6 – 8 svarende til 33 %. Det lave antal observationer giver meget store procentvise udsving.



Figur 8: Tilskadekomne i personskadeuheld i perioden 2018-2023.



Figur 9: Politiregistrerede personskadeuheld samt angivelse af skadesgrad i Stevns Kommune i perioden 2018-2023.

Figur 9 viser den geografiske placering af uheld med personskade. Det ses, at der er en sammenhæng mellem trafikmængde og antal registrerede uheld.

4.3 Tematisk analyse

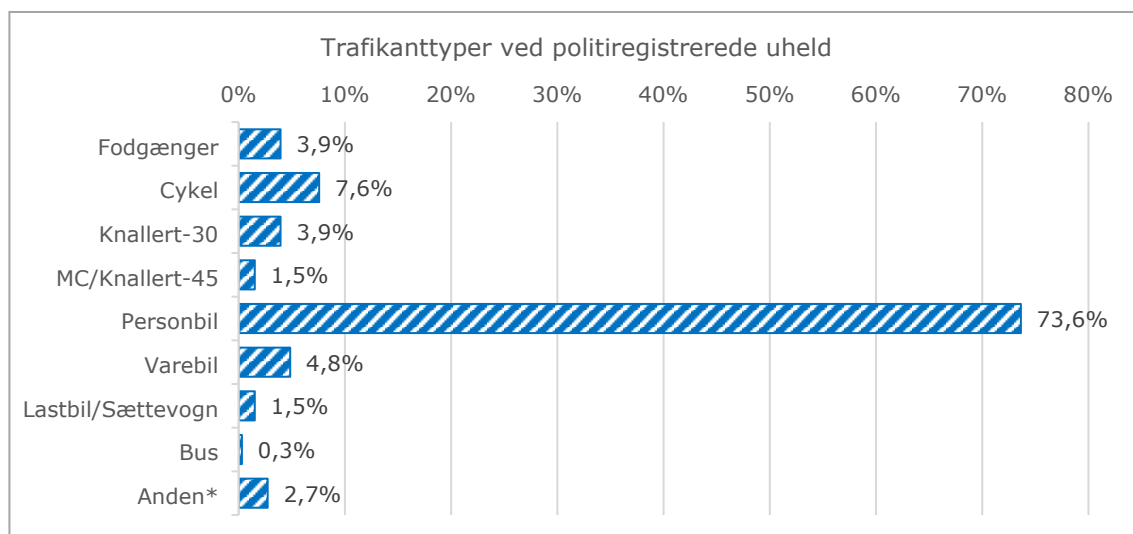
Baseret på politiets oplysninger om uheldene, er der i det efterfølgende afsnit foretaget en række tematiske analyser af uheldene med personskade og materielskade for forskellige trafikantgrupper og typer af uheld. Formålet med disse analyser er at belyse årsagerne til uheldene og at rette fokus mod specifikke områder for at reducere antallet af uheld inden for de enkelte tematikker. Uheld kan opstå af mange årsager, herunder vejens udformning, vejrforhold, omgivelser, køretøjets tilstand og spirituspåvirkning. Den primære årsag til uheld er dog ofte trafikantens adfærd.

Den tematiske analyse fokuserer på de 185 registrerede uheld, der omfatter person- og materiel-skader, i perioden fra 2018 til 2023.

I den tematiske analyse, hvor der foretages sammenligninger med landsplangennemsnittet, skal det bemærkes, at gennemsnittet for landsplan er udregnet for perioden 2018-2022. Dette skyldes, at oplysninger om uheld på landsplan for 2023 endnu ikke er offentliggjort.

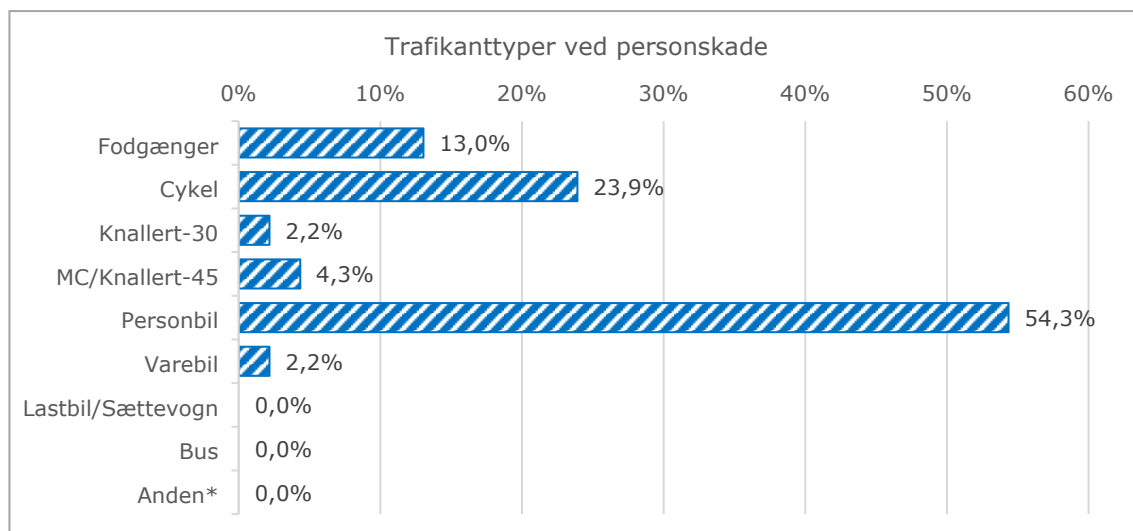
4.3.1 Trafikanttyper

Analysen af trafikuheldene indikerer, at førere af personbiler og varevogne er de mest almindelige trafikantgrupper involveret i uheld. Disse trafikanter udgør omtrent 4/5 af de involverede i person- og materielskadeuheld i perioden 2018-2023. Det bemærkes også, at de lette trafikanter, som inkluderer fodgængere, cyklister og knallertkørere (knallert-30), udgør lige under 1/5 af de involverede. Figur 1010 viser trafikanttypers andel i trafikuheld registreret i perioden 2018-2023.



Figur 10: Trafikanttyper i de politiregistrerede trafikuheld i perioden 2018-2023
 * Anden inkluderer transportmidler som traktorer, motorredskaber og ryttere

Fig. 11 viser, at selvom de lette trafikanter repræsenterer 1/5 af dem, der er involveret i person- og materielskadeuheld, udgør de omkring 2/5 af de dræbte og tilskadekomne. I den nævnte periode er 18 lette trafikanter kommet til skade ud af de 51, der har været involveret i et uheld. Det kan derfor være fordelagtigt at fokusere yderligere på sikkerhedsforanstaltninger for lette trafikanter for at reducere denne procentdel, selvom andelen er mindre end landsplangennemsnittet på næsten 50 %.



Figur 11: Trafikanttyper ved personskeade

* Anden inkluderer transportmidler som traktorer, motorredskaber og ryttere

4.3.2 Spiritus- og narkotikapåvirkning

I perioden 2018-2023 er der registreret 45 uheld, hvor mindst én fører eller fodgænger har været spiritus- og/eller narkotikapåvirket. Det betyder, at der i næsten 1/4 af alle person- og materielskadeuheldene, har været mindst én involveret, der har været påvirket.

I 37 af de 45 uheld har mindst én fører eller fodgænger været påvirket af spiritus. Det svarer til, at der har været en spirituspåvirket i 20 % af alle person- og materielskadeuheld i perioden. Niveaueet ligger højere end landsplangennemsnittet på 10 %.¹

Som resultat af de 37 spiritusrelaterede uheld er 15 personer kommet til skade. Det svarer til, at 1/3 af dem, der er kommet til skade i trafikken, har været impliceret i et uheld med mindst én spirituspåvirket.

Derudover viser analysen at:

- 4/5 af de spirituspåvirkede har været fører af en personbil,
- 2/3 af spiritusuheldene er solouheld uden en modpart,
- de 20 til 39-årige udgør over halvdelen af de spirituspåvirkede,
- knap 2/3 af de spirituspåvirkede er mænd, og
- spiritusuheldene hovedsageligt finder sted i weekenderne og i særdeleshed i aften- og nattetimerne.

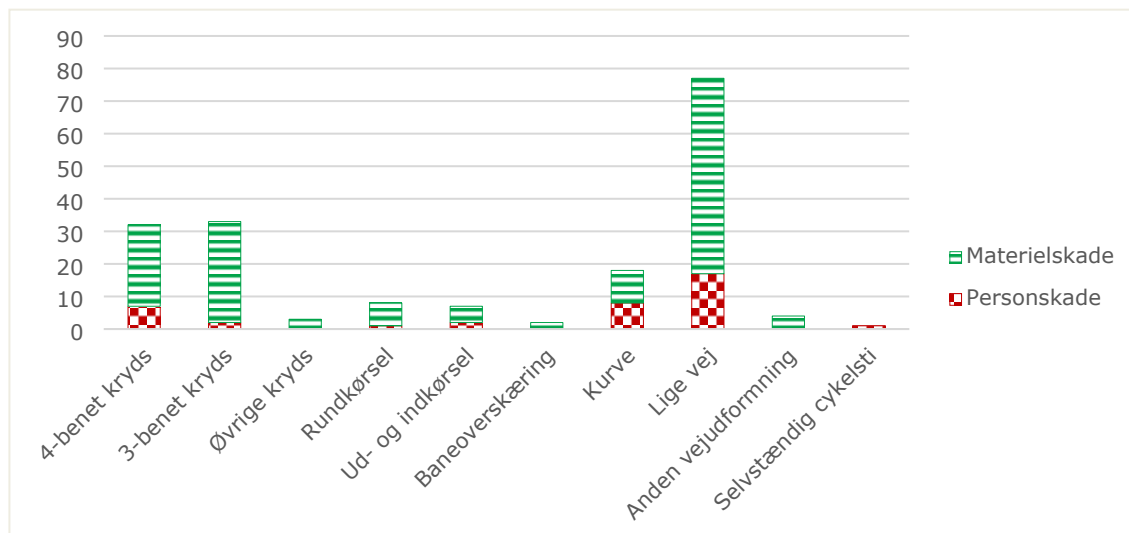
Stevns Kommune deltager i de årlige kampagner mod spirituskørsel, der arrangeres af Rådet for Sikker Trafik, men det bør overvejes, om der skal iværksættes yderligere tiltag målrettet bilister, der som følge af et alkoholproblem jævnligt kører i spirituspåvirket tilstand.

4.3.3 Brug af sikkerhedssele

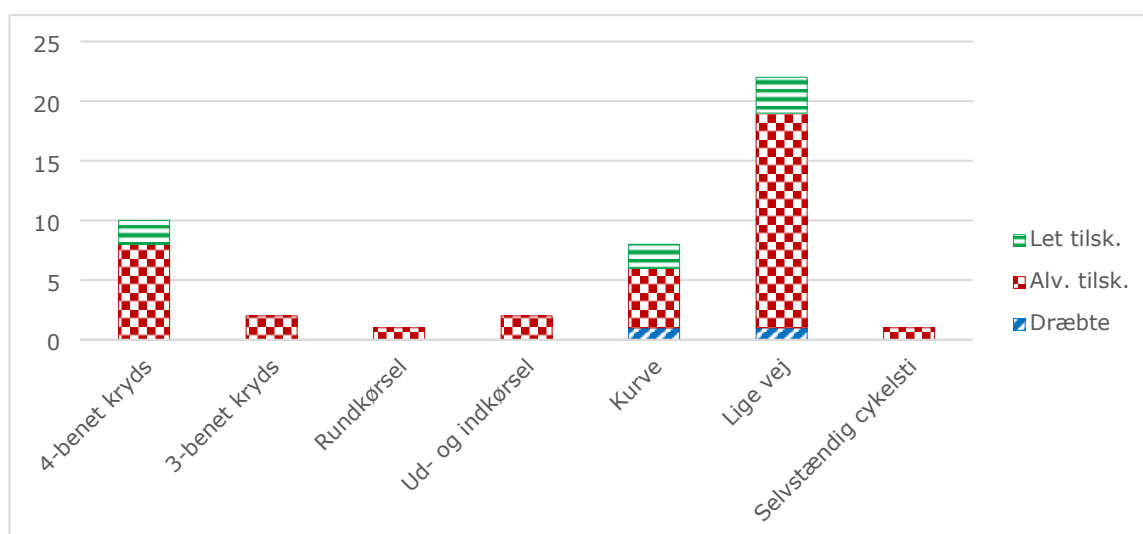
I perioden fra 2018 til 2023 er der registreret selebrug hos 178 involverede førere af personbiler, varevogne, taxier og lastbiler. Af disse havde 170 sele på under uheldet, mens 8 ikke anvendte sele. Dette viser, at brugen af sikkerhedssele er meget udbredt blandt bilister i Stevns Kommune, med en rate på 96 %. Desuden indikerer uheldsdataene, at brug af sikkerhedssele har en positiv indvirkning på omfanget af skader ved uheld. Kun 9 % af de involverede, som anvendte sikkerhedssele, kom til skade, sammenlignet med at 25 % de der ikke anvendte sele kom til skade.

4.3.4 Vejudformning

Af de 185 person- og materielskadeuheld i perioden 2018 til 2023, er mere end 2/5 sket på lige vej. Næsten halvdelen af alle personskadeuheld i kommunen er sket på lige vej. Derudover er lidt over 1/3 af uheldene sket i 3- og 4-benede kryds. Uheld i disse typer kryds udgør ca. 1/4 af alle personskadeuheld.



Figur 12: Person- og materielskadeuheld fordelt på vejudformning



Figur 13: Politiregistrerede personskader i perioden 2018-2023 fordelt på vejudformning

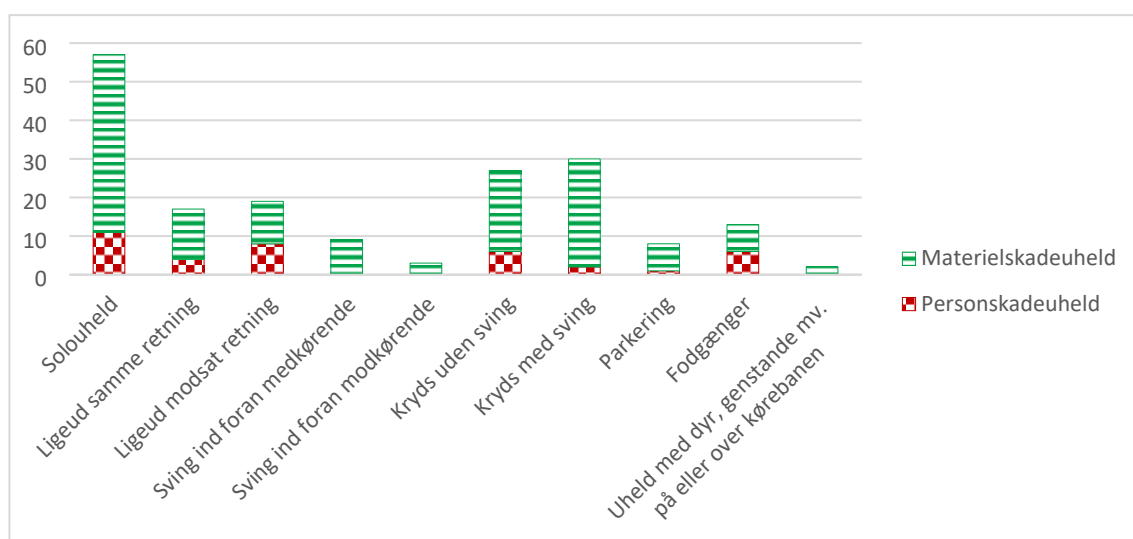
Figur 11 viser fordelingen af person- og materielskadeuheld i forhold til vejudformning mens og figur, der fokuserer på de tilskadekomne i trafikken, viser, at næsten halvdelen af de dræbte og tilskadekomne har været involveret i uheld, der er sket på lige vej. Desuden stammer over 1/4 af de dræbte og tilskadekomne fra uheld, der er sket i 3- og 4-benede kryds.

Person- og materielskadeuheldene er nogenlunde ligeligt fordelt mellem at have fundet sted i by og i åbent land. Imidlertid kommer 70 % af de dræbte og tilskadekomne fra uheld, der er sket i åbent land. Dette indikerer, at risikoen for personskade er større i åbent land end i by, hvilket ligeledes korrelerer med, at hastighederne generelt er højere i åbent land.

4.3.5 Uheldssituationer

Af de 185 registrerede person- og materielskadeuheld i perioden 2018-2023, er over 20 % med personskade. Omkring 40 % af uheldene er sket i kryds med blandede hovedsituationer. Næsten 1/3 af uheldene er solouheld, med i alt 57 registrerede tilfælde. Solouheld er den mest almindelige enkeltstående uheldstype i kommunen, både når man ser på person- og materielskadeuheld samlet, men også ved personskadeuheld alene. På landsplan udgør solouheld mindre end 1/5 af personskadeuheldene.

Derudover udgør frontalkollisioner over 1/5 af alle personskadeuheld. Det er også højere end på landsplan, hvor frontalkollisioner udgør under 10 %.

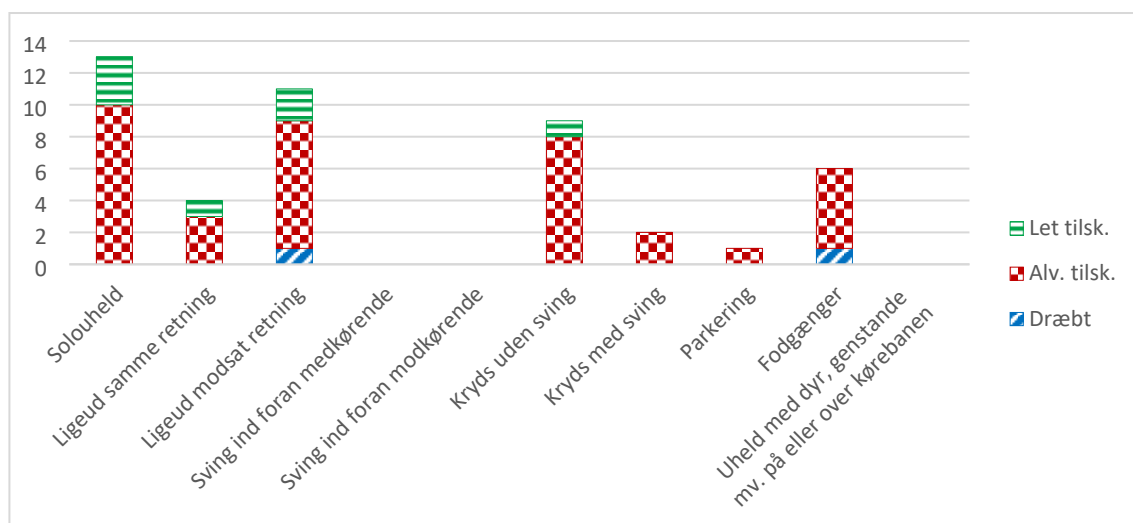


Figur 14: Politiregistrerede uheld i perioden 2018-2023 fordelt på uheldssituation

Næsten halvdelen af de uheld, der involverer fodgængere, resulterer i personskade. Dette mønster gælder også for uheld, hvor trafikanterne kolliderer frontalt med hinanden.

Figur angiver de uheldstyper, hvori der er registreret person- og materielskadeuheld i kommunen.

Når man analyserer trafikdræbte og tilskadekomne (figur), viser det sig, at næsten 30 % af disse tilfælde stammer fra solouheld, og yderligere 30 % er forårsaget af frontalkollisioner, der er sket uden for kryds.



Figur15: Politiregistrerede personskader i perioden 2018-2023 fordelt på uheldssituation

Uheldsdata indikerer, at det for Stevns Kommune især kan være relevant at forsøge at reducere antallet af frontalkollisioner og solouheld på kommunens vejnet.

For solouheld og frontalkollisioner er det vigtigt at bemærke, at en af de mest almindelige årsager er uopmærksomhed. Uopmærksomhed kan skyldes forskellige distraherende faktorer, herunder brug af mobiltelefon, men det kan også skyldes spirituspåvirkning og træthed. Hastighed spiller også en væsentlig rolle i denne type uheld.

For at forebygge solouheld og frontalkollisioner vil kommunen arbejde på at gøre vejene sikrere ved at fokusere på sikre rabatbredder, fjerne potentielt farlige genstande nær vejen og implementere rumleriller, hvor der er en øget risiko for, at bilister kører af vejen. Desuden vil kommunen arbejde på at identificere og forbedre farlige sving og strækninger, herunder de sorte strækninger. Stevns Kommune vil også fortsætte med at deltage i målrettede kampagner mod blandt andet høj hastighed, uopmærksomhed og spirituskørsel.

4.3.6 Vej-, føre-, og sigtforhold

Baseret på politiets uheldsoplysninger kan det konstateres, at mere end 4/5 af alle uheld med person- og materielskade i perioden 2018-2023 har fundet sted i tørvejr. Desuden viser det sig, at 75 % af uheldene har fundet sted på tør vej, mens 20 % er sket på våd vej.

Vedrørende de tilskadekomne kommer mere end 90 % fra uheld i tørvejr, mens lidt færre strammer fra uheld på tørre veje (80 %). Der er ingen registrerede tilfælde af uheld med personskade i snevejr eller på glatte veje.

Når det kommer til sigtforholdene, er det også værd at bemærke, at over 90 % af uheldene er sket under forhold med god sigt, mens mindre end 5 % er sket under nedsat sigt. Derimod stammer over 10 % af de tilskadekomne fra uheld, der er sket under nedsat sigt.

4.3.7 Hastighed

For høj hastighed er ofte en af årsagerne til trafikuheldenes opståen og derfor kan hastighedsoverskridelser have alvorlige konsekvenser. I politiets uheldsregistreringer, er der 257 involverede, hvor både den gældende hastighedsgrænse samt en skønnet hastighed er registreret. Ud af disse er 10 % skønnet til at overskride hastighedsgrænsen i uheldssituationen.

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

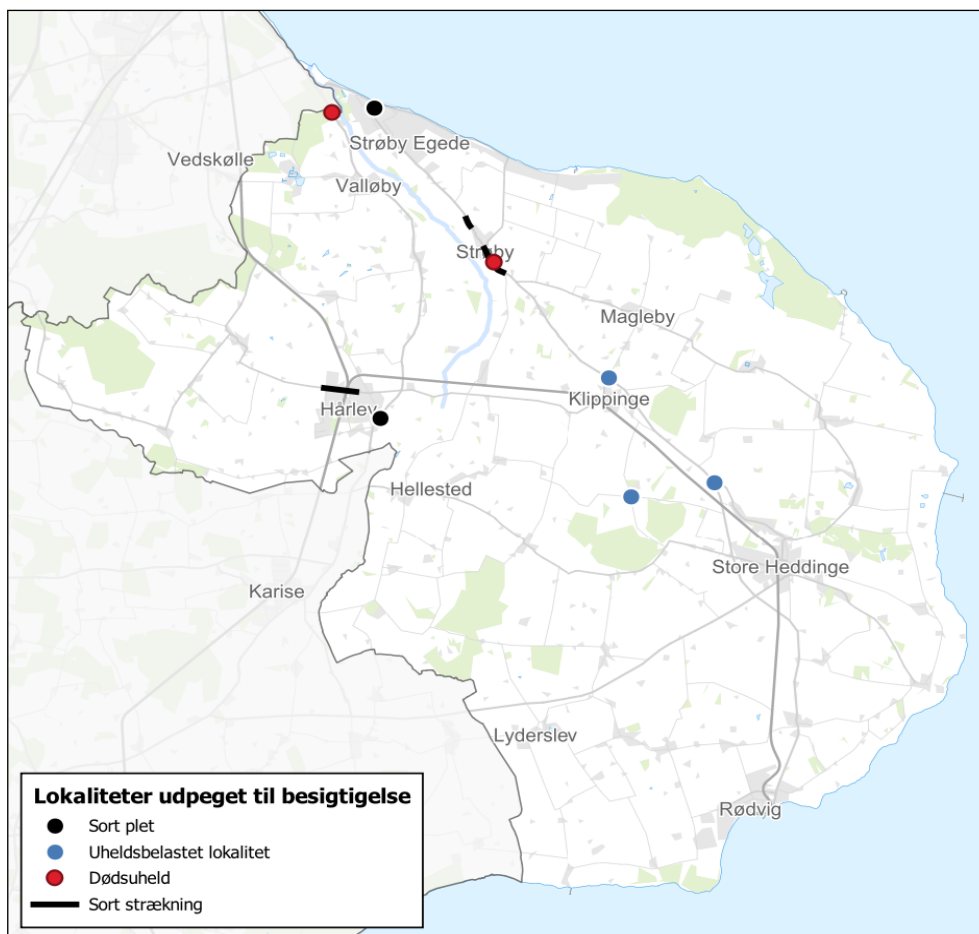
4.4 Geografisk udpegning

I forbindelse med den geografiske udpegning af uheld, er der gennemført en sortpletanalyse på baggrund af uheldsdata for de seneste 5 år fra 2019 til 2023. Analysen bygger på personskade-uheld og materielskadeuheld. Ekstrauheld er ikke medtaget i analysen.

I sort plet analysen er der benyttet følgende kriterier:

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

I perioden 2019 – 2023 er der registreret 159 uheld på vejene i Stevns Kommune, når ekstrauheldene ikke tælles med. Heraf er 31 uheld registreret i sorte pletter, uheldsbelastede lokaliteter eller på sorte strækninger. Figur 16 viser de udpegede lokaliteter og tabel 3 – 5 viser grundlaget for udpegningen.



Figur 16: Sorte pletter, uhedsbelastede lokaliteter, sorte strækninger og dødsuheld i Stevns Kommune på baggrund af ulykker i perioden 2019-2023

Der skal bemærkes, at der er forholdsvis få lokaliteter, som er blevet identificeret som særligt uhedsbelastede lokaliteter og strækninger.

Tabel 1: Sorte pletter på baggrund af politiregistrerede ulykker i perioden 2019-2023

Nr.	Vejnavne	Uheld	Person-skadeuheld	Materiel-skadeuheld	Dræbte	Alvorligt tilsk.	Lettene tilsk.
	Stevnsvej/ Kystvejen	4	2	2	0	2	0
	Køgevej/ Hårlev Bygade	4	0	4	0	0	0

Tabel 1: Uhedsbelastede lokaliteter på baggrund af politiregistrerede ulykker i perioden 2019-2023

Nr.	Vejnavne	Uheld	Person-skadeuheld	Materiel-skadeuheld	Dræbte	Alvorligt tilsk.	Lettene tilsk.
	Bjælkerupvej/ Kirkevej	3	0	3	0	0	0
	Rødvigvej/ Bjælkerupvej	3	0	3	0	0	0
	Kirkeskovvej/ Selnhuusvej	3	1	2	0	1	0

Tabel 3: Sorte strækninger på baggrund af politiregistrerede uheld i perioden 2019-2023

Nr.	Vejnavne	Uheld	Person-skadeuheld	Materiel-skadeuheld	Dræbte	Alvorligt tilsk.	Lettere tilsk.
	Stevnsvej nord for Strøby	4	1	3	0	0	1
	Hovedgaden i Hårlev	4	0	4	0	0	0
	Strøby Bygade i Strøby	6	3	6	1	2	0

På baggrund af kortlægningen, de gennemførte analyser og borgerinput fra de afholdte workshops 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 Lokaliteter udpeget til prioriteret projektliste.

Nr.	Vejnavne	Uheld	Utryghed	Borgerinput
1	Strøby Bygade	X		X
2	Stevnsvej / Kystvejen	X		
3	Kirkeskovvej / Seinhuusvej	X		
4	Bjælkerupvej / Rødvigvej	X		
5	Hovedgaden Hårlev	X		
6	Aggerupvej / Grubberholmsvej		X	X
7	Køgevej/Faxevej/Hårlev Bygade	X		
8	Strandvejen - Strøby		X	X
9	Kronhøjvej		X	X
10	Borgergade		X	X
11	Vemmetoftevej		X	X
12	Arnøje Bygade		X	X
13	Boesdalsvej / Korsnæbsvej		X	X
14	Kystvejen		X	X
15	Højerup Bygade		X	X

Tabel 5. Projektliste med konkrete løsningsforslag:

	Lokalitet	Problem	Løsningsforslag
1.	Strøby Bygade	Uheld – sort strækning	Ændring af afmærkning på kørebanen
2.	Stevnsvej/Kystvejen	Uheld – sort plet	Detailanalyse af uheld, overvågning af signalanlæg
3.	Kirkeskovvej/Seinhuusvej	Uhedsbelastet lokalitet	Bedre forvarsling af kryds, lokal hastighedsbegrænsning evt. rumleriller på sekundærvej.
4.	Bjælkerupvej/Rødvigvej	Uhedsbelastet lokalitet	Lokal hastighedsbegrænsning på primærvej 70 km/t
5.	Hovedgaden Hårlev	Uheld – sort strækning	Opstramning af geometri / afmærkning fartdæpende foranstaltninger
6.	Aggerupvej - Grubberholmsvej	T-kryds med dårlig oversigt	Lokal hastighedsbegrænsning 60 km/t på hver side af krydset. Oversigtstareal i inderside af kurve.
7.	Køgevej/Faxevej/Hårlev Bygade	Uheld – sort plet	Opstramning af geometri – afmærkning på kørebanen
8.	Strandvejen Strøby	Utryghed - hastighed	Ønske om fartdæpende foranstaltninger Etablering af fortov på første del af Strandvejen
9.	Kronhøjvej, Store Heddinge	Ulogisk placering af cykelsti og fortov	Ombytning af fortov og cykelsti langs Kronhøjvej, så fortov ligger inderst mod skel.
10.	Borgergade, Magleby	Utryghed-hastighed	Sanering af byggenemfart evt. 2-1 vej og fartdæpende foranstaltninger
11.	Vemmetoftevej	Uheld-utryghed	Bredere cykelbaner evt. i afvigende farve Krydsning for fodgængere og cyklister ved ny station.
12.	Arnøje Bygade	Utryghed-hastighed	Sanering af byggenemfart 2-1 vej og fartdæpende foranstaltninger
13.	Boesdalsvej / Korsnæbsvej	Utryghed ved udkørsel Boesdalsvej	Opstramning af geometri i krydset – flytning af vigelinje for bedre oversigt
14.	Kystvejen	Utryghed – smal vej dårlige rabatter	Forbedring af rabatter
15.	Højerup	Utryghed	Udarbejdelse af plan for trafikale tiltag

Hovedparten af projekterne fra den tidligere trafikplan er udført. Der er 4 større projekter og et mindre, som endnu ikke er udført:

Tabel 6: Projekter fra tidligere trafikplan som ikke er udført endnu.

	Projekt navn:	Problem	Løsningsforslag	Status
7.	Køgevej – St. Tårnby	Uheld	Etablering af byportheller. Etablering af fællessti. Etablering af 2 stk. krydsningsheller.	Byportheller er etableret.
8.	Køgevej/Tingvej - Rundkørsel	Utryghed	Opsætning af A21 + "krydsende cyklister" i rundkørselens alle 4 ben. - Opsætning af 4 stk. B11 tavler på cykelstien.	Ikke udført
9.	Stevns Landevej/Nørrehusvej	Uheld	- Fartdisplay - B13 tavler på sidevejene Krydsombygning til et forskudt kryds.	Der er etableret fuldt stop på sideveje (B13 tavler)
14.	Varpelevvej	Borgerforslag	Etablering af cykelsti eller cykelbaner fra Varpelev til Klippingevej	Ikke igangsat.
15.	St. Heddinge - Hårlev	Borgerforslag	Etablering af 2-1 vej eller dobbeltrettet cykelsti på strækningen St. Heddinge – Skovvejen – Arnøje	Ikke igangsat.

4.5 Skoleveje

Stevns Kommune har 3 skoledistrikter Strøby, Hårlev og Store Heddinge med hver sin distriktsskole Strøbyskolen, Hotherskolen og Store Heddinge Skole. Kommunen har et ønske om at så mange børn som muligt enten cykler eller går til og fra skole. Nogle forældre vælger at køre deres børn i skole, fordi de mener, at det er for farligt at lade børnene transportere sig selv til skole. Dette kan skabe en ond cirkel, hvor flere vælger at gøre det samme, fordi der er så meget trafik ved skolerne. Ved at lade skolebørnene gå eller cykle til skole lærer børnene bedre at færdes i trafikken samtidig vil den daglige motion være gavnlig for deres sundhed.

Kommunen skal iht. Folkeskolelovens §26 sørge for kørsel af skoleeleverne mellem skolen og hjemmet, når afstanden er større 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 veje, som er vurderet som særligt trafikfarlige for at komme til og fra skole. Stevns Kommune fik i 2018 udarbejdet en rapport, som på grundlag af kriterier om hastighedsgrænser, vejudformning og faciliteter for bløde trafikanter udpegede de særligt trafikfarlige skoleveje for hhv. indskoling (0. –

3. klasse), mellemtrin (4. – 6. klasse) og udskoling (7. – 9. klasse). Kriterierne gælder for veje i åbent land, idet veje i tættere bebygget område som udgangspunkt ikke vurderes som særligt trafikfarlige.

Tabel 7: Kriterier for vurdering af skoleveje fordelt på klassetrin.

Klassetrin	Hastighedsgrænse	Faciliteter for bløde trafikanter	Andet
Indskoling 0. – 3. kl.	>50 km/t	Fortov, cykelsti eller fællessti adskilt fra kørebanen med rabat eller kantsten	
Mellemtrin 4. – 6. kl.	>60 km/t	Fortov, cykelsti eller fællessti adskilt fra kørebanen med rabat eller kantsten. 1 m brede cykelbaner eller kantbaner.	
Udskoling 7. – 9.	80 km/t	Fortov, cykelsti eller fællessti adskilt fra kørebanen med rabat eller kantsten. 1 m brede cykelbaner eller kantbaner. 2 – 1 veje	Ådt < 1000 Kørebanebredde > 4 m for 2 sporede veje Færre end 3 p- og m-uheld på 500 m på 5 år Uoverskuelige vejsving eller bakker

Er de nævnte faciliteter for bløde trafikanter ikke til stede vurderes skolevejen som særligt trafikfarlig.

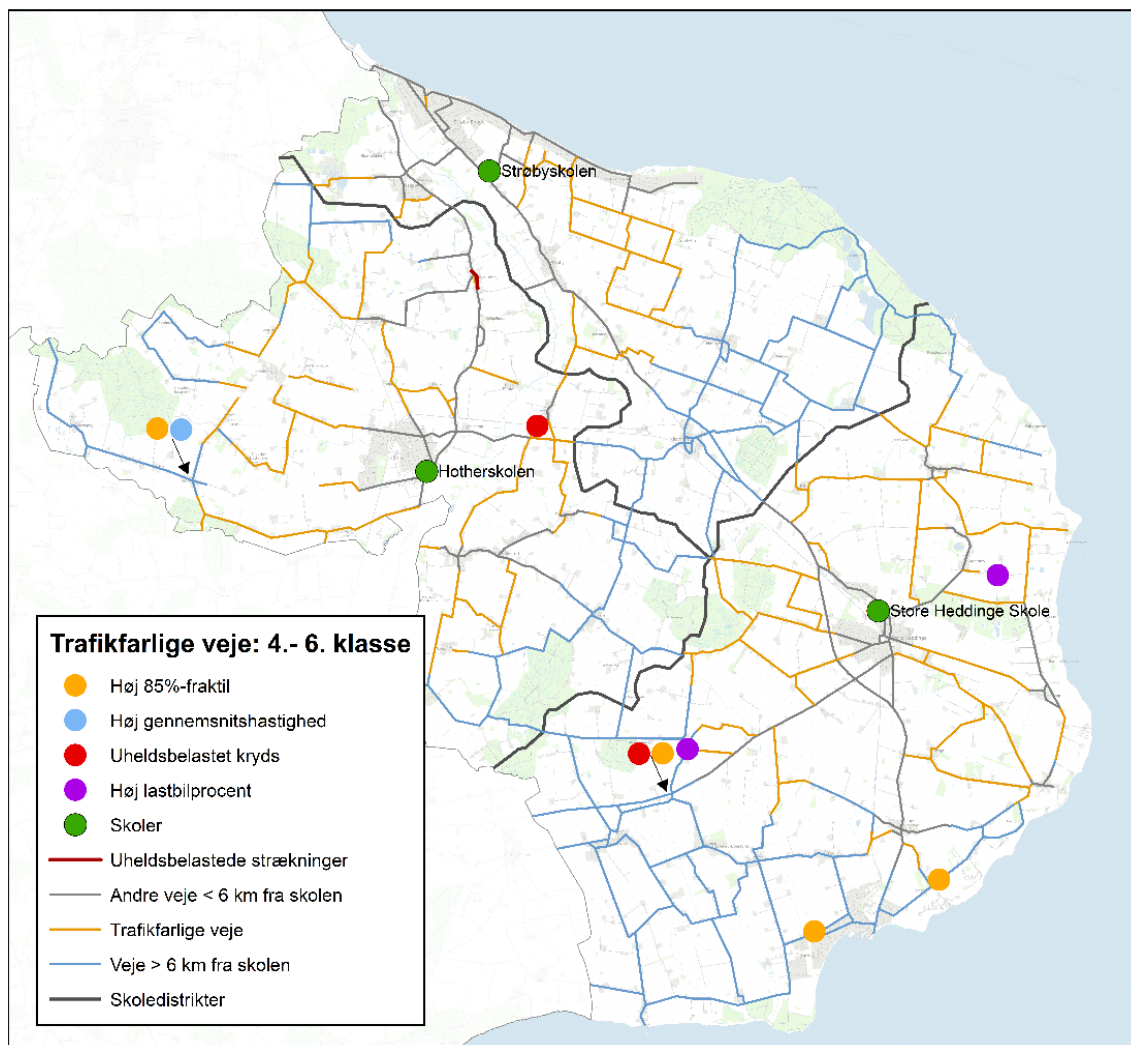
I forhold til vurdering af sikre skoleveje skal det bemærkes, at den sikre skolevej ikke nødvendigvis er den korteste. En sikker skolevej kan også godt bestå af en strækning, hvor det er nødvendigt at stå af cyklen for at trække på fortovet eller omvendt, at man må gå på en cykelsti.

Med udgangspunkt i de nævnte kriterier vurderer kommunens vejteam i samarbejde med skolerne skolevejen for de elever, som ikke opfylder afstandskriterierne for tildeling af buskort. I denne vurdering bliver der taget højde for nye lokale hastighedsgrænser, trafik-saneringer, uheld og andre forhold, som kan have indflydelse på vurderingen af den enkelte skolevej.

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

Rapporten fra 2018 indeholdt kort over de særligt trafikfarlige skoleveje for hhv. indskoling, mellemtrin og udskoling. Disse kort skal opdateres med de tiltag, som er gennemført i den foregående planperiode og skal fremadrettet opdateres en gang om året på baggrund af uheldsanalyser, trafikmålinger og de gennemførte trafiksikkerhedsprojekter.

Kortene kan ses på kommunens hjemmeside: <https://stevns.dk/service-and-selvbetjening/skole-and-uddannelse/skolebus>



Figur 17: Kort fra 2018 rapporten over særligt trafikfarlige veje for 4.-6.-klasse i Stevns Kommune

For elever i 4. – 6. klassetrin, som bor uden for de større byer, er der typisk mange veje, som vurderes som særligt trafikfarlige fordi de ikke opfylder kriterierne for, hvilke faciliteter, der skal være for de bløde trafikanter.

Stevns Kommune arbejder løbende på at forbedre trygheden og sikkerheden for skoleeleverne. I august 2024 blev den længe ventede dobbeltrettede fællessti til Strøbyskolen og Strøby Hallen indviet. Stien forbinder Strøbyskolen med Nicolinelund, Strandroseparken, Nimgården og stisystemet videre mod nord i Strøby Egede. Der er lavet fællesstier gennem Lille Heddinge og der er lavet 2-1 vej på Hårlevvejen mellem Hårlev og Enderslev, på Maglebyvej og en del andre strækninger.



Billede 2: Hårlevvejen lige uden for Hårlev. 2 – 1 vej med 50 km/t

På alle skoler i Stevns Kommune er der skolepatruljer, som hver morgen og eftermiddag sørger for at eleverne kan komme sikkert over vejen tæt ved skolerne. Stevns Kommune bakker op om skolepatruljerne og uddeler hver år en lille hilsen fra Rådet for Sikker Trafik til de børn, som gør en indsats for deres kammerater.

4.6 Lokale hastighedsbegrænsninger

Begrebet lokale hastighedsbegrænsninger dækker skiltning med andre hastighedsgrænser end de generelle hastighedsgrænser for hhv. tættere bebygget område, åbent land og motorveje.

Tabel 8: Lokale hastighedsbegrænsninger etableres efter følgende retningslinjer:

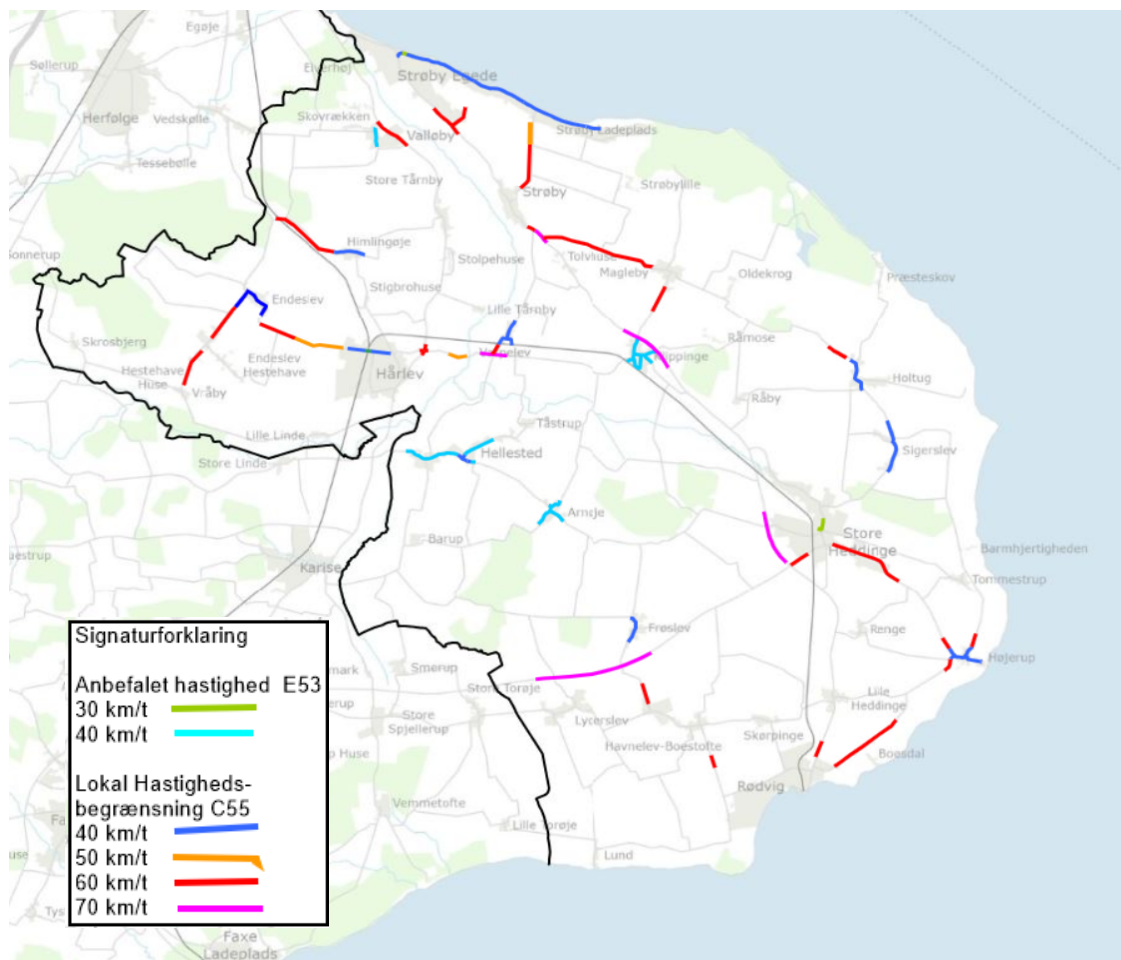
Hastighed	Anvendelse
70 km/t	På trafikveje i åbent land særligt ved prioriterede (vigepligtsregulerede vejkryds) samt i øvrigt på strækninger, hvor det vurderes, at der skal fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle.
60 km/t	2 – 1 veje i åbent land, som neddrøsling af farten inden byggenemfarter samt i øvrigt på strækninger, hvor det vurderes, at der skal fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle. Undtagelsesvis kan der skiltes med 60 eller 70 km/t i tættere bebygget område, hvis forholdene vurderes at være passende til en sådan hastighedsgrænse
50 km/t	2 – 1 veje i åbent land, hvor oversigtsforholdene er begrænsede
40 km/t	Trafiksanerede veje i tættere bebygget område herunder 2-1 veje. Skal suppleres med fartdæmpende foranstaltninger.
30 km/t	Trafiksanerede veje i tættere bebygget område. Skal suppleres med fartdæmpende foranstaltninger

Det har hidtil været politiet, som har truffet afgørelser om lokale hastighedsbegrænsninger efter forhandling med vejmyndigheden. En kommende ændring af Færdselsloven, Lov om offentlige vej og Lov om private fællesveje overdrager denne kompetence til vejmyndighederne, så det er

kommunerne selv, der skal træffe afgørelse om etablering af lokale hastighedsbegrænsninger. Lovændringerne forventes at træde i kraft i juli 2025.

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 sam-men med politiet er vurderet nødvendigt. De lokale hastighedsbegrænsninger skiltes med C55 forbudstavler eller E68,4 zonetavler og varierer fra 70 km/t til 30 km/t.

De nuværende lokale hastighedsbegrænsninger på vejene i Stevns Kommune fremgår af figur.



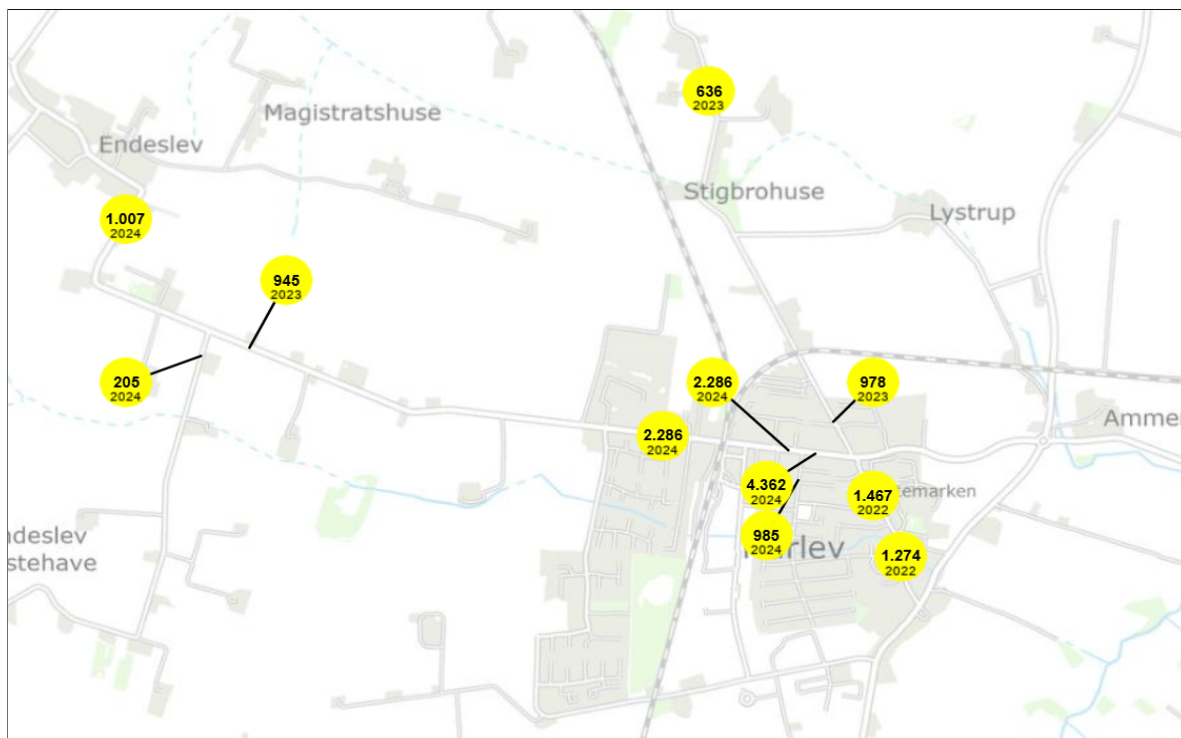
Figur 18: Lokale hastighedsbegrænsninger og anbefalede hastigheder i Stevns Kommune

En anden mulighed er at skilte med E53 oplysningstavler anbefalet hastighed, som angiver, at en strækning er forsynet med fartdæmpende foranstaltninger, som er dimensioneret til kørsel med den anbefalede hastighed. Her gælder den generelle hastighedsgrænse stadig.

Stevns Kommune foretager løbende trafikmålinger på de offentlige veje for at følge udviklingen i trafikmængden og trafikanternes hastighedsadfærd på vejnettet. Målingerne bliver lagt ind på et interaktivt kort, som for hvert tællested kan vise:

- Årsdøgntrafikken
- Antal lastbiler pr. døgn
- Gennemsnitshastighed
- 85% fraktil (85% af bilerne kører med en hastighed, der er mindre end denne hastighed)

Ved at klikke på de enkelte målesteder kan man desuden se, hvilken hastighedsbegrænsning, der gælder ved målestedet.



Figur 19: Udsnit af det interaktive kort over trafiktællinger i Stevns Kommune. Her er det årsgennemsnittet på veje i Hårlev og nærmeste omegn. Kortet kan ses ved at klikke på linket: [Trafiktællinger Stevns](#)

4.6.1 Hastighedsmålinger - overskridelser

85% fraktilen er et godt måltal til at indikere om der er et problem med hastighederne på en given vejstrækning. Trafiktællingerne udført i 2022 – 2024 viser følgende lokationer, hvor 85% fraktilen er højere end hastighedsgrænsen på målestedet. Op til 5 km/t over hastighedsgrænsen er markeret med grønt. Fra 5 – 10 km/t over hastighedsgrænsen er markeret med gult. Rød markering er mere end 10km/t over hastighedsgrænsen.

Tabel 9: 85% fraktiler fra trafiktællinger udført i 2022 - 2024

Vejnavn	Lokation	85% fraktil	Hastighedsgrænse	Bemærkning
Boestoftevej	Havnelev	50,1	50	Byggenemfart
Sigerslevvej	Sigerslev	50,6	50	Byggenemfart (målt 2022)
Vesterbro	Store Heddinge	51,0	50	Indfaldsvej, tættere bebygget område
Gammel Køgevej	Klippinge	51,1	50	Byggenemfart
Lundevej	Lille Linde	51,1	50	Byggenemfart
Hårlev Bygade		51,4	50	Vej, tættere bebygget område
Lerskovvej	Vråby	51,5	50	Byggenemfart
Køgevej	N. for Valløby	81,6	80	Vej i åbent land
Skørpingevej	Skørpinge Øst	51,8	50	Byggenemfart
Strøby Bygade		52,2	50	Byggenemfart
Kystvejen		42,5	40	Bystrækning, lokal 40 km/t
Strandvejen	2 -1 vej 60 km/t	62,5	60	2 – 1 vej i åbent land 60 km/t
Mandehoved		52,5	50	
Bygaden	Hellested	52,6	50	Byggenemfart, blå 40 km/t
Stevnsvej	Strøby Egede	52,7	50	Byggenemfart

Strøby Bygade		52,7	50	Byggenemfart
Borgergade		52,9	50	Byggenemfart
Skørpingevej	Skørpinge vest	53,0	50	Byggenemfart
Vallørækken	V. for Valløby	53,3	50	Bystrækning ud af Valløby mod vest
Kirkevej	Klippinge	53,5	50	Byggenemfart
Lyderslev Bygade	Lyderslev vest	53,5	50	Byggenemfart, vest
Klippingevej	Syd for Tolvhuse	83,9	80	Vej i åbent land
Rengegade	Syd for Højerupvej	54,2	50	Indfaldsvej i tættere bebygget område
Kystvejen		44,4	40	Bystrækning, lokal 40 km/t
Hovedgaden	Hårlev	44,9	40	Byggenemfart, lokal 40km/t
Strandvejen	2 – 1 vej 50 km/t	56,5	50	2-1 vej 50 km/t ved campingplads
Tåstrupvej	Risby	56,7	50	Byggenemfart
Himlingøjevej	Hårlev	56,8	50	Indfaldsvej, tættere bebygget område
Arnøje Bygade	Arnøje	57,6	50	Byggenemfart
Bjælkerupvej	Nord for Bredeløkkevej	88,3	80	Vej i åbent land
Hovedgaden	Hårlev	48,3	40	Byggenemfart, lokal 40 km/t
Tingvej	Vest for Maglehøjvej	78,7	70	Vej i åbent land, lokal 70 km/t
Møllehøjvej 1)	Boestofte	59,3	50	Indfaldsvej tættere bebygget område
Maglebyvej	2 – 1 vej 60 km/t	70,1	60	2 – 1 vej i åbent land, 60 km/t
Frøslev Bygade 1)	Frøslev	52,8	40	Byggenemfart, lokal 40 km/t
Hårlevvejen	Endeslev	55,1	40	Indfaldsvej, tættere bebygget område, lokal 40 km/t
Maglebyvej	2 – 1 vej 60 km/t	77,8	60	2 – 1 vej i åbent land, 60 km/t

1) Begge steder er der dialog med borgerne om fartdæmpende tiltag.

Grøn markering giver erfaringsmæssigt ikke grund til bekymringer.

Gul markering hastighedsniveauet er forhøjet og der bør laves en nærmere analyse af trafiktællingen og strækningen samt uheldsbilledet.

Rød markering her skal der laves en nærmere analyse af trafiktællingen og strækningen samt uheldsbilledet, så der kan iværksættes tiltag, som kan reducere hastighedsoverskridelserne.

De nuværende lokale hastighedsbegrænsninger i Stevns Kommune er altovervejende placeret, hvor der har været et behov for at få sænket hastighedsniveauet for at øge trygheden og trafikikkerheden.

På de afholdte borgerworkshops var hastighed et af de gennemgående temaer og der kom kommentarer til lokale strækninger samt ønsker om lokale hastighedsbegrænsninger og fartdæmpende foranstaltninger. Kommentarer og ønsker er samlet i tabel 10.

Tabel 10:

Vejnavn	Nuværende hastighedsgrænse	Ønsket hastighedsgrænse	Kommentar
Strøby Bygade	50 km/t	40 km/t	Ønske om lokal hastighedsbegrænsning gennem Strøby
Stevnsvej	60 km/t	50 km/t	Fra Lendrumvej til bytavlen
Hovedgaden Hårlev	40 km/t		Kommentar om hastigheder

Aggerupvej - Grubberholmsvej	80 km/t	60 km/t	På hver side af Skovbovej, t-kryds med dårlig oversigt.
Gammel Køgevej	50 km/t		Kommentar om hastigheder
Korsnæbsvej v. Boesdalsvej	60 km/t		Kommentar om hastigheder
Vemmetoftevej	50 km/t		Kommentar om hastigheder
Indfaldsveje Højerup	60 km/t		Ønske om fartdæmpende foranstaltninger

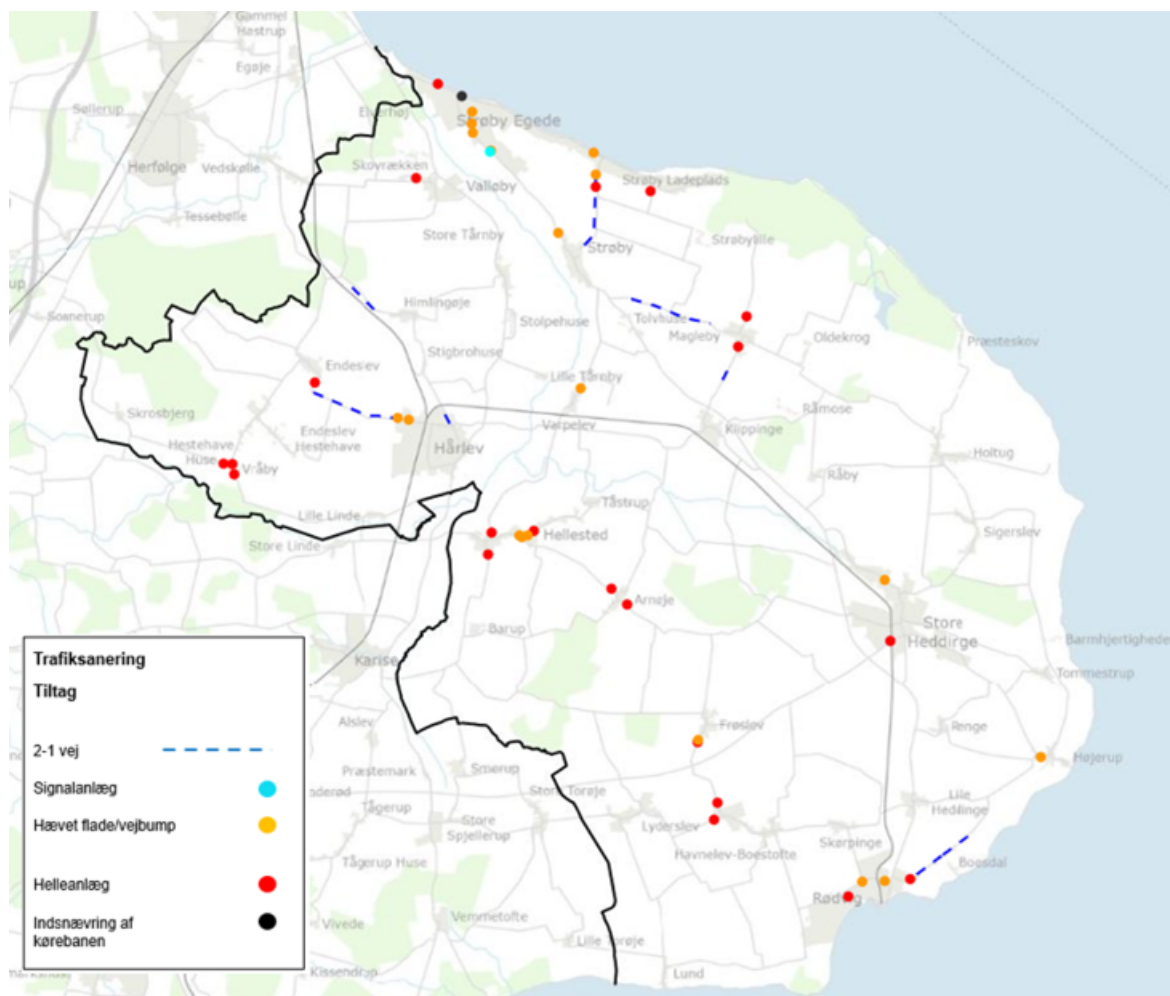
Kommentarer fra de afholdte workshops til hastigheder og ønsker om yderligere lokale hastighedsbegrænsninger og fartdæmpende foranstaltninger.



Figur 20. Ønsker fra borgermøderne relateret til hastighedsgrænser.

4.7 Trafiksaneringer i landsbyer

For at forbedre trafiksikkerheden og trygheden har Stevns Kommune i perioden 2018 – 2024 gennemført en række tiltag på vejene bl.a. etablering af chikaner, hævede flader og vejbump, 2-1 veje, signalanlæg og indsnævring. Disse fremgår af figur 21.



Figur 21. Kort over udførte trafiksaneringsprojekter 2018 - 2024

4.8 Indsatsområder

På baggrund af uheldsanalysen, input fra de afholdte borgerworkshops og efterfølgende besigtigelse af udvalgte lokaliteter er der udpeget følgende indsatsområder for trafiksik-kerhedsarbejdet i de kommende fire år:

- Hastighed
- Uheldsbelastede lokaliteter, Sorte pletter og strækninger
- Skoleveje
- Uheld med fokus på eneuheld og sprituheld
- Kampaner

Indsatsområderne er udpeget ud fra en vurdering af, hvor der er størst potentiale for at for-bedre trafiksikkerheden og dermed reducere antallet af trafikuheld og tilskadekomne i trafikken.

Med afsæt i de 5 indsatsområder har Stevns Kommune opstillet overordnede projektforslag målrettet det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde i kommunen.

Tabel 11: Liste over overordnede projektforslag målrettet trafiksikkerhed

Indsatsområde	Overordnede projektforslag
Hastighed	- Tiltag på strækninger hvor 85% fraktilen er mere end 10 km/t over den generelle eller skilte hastigheds-begrænsning. eller hvor det opleves utrygt at færdes grundet den høje fartgrænse. Nærmere beskrevet i projektlisten til handlingsplanen. - Udarbejdelse af en hastighedsplan med en screening af behov for yderligere lokale hastighedsbegrænsninger eller fartdæmpende tiltag - Nationale hastighedskampagner
Skolebørn i trafikken	- Trafikpolitik på skolerne - Nationale kampagner ved skolestart - Opdatering af kort over særligt trafikfarlige veje
Sorte pletter og utryghed	- Tiltag på lokaliteter, som er udpeget i sortpletanalysen. - Trafikal analyse af følgende utrygge strækninger: - Strøby Bygade - Kystvejen
Kampagner	Adfærdsregulerende kampagner med særlig fokus på hastighed, spiritus og eneuheld
Uheld	- Tiltag på lokaliteter, som er udpeget i sortpletanalysen. Nærmere beskrevet i projektlisten til handlingsplanen. - Udarbejdelse af årlige uheldsrapporter for at få status på uheldsudviklingen. - Analyse af eneuheld og spiritusuheld

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 trafiksikkerhed.

Kommunens veje er derfor inddelt i 3 vejklasser:

1. Trafikveje / gennemfartsveje
2. Fordelingsveje
3. Lokalveje

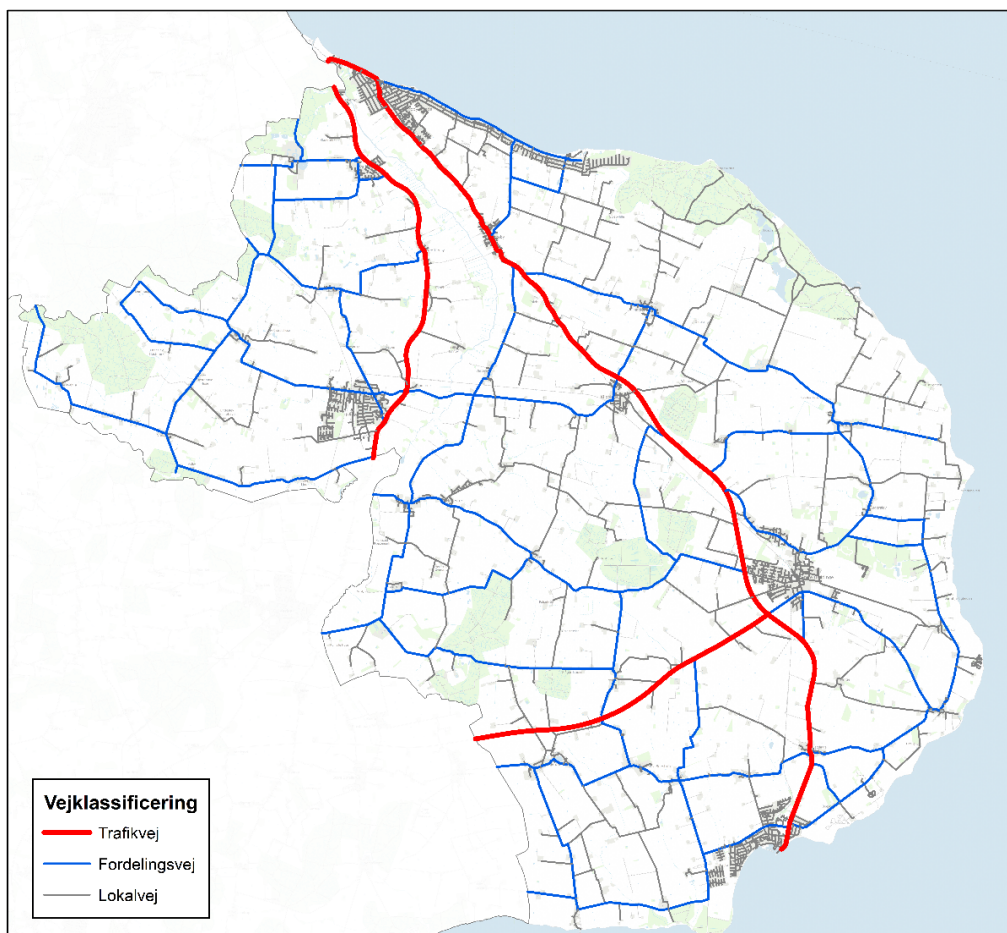
Vejklasserne danner baggrund for administrationen af vejene for så vidt angår myndighedsopgaver anlæg- og driftsopgaver herunder snerydning og glatførebekæmpelse.

Vejklassificeringen er med til at skabe et funktionelt og sammenhængende vejssystem, 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.

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

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 pt. ingen statsveje i Stevns Kommune.



Figur 22: Vejnettet i Stevns Kommune opdelt på vejklasser

Trafikveje/gennemfartsveje

Trafikvejene/gennemfartsvejene er indrettet til en hurtig og sikker afvikling af den gennemkørende trafik. På trafikvejene er der fokus på sikkerhed og god fremkommelighed.

Trafikken tilstræbes afviklet 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. Med mange større landbrug i kommunen er der dog i perioder langsomt kørende landbrugskøretøjer på trafikvejene.

Hastighedsgrænsen er som udgangspunkt 80 km/t i åbent land og 50 km/t i tættere bebygget område, men lokalt kan der være fastsat andre hastighedsgrænser.

Trafikvejene i Stevns Kommune er generelt karakteriseret ved følgende:

- Vejene er anlagt som tosporede veje
- Køreretningerne er adskilt vha. midtlinjer, spærringslinjer eller rumleriller.
- Cykeltrafikken afvikles som udgangspunkt 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 ofte med kanalisering på trafikvejen.
- Vejene er facadeløse og antallet af overkørsler er begrænset.
- I signalanlæg er de venstresvingende sikret en konfliktfri afvikling med separatregulering
- Busstoppesteder tilstræbes at være anlagt i buslommer.
- Standsning og parkering er henvist til parkeringslommer og rastepladser.
- Der vejvises til nær- og fjernmål fra en trafikvej og der kan opsættes service vejvisning.

Kommunen har tre større trafikveje: rute 261, rute 154 og rute 209. Rute 261 forbinder Strøby Egede i den nordlige del af kommunen med Rødvig i den sydlige del af kommunen. Der er anlagt cykelstier hele vejen på nær ca. 3,7 km mellem Rengegade og Fægangen. Rute 209, den anden forbinder Strøby Egede med Faxe Kommune via Hårlev i den vestlige del af kommunen. Her er der kantbaner gennem Store Tårnby og cykelstier langs vejen på resten af strækningen. Rute 154 forbinder Store Heddinge i den østlige del af kommunen med Faxe Kommune. Der er ikke cykelstier langs rute 154.

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 områder. Der kan i åbent land forekomme lokale hastighedsbegrænsninger på 60 – 70 km/t og i bygennemfarer 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 prioriterede kryds eller rundkørsler. Krydsninger mellem fordelingsveje og lokalveje sker i prioriterede kryds.
- Fordelingsvejene har begrænset facadeadgang.
- Parkering på kørebanen er normalt ikke tilladt på fordelingsveje.
- Der vejvises til nær- og fjernmål fra en fordelingsvej og der kan opsættes service vejvisning

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 tilgængeligheden til de enkelte ejendomme.

Trafikafviklingen i tættere bebygget område sker primært på de lette trafikanters præmisser. I åbent land er det ofte smalle veje med lav trafikintensitet.

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. Af hensyn til tryghed og trafiksikkerhed kan der lokalt fastsættes lavere hastighedsgrænser 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.

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 borg-erne 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.

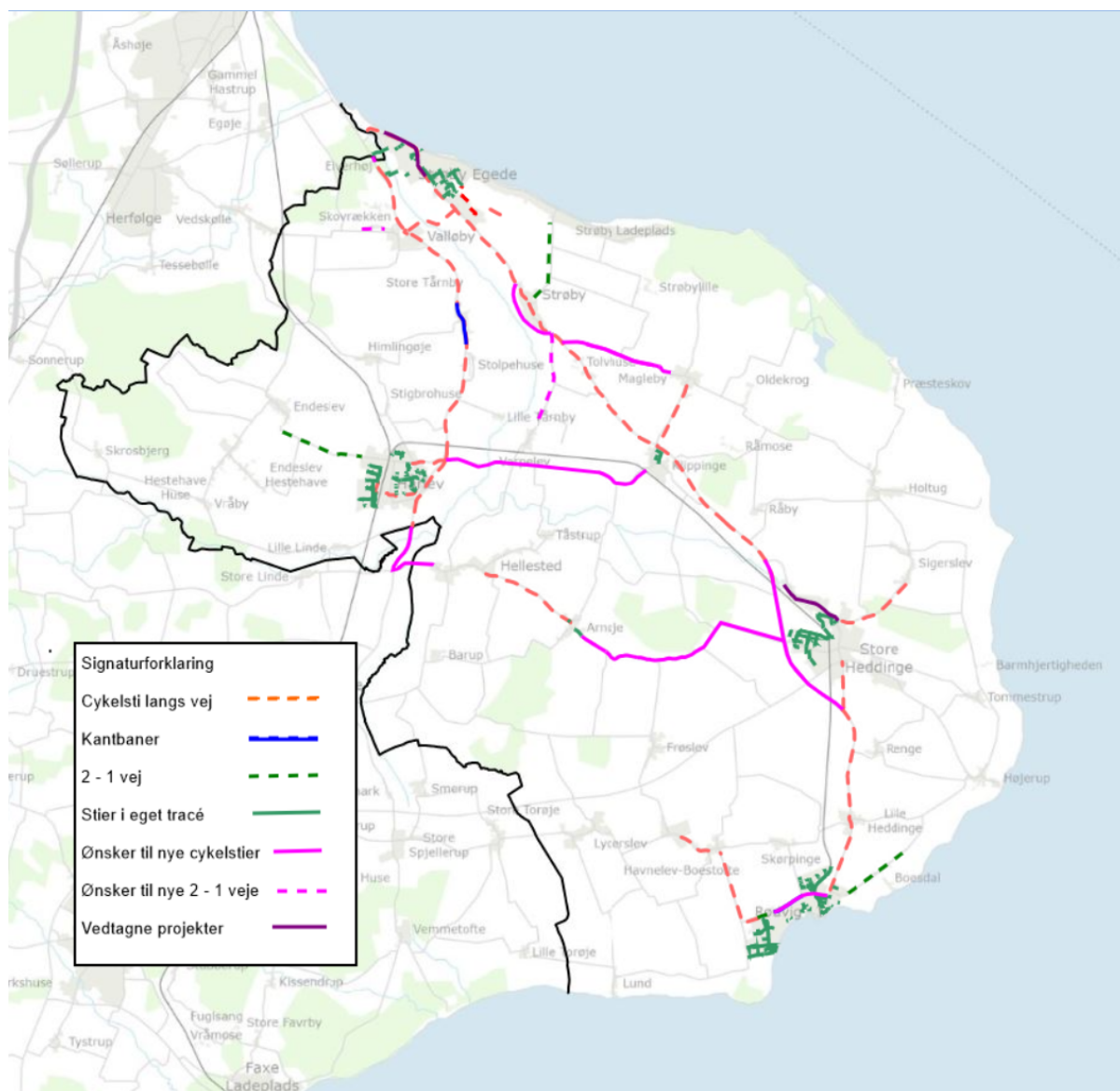
Der skal derfor løbende arbejdes på at danne et overordnet, sammenhængende stinet, der kan lede skolebørn og andre rundt mellem skole, arbejdspladser og fritidsaktiviteter. Det skal være et stinet med god trafiksikkerhed og tilgængelige forbindelsesmuligheder videre rundt i kommunen. Et stinet, hvor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

Mål for trafikstier og cykelruter i Stevns Kommune:

- At fremme et trafikstinet, der indbyder til mere miljøvenlige transportformer, og som kan ansopre befolkningen til at vælge et transportmiddel, der bidrager til folkesundheden
- At fremme et overordnet trafikstinet, der sikrer god fremkommelighed og høj trafiksikkerhed.
- At have fokus på børn og deres behov for færden 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. 40 km cykelstier og cykelbaner primært langs trafikvejene.

Figur 23 viser, de eksisterende cykelstier, cykelbaner og 2-1 veje samt ønsker til nye tværgående cykelstiforbindelser mellem Klippinge og Hårlev og langs Skovvejen mellem Store Heddinge og Arnøje samt en forbindelse mellem Hellested og Hårlev. Desuden en cykelsti fra Varpelev til Klippingevej. Disse stier vil binde cykelstinettet sammen på tværs af kommunen og skabe større tryghed og sikkerhed for de bløde trafikanter. Kortet viser også ønsker til cykelstier fra de afholdte borgerworkshops og høringsfasen.



Figur 23: Kort over eksisterende cykelstier, fællestier og gangstier samt ønsker til nye cykelstiforbindelser

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. Desuden arbejdes på at skabe bedre sammenhæng i stisystemerne i Strøby Egede.

6. Byudvikling

I forbindelse med byudviklingen i Stevns ønsker kommunen, at det sker med fokus på kva-litet, det rekreative, kulturhistorien og landskabsværdier, som sammen skal danne afsæt for nye spændende by- og boligområder. Udvikling i byerne har indflydelse på trafikken og i forbindelse med byudviklingsprojekter, skal de forventede trafikale konsekvenser vurderes så der kan iværksættes tiltag på det eksisterende vej og stinet eller om nødvendigt etableres helt nye veje.

I de følgende 4 afsnit fokuseres på de 4 største byer i kommunen: Strøby Egede, Store Heddinge, Hårlev og Rødvig.

6.1 Strøby Egede

Strøby Egede ligger i den nordlige ende af kommunen ud til Stevnsvej.

Stevnsvej gennem Strøby Egede er med en årsdøgntrafik på over 13.000 biler Stevns Kommunes mest trafikerede vej, da den er vejen ind og ud af kommunen for al trafik til mål øst for Tryggevælde å. Øst for Stevnsvej ligger Kystvejen og langs den ligger et større sommerhusområde ud til Køge Bugt. Området blev udstykket i løbet af 1960'erne og omfatter i dag adskillige grundejerforeninger. En del af sommerhusområdet fik i 2019 status som almindelig byzone. Kystvejen er den primære forbindelse til Stevnsvej. Der kører ca. 4.400 biler i døgnet på Kystvejen lige inden den rammer Stevnsvej. Kystvejen er imidlertid en meget smal vej med et vejudlæg på kun 6 m, hvilket i tidernes morgen nok var tilstrækkeligt, men nu i 2025 har det sine begrænsninger.

Centralt omkring Stevnsvej ligger to større parcelhusområder og omkring Kystvejens tilslutning til Stevnsvej ligger Strøby Egede Centret med forsamlingshus, 2 dagligvarebutikker, enkelte andre butikker, et par caféer og et apotek.

Byudviklingen i området er i de senere år primært sket mod syd på den østlige side af Stevnsvej ved Valnøddevej og Hybenrosevej, som ligger i udkanten af Strøby Egede. Som en konsekvens denne udvikling blev de to vejtilslutninger bygget om i 2018 og i 2024 er der etableret et signalanlæg ved Hybenrosevej.

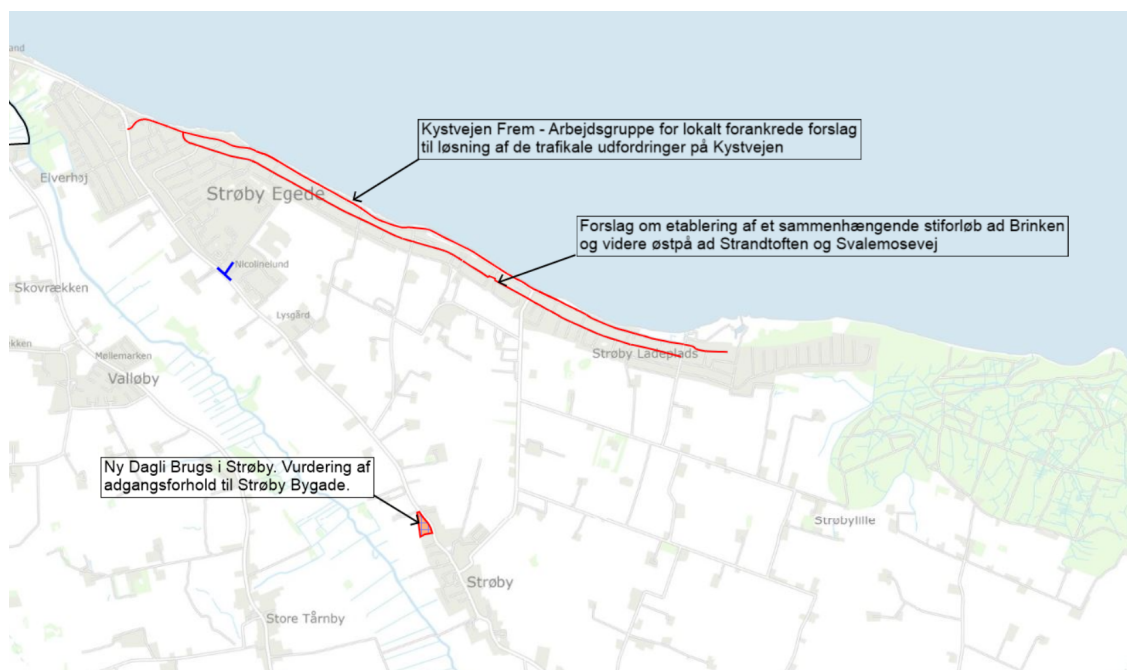
6.1.1 Trafikale udfordringer

Med mere end 13.000 biler dagligt igennem Strøby Egede fra Kystvejen til Prambroen er trafikken præget af kødannelse og langsom kørsel morgen og eftermiddag. Med stor trafik-belastning følger også trafikuheld, da antallet af uheld alt andet lige stiger jo flere biler, der kører. Udviklingen i trafikken og uheldsbilledet på Stevnsvej følges nøje og særligt krydset Stevnsvej – Kystvejen skal analyseres, da det er udpeget som en sort plet.

Kystvejen er med den smalle kørebane og stigende trafikbelastning frem til Stevnsvej præget af opkørte rabatter og huller i kanten af kørebanen. Dette gør strækningen utryk for især de bløde trafikanter. Der er tidligere udarbejdet projektforslag til en ombygning af veje til en 2-1 vej med fartdæmpende foranstaltninger. Kystvejens snævre vejudlæg betød imidlertid, at projektet ville kræve relativt omfattende indgreb på de tilstødende ejendomme og det blev derfor ikke gennemført. Der er sat penge af til forbedring af Kystvejen og nedsat en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra de lokale grundejerforeninger og forvaltningen. Målet er at finde nogle lokalt forankrede løsninger på udfordringerne på Kystvejen.

6.1.2 Igangværende og kommende projekter

Centralt i Strøby Egede er der pt. ikke større projekter i gang. Ved Hybenrosevej er der i 2024 etableret et signalanlæg, så trafikken fra boligområderne Strandroseparken, Nimgården og Nicolinelund kan afvikles sikkert ud på Stevnsvej under hensyntagen til den dobbeltrettede cykelsti langs Stevnsvej. Længere mod syd er det planlagt, at Dagli Brugsen i Strøby flyttes ud til en placering i den nordlige udkant af byen. I den forbindelse skal der laves en vurdering af hvilke krav der skal stilles til projektet i forhold til adgangen til Strøby Bygade.



Figur 24: Strøby og Strøby Egede igangværende og kommende projekter

6.2 Hårlev

Hårlev var før 2007 hovedbyen i Vallø Kommune. Byen er knudepunkt for togtrafikken på Stevns, da tog fra Faxe og Store Heddinge mødes her inden den videre færd mod Køge og Roskilde. Byen har et større industriområde langs banen og Industrivej og der er udlagt et industriområde syd for byen tæt på kommunegrænsen mod Faxe Kommune. Det er på sigt planen, at Hårlev skal være det primære industriområde i Stevns Kommune. Køgevej i den østlige udkant af byen forbinder med Køge mod nord og Faxe mod syd. Generelt er Hårlev i modsætning til Strøby Egede ikke udfordret af store trafikmængder på vejene, og der er ikke registreret uheld med personskade i Hårlev.

6.2.1 Trafikale udfordringer

Uhedsanalysen udpeger krydset mellem Hårlev Bygade og Køgevej som en sort plet og en strækning på Hovedgaden mellem Metalvej og Jernbanen som en sort strækning. Begge udpegninger sker fordi der er registreret 4 uheld i krydset og 4 uheld inden for 500 m på Hovedgaden. Begge steder er der tale om materielskadeuheld. De to lokaliteter er medtaget på den prioriterede liste over trafiksikkerhedsprojekter.

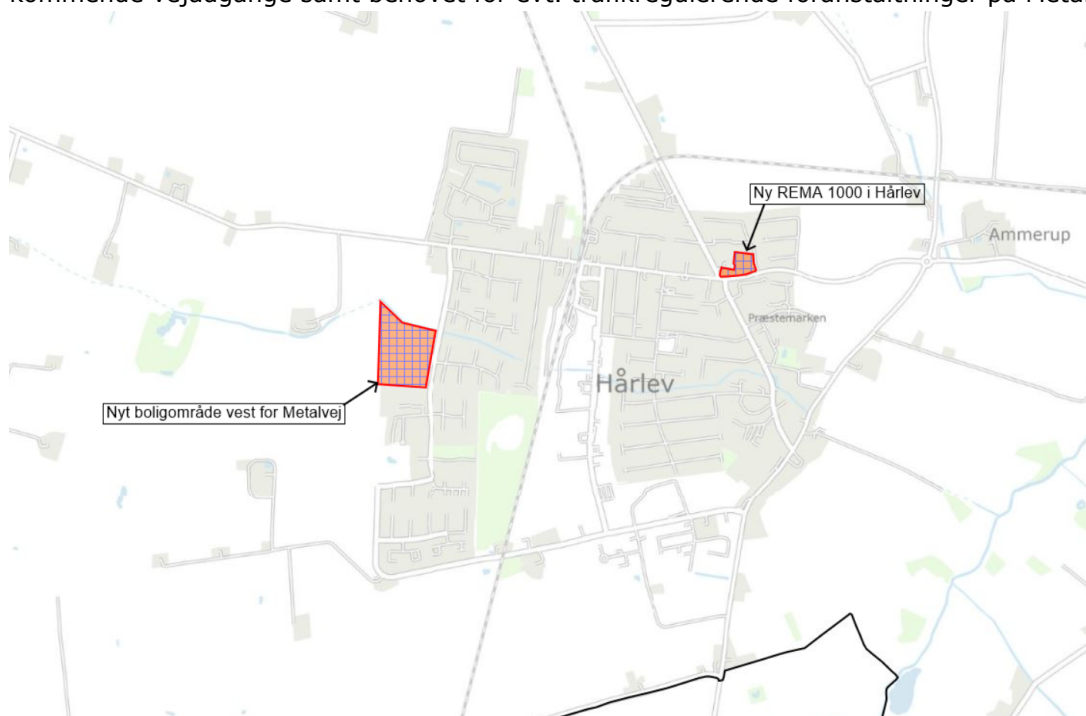
6.2.2 Igangværende og nye projekter

Der er to større udviklingsprojekter i Hårlev, dels en ny dagligvarebutik og dels et nyt boligområde vest for Metalvej.

Der er planlagt etablering af en dagligvarebutik - REMA1000 på Hovedgaden mellem Himlingøjevej og Bobakken. Der er i forvejen 2 dagligvarebutikker i Hårlev. Det vurderes, at en ekstra dagligvarebutik vil medføre en omfordeling af de kunder, som i forvejen kommer til de nuværende dagligvarebutikker. Det forventes derfor, at den nye REMA 1000 ikke vil betyde en væsentlig forøgelse af trafikken i Hårlev.

Stevns Kommune har solgt et areal på ca. 4,8 ha vest for Metalvej, lige nord for Agersøvej-udstykningsen, til byudvikling. Her er det planen, at der skal etableres et boligområde med ca. 105 boliger og to vejadgange til Metalvej. Metalvej er en facadeløs vej, som kan invitere til at køre hurtigt. Tidligere målinger viser imidlertid ikke voldsomme hastighedsoverskridelser, men der er planlagt nye målinger i 2025 så de nye tal kan indgå i vurdering af de fysiske forhold omkring de

kommende vejadgange samt behovet for evt. trafikregulerende foranstaltninger på Metalvej.



Figur 25: Hårlev igangværende og kommende projekter

6.3 Store Heddinge

Store Heddinge er hovedbyen i Stevns Kommune. Byen er vokset sammen med Bjælkerup, som starter lige efter Lindholmsvej hvor man passerer byskiltet. Byen har som mange andre provinsbyer en Algade i centrum, et torv og en station i den gamle bydel. Vest for Østbanen ligger nyere parcelhusområder og ud mod Rødvigvej, der i sin tid blev etableret som en omfartsvej uden om byen, er der foregået byudvikling gennem de senere år. Øst for byen langs Højerupvej ligger en del mindre industrivirksomheder. Hovedindfaldsvejene til Store Heddinge er Bjælkerupvej, Vesterbro, Frøslevvej og Rengegade.

6.3.1 Trafikale udfordringer

Uheldsanalysen udpeger T-krydset mellem Bjælkerupvej og Rødvigvej som en særligt uheldsbelastet lokalitet, da der er registreret 3 uheld med materiel skade i krydset på 5 år.

På Bjælkerupvej igennem Bjælkerup er der i dag cykelbaner og fortov, men der er et ønske om at få lavet rigtige cykelstier på strækningen for at øge trygheden for cyklisterne.

Langs Kronhøjvej er der i tidernes morgen anlagt cykelsti og fortov i den side af vejen, hvor skole og rådhus ligger. Cykelstien er placeret længst væk fra vejen tættest på skel, hvilket betyder, at man ved udkørsel fra rådhuset først kører over en dobbelttrettet cykelsti og derefter fortovet. Dette skaber utryghed og det har længe været et ønske at få byttet om på placeringen af cykelsti og fortov.

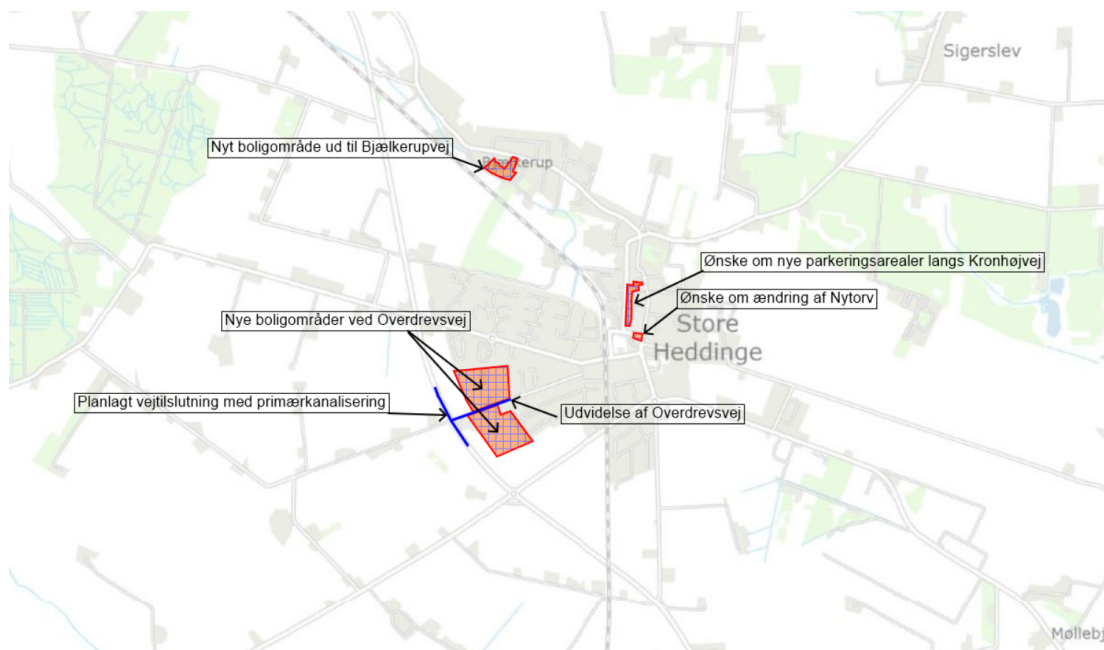
Det uheldsbelastede kryds og ombytning af cykelsti og fortov er medtaget på den prioriterede liste over trafiksikkerhedsprojekter.

I Algade er der en udfordring med biler, som parkerer uden for de afmærkede parkeringspladser. Det er forsøgt at afmærke p-pladserne tydeligere, men det har tilsyneladende ikke hjulpet.

6.3.2 Igangværende og nye projekter

På hver side af Overdrevsvej er der gang i etablering af boligområder. I den forbindelse er der lavet en ny midlertidig tilslutning af Overdrevsvej til Rødvigvej. Når de to boligområder er færdige, er det planen at Overdrevsvej skal udvides og tilslutningen til Rødvigvej skal gøre permanent med en primærkanalisering og venstresvingbane. På den måde kan trafikken til og fra de nye boligområder

komme hurtigt ud på Rødvigvej. Efter færdiggørelsen af den nordlige udstykning skal den gennemgående trafik på stamvejen måles for at afgøre om vejen skal optages som offentlig vej.



Figur 26: Store Heddinge, igangværende og kommende projekter

I forbindelse med kommunens ønske om at udvikle bymidten i Store Heddinge er der planer om at tilpasse udformningen af Nytorv, så der bliver mindre trafik og mere plads til torveaktiviteter. I den forbindelse er der igangsat en analyse af trafikken og parkeringsforholdene i Store Heddinge. Der skal blandt andet ses på muligheden for at lave et stort samlet p-om-råde langs Kronhøjvej. Sideløbende hermed har de to store dagligvarebutikker i centrum af Store Heddinge, SuperBrugsen og Netto et ønske om at udvide deres butikker og parkeringsarealer. Endelig er der kommet gang i etablering af et boligområde i Bjælkerup. Boligområdet har vejadgang til Bjælkerupvej og grænser op til Bækken.

6.4 Rødvig

Rødvig for enden af Rødvigvej er den sydligste større by i Stevns Kommune. Byen er endestation for Østbanen og har i 2024 fået en ny station, som er flyttet op i byen, så den ligger tættere på de nyere boligområder og idrætsfaciliteter. Rødvig havn er et populært turistmål og Rødvig er et godt udgangspunkt for udflugter til attraktionerne langs Stevns Klint. Der satses på turisme i Rødvig, hvilket kan ses på de igangværende og nye projekter i Rødvig.

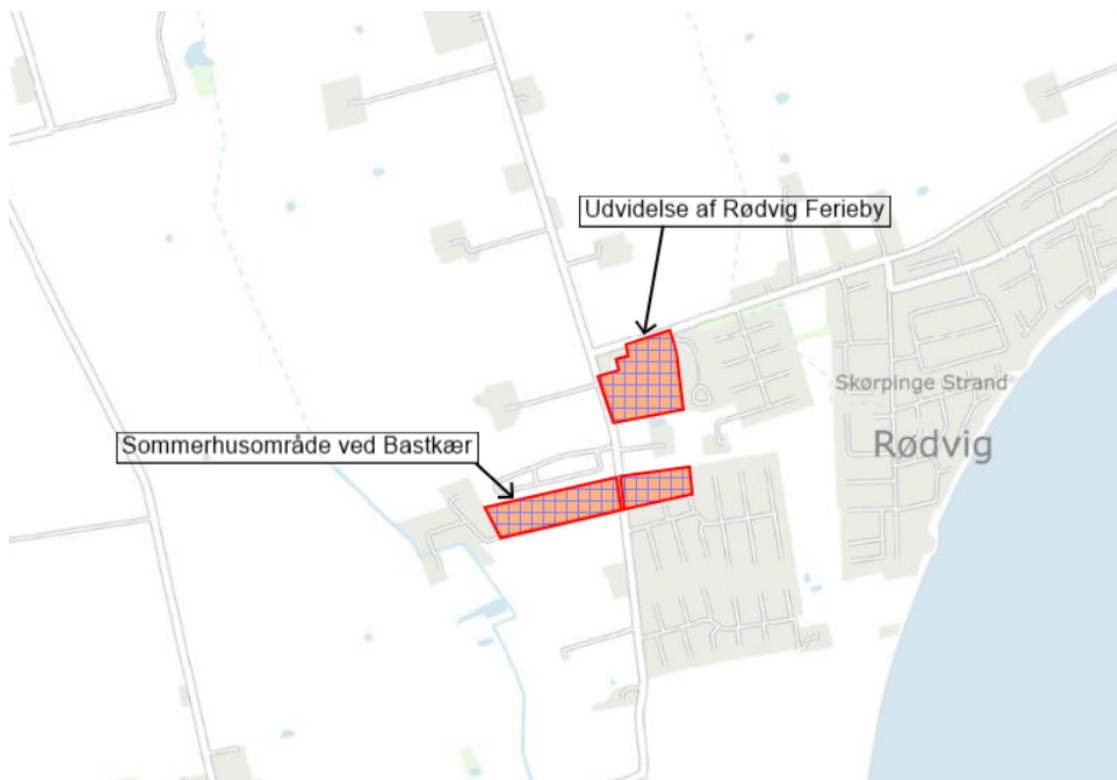
6.4.1 Trafikale udfordringer

I forbindelse med etableringen af den nye station i Rødvig er kommet fokus på behovet for en forbedring af krydsningsforholdene for fodgængere og cyklister, når de skal over Vemmetoftevej ved stationen.

6.4.2 Igangværende og nye projekter

Sommerhusområde ved Bastkær

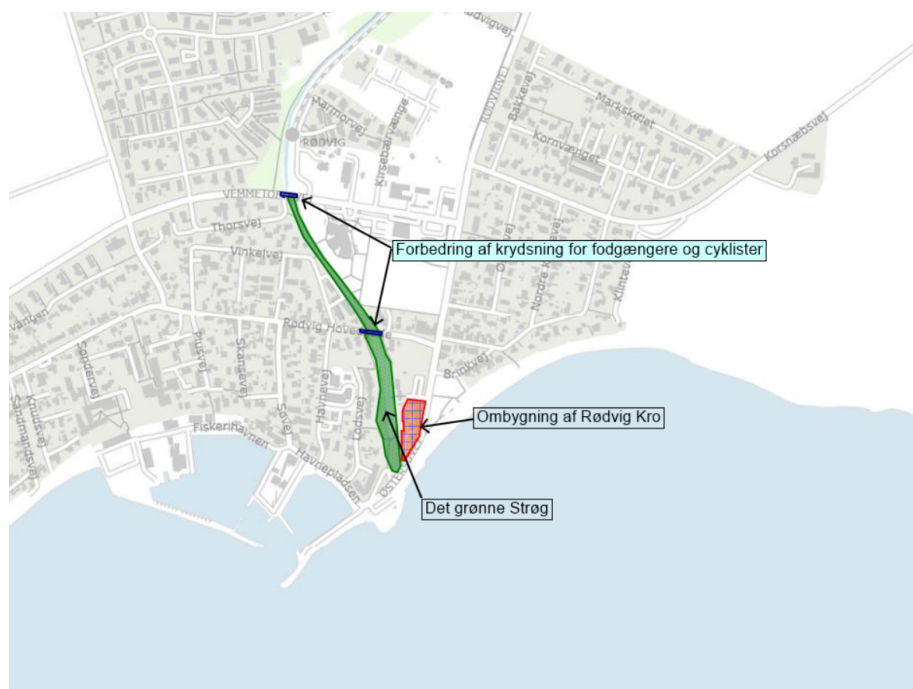
Tæt ved Rødvig Ferieby lige syd for Rødvig Camping foregår byggemodning af et sommerhusområde med i alt 25 parceller. Sommerhusområdet har vejadgang til Højstrupvej dels ad Havnelev Enghave og dels ad en stikvej overfor.



Figur 27: Rødvig vest, igangværende og kommende projekter

Udvidelse af Rødvig Ferieby

I den vestlige udkant af Rødvig ligger Rødvig Ferieby. Lokalplan 213 giver mulighed for, at feriebyen kan udvides med et areal på ca. 3,5 ha, hvor der kan opføres 50 ferieboliger + fællesfaciliteter. Der er planlagt vedadgang dels til Højstrupvej og dels via den nuværende vejadgang til Strandgabsvej.



Figur 28: Centrale Rødvig, igangværende og kommende projekter

I forbindelse med flytningen af Rødvig Station er den tidligere rørlagte Lejdebæk blev genåbnet mellem Vemmetoftevej og Rødvig Hovedgade. Syd for Rødvig Hovedgade er det planen at skabe et

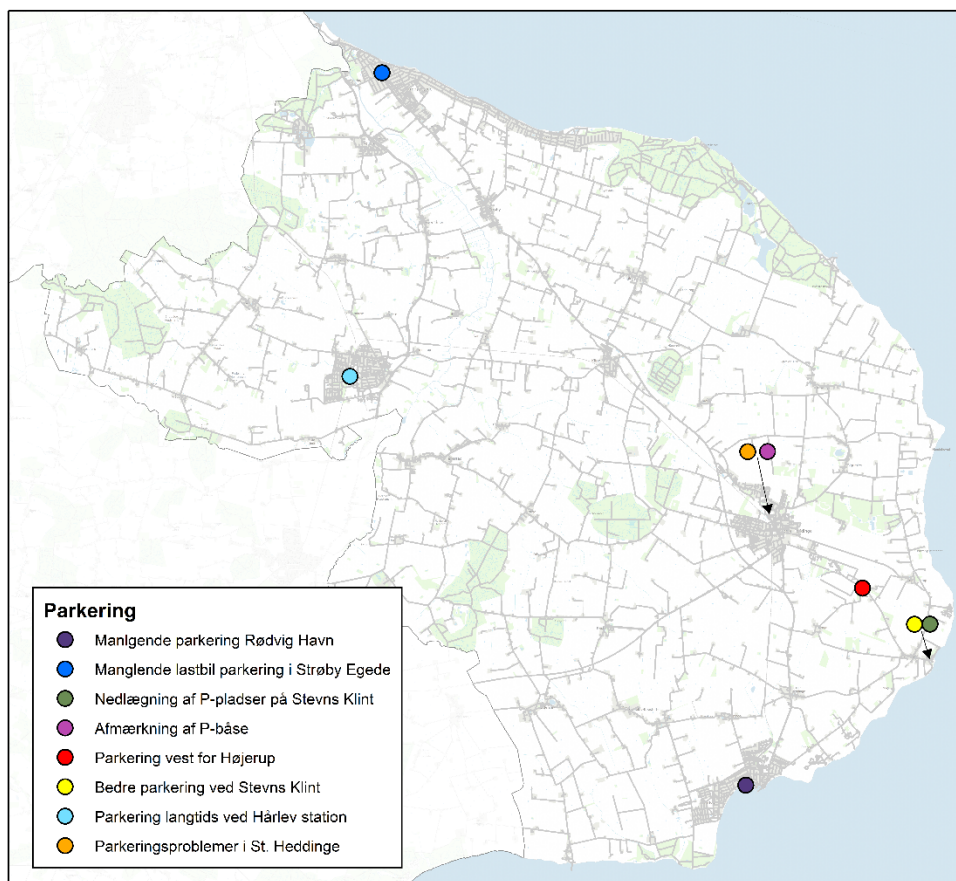
Grønt Strøg ned mod vandet. I den forbindelse skal der arbejdes med at forbedre krydsningen af Rødvig Hovedgade, så den er mere tryk for de bløde trafikanter.

Rødvig Kro har planer om at bygge om. Planerne omfatter bl.a. nedrivning af de sydlige eksisterende bygninger, som i dag ligger helt ud til vejen, så der bliver plads til et fortov langs Østersøvej. Dette vil være en klar forbedring af forholdene for fodgængerne, som tidligere måtte gå halvt ude på vejen, når de skulle forbi kroen ned mod havnen. Lokalplanen for ombygningen er endnu ikke vedtaget.

6.5 Parkeringsforhold

Der er i dag mulighed for lastbilverkøring 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.

I forbindelse med arbejdet med udviklingen af bymidten i Store Heddinge skal der laves en analyse af trafikken og parkeringsforholdene i byen. I den forbindelse skal samtlige parkeringspladser i Store Heddinge kortlægges og der bliver lavet en undersøgelse af belægningsgraden, så det kan vurderes om antallet af p-pladser er tilstrækkeligt. Dette arbejde vil kunne danne grundlag for en undersøgelse af de øvrige byer i kommune med henblik på at få lavet en samlet kortlægning af parkeringsforholdene i kommunen.



Figur 29: Borgernes input og ønsker til ændrede parkeringsforhold

6.6 Indsatsområder

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

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 1**.

Tabel 12: Liste over overordnede projektforslag målrettet trafikstrukturen i Stevns

Indsatsområde	Overordnede projektforslag
Trafikregulerende tiltag	Tiltag omkring nye byudviklingsområder (såsom at stille krav til gode stiforbindelser til skole og det øvrige vejnet)
Sammenhængende stinet	Udarbejdelse af en cykelstiplan for at sammenbinde og udbygge eksisterende stinet
Parkering	- Kortlægning af parkeringsbehov med fokus på stationsnære områder og andre vigtige rejsemål samt udpegning af området til lastbilkparker - Flere "parker og rejs" anlæg

7. Fremkommelighed

For at sikre en god fremkommelighed på vejnettet skal det vedligeholdes og udbygges i takt med udviklingen i trafikken. God fremkommelighed på vejnettet er med til at tiltrække nye borgere og virksomheder til kommunen. Nye boligområder genererer mere trafik og det er derfor nødvendigt at vurdere behovet for udbygning og tilpasning af kommunens veje i takt med byudviklingen. På samme måde kan nye virksomheder også skabe behov for anlæg af nye veje eller ombygning af eksisterende veje.

Trafikken til og fra Køge og videre mod nord og vest er udfordret på fremkommeligheden. Særligt strækningen gennem Strøby Egede og videre gennem Køge er hårdt belastet, da det er den primære forbindelse til motorvejsnettet.

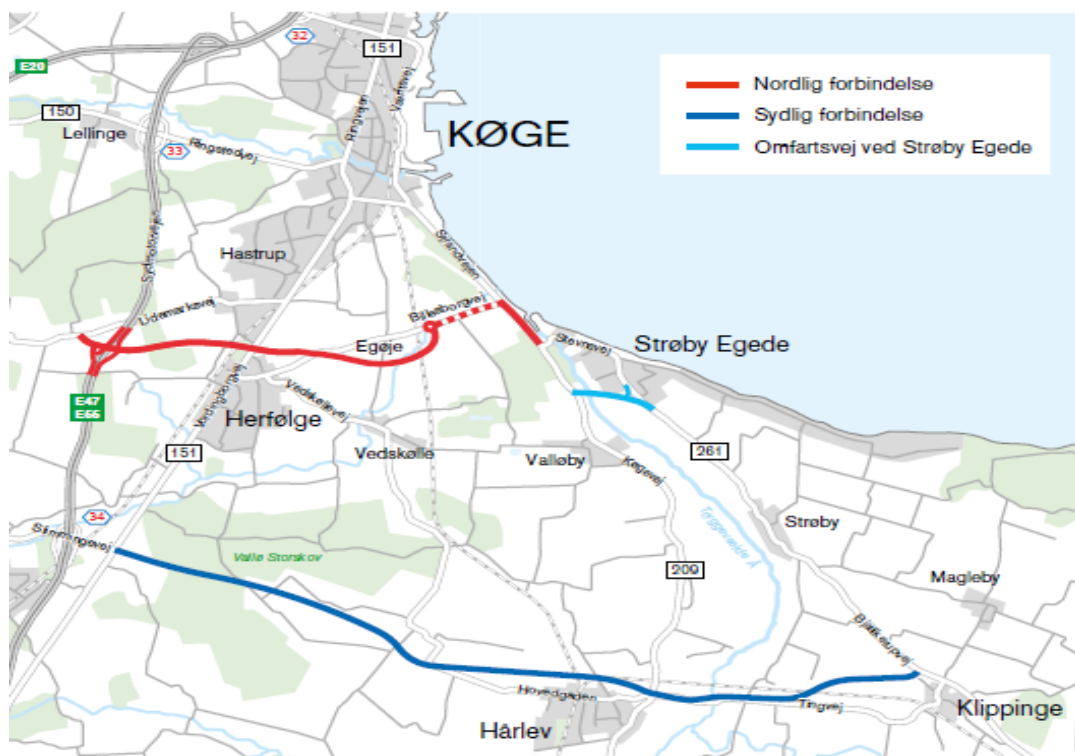
Der har længe været et ønske om at få bedre adgang til motorvejsnettet fra Stevns Kommune og med vedtagelsen af Infrastrukturplan 2035 har regeringen under overskriften: Veje, der binder landet sammen, sat penge af til anlæg af en ny vejforbindelse til Stevns.

En anden udfordring for trafikken i Stevns Kommune er Tryggevælde Å, som deler det nord-lige Stevns. Der er kun 2 vejbroer over Tryggevælde Å i Stevns Kommune. Prambroen i nord og broen, som fører Tingvej over Tryggevælde Å lidt uden for Hårlev. I forbindelse med tøbrud og voldsomme regn hændelser bliver Tingvej oversvømmet 1 -2 gange årligt, hvilket betyder, at trafikken til Hårlev må køre-via Hellested og krydse Stevns Å.

7.1 Ny vejforbindelse til Stevns

Med vedtagelsen af infrastrukturplan 2025 er der sat 600 mio. kr. af til anlæg af en ny vejforbindelse til Stevns. I 2027 skal der igangsættes en supplerende miljøkonsekvens vurdering af projektet på baggrund af de linjeføringer, som Køge og Stevns kommuner er blevet enige om. Derefter er det planen, at anlæg af vejen skal igangsættes i 2030.

Inden da skal Køge og Stevns kommuner blive enige om, hvilke linjeføringer, som skal ligge til grund for den kommende miljøkonsekvensvurdering.



Figur 30: Forslag til nye vejforbindelser til Stevns og omfartsvej ved Strøby Egede (Kilde: VD's rapport nr. 519-2018 - Ny vejforbindelse til Stevns)

En ny vejforbindelse til Stevns vil bidrage til at aflaste Strandvejen og Vordingborgvej mod Køge, skabe bedre fremkommelighed samt give pendlere fra Stevns en bedre adgang til motorvejsnettet. Kombineret med en omfartsvej syd om Strøby Egede vil en ny vejforbindelse bidrage til en aflastning af trafikken gennem Strøby Egede.

7.2 Trafikmængder

For at overvåge udviklingen i trafikken foretager Stevns Kommune løbende trafiktællinger på kommunens veje. Som nævnt i afsnit 3.6 side 32, lægges resultaterne af trafiktællingerne ind på et interaktivt kort, som kan ses på kommunens hjemmeside: [Trafiktællinger Stevns](#)

Der planlægges og udføres tællinger forår og efterår, da det giver de mest korrekte tal



Figur 31: Pendling til og fra Stevns Kommune

uden for store sæsonudsving. Derudover bliver der uført ad hoc tællinger, f.eks. i forbindelse med konkrete borgerhenvendelser.

En stor del af Stevns Kommunes ca. 11.100 erhvervsaktive borgere pendler hver dag til arbejdspladser udenfor Stevns Kommune. Antallet af pendlere steget med 700 personer siden 2009 og i dag pendler ca. 7.300 borgere ud af kommunen. Antallet af pendlere fra andre kommuner, der pendler til Stevns Kommune, er også steget. I alt pendler der i dag 2.000 personer til Stevns Kommune. 1)

Figur 31 viser 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. Udpendling sker mod nord, til hovedstadsområdet, Køge og Østsjælland.

7.3 Skiltning

God vejvisning er med til at reducere rejsetiden som følge af unødige omvejskørsler. I dag er brugen af GPS vidt udbredt og i mange nye biler er GPS efterhånden standardudstyr.

Ikke desto mindre er det stadig nødvendigt med vejvisningstavler, som kan lede trafikanterne den rigtig vej, orientere om kommende større vejkryds og vise vej til seværdigheder, serviceanlæg og lignende

7.4 Signalanlæg

I kryds med stor trafikbelastning er signalanlæg en god løsning til at regulere færdslen, så trafikken kan afvikles sikker for alle trafikanter. I kryds, hvor trafikken i hovedretningen er større end på sidevejene er signalanlæg med til at sikre, at trafikanterne fra sidevejen kan komme sikkert ud på primærvejen. Samtidig har signalanlæg også en fartdæmpende effekt.



Billede 3: Det nye signalanlæg på Stevnsvej ved Hybenrosevej

I Stevns Kommune er der i dag 4 signalanlæg.

- Stevnsvej / Kystvejen / Strøby Egede Centret – 4 benet kryds
- Stevnsvej / Hybenrosevej – 3 benet kryds
- Stevnsvej / Lendrumvej – 3 benet kryds
- Kronhøjvej / Bjælkerupvej / Sigerslevvej / Nørregade – 4 benet kryds

De 4 signalanlæg er alle anlagt med fodgængerfelter og faciliteter for cyklister således, at de bløde trafikanter kan færdes trygt og sikkert i de signalregulerede kryds.

Signalanlæggenes på Stevnsvej er trafikstyrede. På signalanlæggenes master er der monteret kameraer eller radardetektorer, som registrerer biler, cyklister og fodgængere. På den måde kan signalanlægget prioritere hovedretningen og samtidig tilgodese trafikken fra sidevejene.

Det er planen, at der skal etableres yderligere et signalanlæg, hvor Valnøddevej munder ud i Stevnsvej.

8. Kollektiv trafikbetjening

Den kollektive trafik har stor betydning i forhold til Stevns Kommunes vision om at være en attraktiv bosætningskommune, der udover en storslået natur også kan tilbyde kollektiv trafik som alternativ til bilen.

8.1 Østbanen

Stevns Kommune har på trods af sin geografiske placering en relativ god forsyning med kollektiv transport. Det skyldes især Lokaltogs linje fra Køge til Hårlev, og videre herfra til henholdsvis Rødvig og Faxe Ladeplads (Østbanen). Særligt togtrafik har stor betydning for pendlernes incitament for at skifte fra bil til kollektiv trafik.



Billede 4. Tog til Roskilde på den nye station i Rødvig.

Stationer og deres nærområder har de senere år haft et betydeligt fokus i Stevns kommune, hvor den generelle byudvikling blandt andet vurderes ud fra et ønske om at fastholde stationerne som værende en del af centrum, i byen og for udviklingen. Dette ses tydeligst i Rødvig, hvor den nye station er blevet flyttet tættere på nye boligområder og idræts-faciliteter.

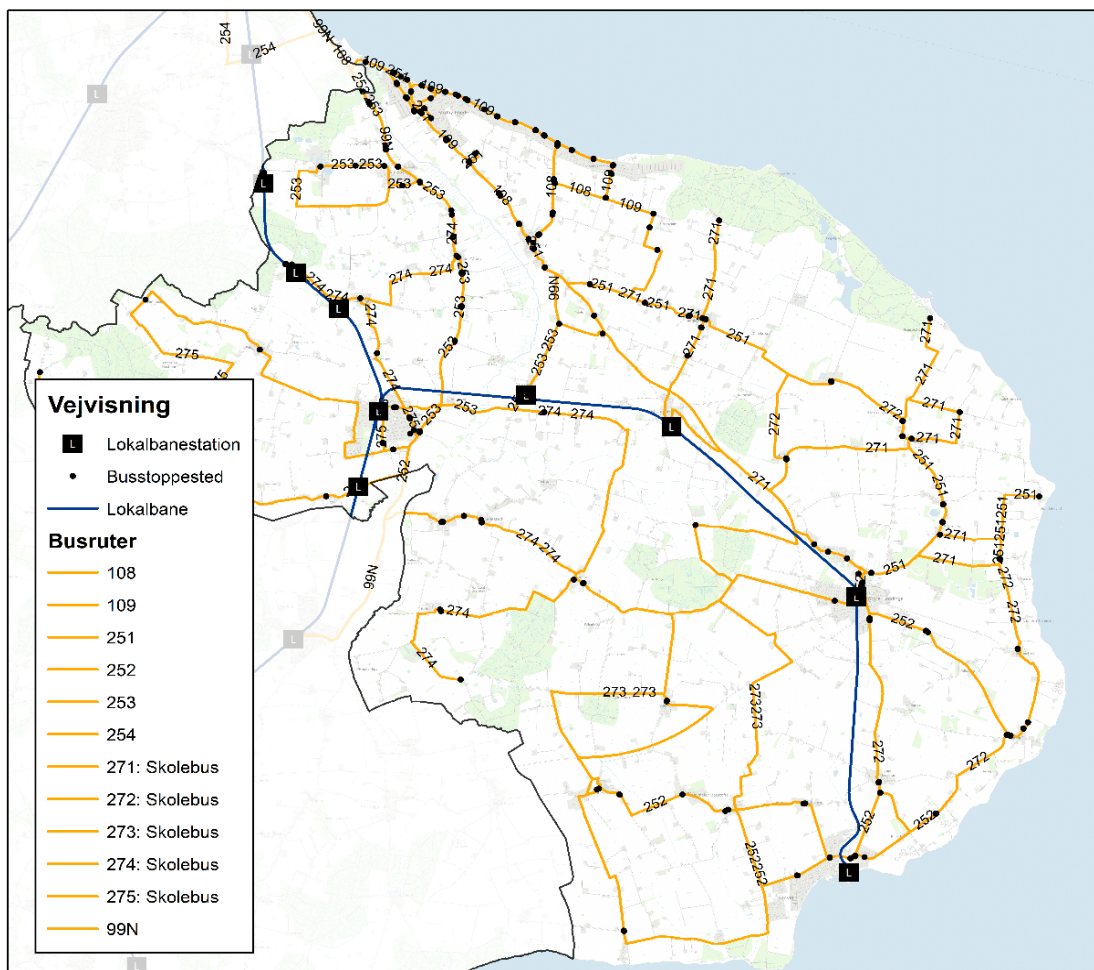
8.2 De gule busser (MOVIA)

I 2016 blev der lavet et stort arbejde med at analysere busdriften i Stevns kommune for at forbedre busforbindelsen mellem Køge, Strøby og Strøby Egede, samtidig med, at skole-buskørslen igen blev en integreret del af den offentlige transport.



Billede 5: Store Heddinge station er sammen med Hårlev station knudepunkt for bus- og togdriften i Stevns Kommune

Der er i alt 12 busruter i kommunen, heraf 5 skolebusruter og en natbus.



Figur 32: Kort over buslinjer og lokaltoget forbindelsen i Stevns Kommune

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.

Busruterne har generelt timedrift i dagtimerne på hverdage og 2 eller 3 timers drift i weekender. De dedikerede skolebusser kører 1 tur om morgenen og 3 ture om eftermiddagen.

Køreplanerne kan ses på: <https://dinoffentligetransport.dk/planlaeg-din-rejse/koereplaner-for-bus-og-havnebus>

I tættere bebygget område er der skiltede stoppesteder, mens der i det åbne land generelt er såkaldt vinkestop, dvs. at bussen stopper, hvis man stiller sig i vejkanthen og giver tegn til buschaufføren om at stoppe.

Siden 2016 er en enkelt rute blevet nedlagt, da belægningsgraden på den pågældende rute var meget ringe.

Rutenettet i Stevns kommune har efter Corona vist sig stærkt, da passagertallet meget hurtigt kom op på næsten samme niveau som før Corona. Der forventes derfor kun små justeringer i busbetjeningen i den kommende planperiode.

Der er i lighed med Østbanen også forventning til, at alle busserne fra MOVIA vil køre på strøm senest i 2029 hvilket vil hjælpe til opfyldelse af kommunens klimamål og sikre en mere behagelig transport.

8.3 El bus på Klinteruten



Figur 33: Kort over El-bussens rute langs Stevns Klint

Som led i et treårigt partnerskab mellem Andel, Region Sjælland, Sjællands Udviklings-alliance samt Vordingborg og Stevns kommuner blev der i 2023 lanceret en el-bus i Stevns Kommune, som skal servicere turistattraktionerne langs Stevns Klint.

Elbussen på Stevns kører rutekørsel med turister på den såkaldte Klinterute, der løber langs Stevns Klint mellem Rødvig Havn og Bøgeskov Havn og retur.

Bussen kører i skolernes sommerferie 3 daglige ture på Klinteruten.

I øvrige skoleferier, i weekender og fredage køres to daglige ture.

I hverdagene transporter bussen skoleklasser fra hele Region Sjælland til museernes skoletjenester i Stevns Kommune.

8.4 Pendling med offentlig transport

Banelegemet(skinnerne) på Østbanen er i løbet af 2023 og 2024 blevet renoveret og stationen i Rødvig er flyttet for at bringe den tættere på nye boligområder og idrætsfaciliteter. Der er nu forbindelse hele vejen til Roskilde via Køge St. hver halve time fra Store Heddinge og 4 gange i timen fra Hårlev.

Med forbindelsen helt til Roskilde er pendling med offentlig transport blevet et mere attraktivt alternativ til bilen.

8.5 Indsatsområder

På borgermøderne kom der enkelte input om den kollektive trafik.

- Forslag om en S-bus med få stop mellem Rødvig og Køge Station.
- Forslag om flere små elbusser
- Forslag om rygeforbud i busskure og læskure
- Forslag om markedsføring af den kollektive trafik på Stevns

For at sikre, at den kollektive transport matcher de aktuelle behov, bliver den evalueret 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 arbejdet med den kollektive trafik i Stevns Kommune:

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

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 f.eks. 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 12 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 lokalt behov for bedre vej-visning 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.

9.3 Projektliste

Med udgangspunkt i de fire trafikale temaer herunder særligt temaet Trafiksikkerhed der udpeget en række konkrete projekter samt indsatsområder, der bør prioriteres de kommende år.

9.3.1 Trafiksikkerhed

Stevns Kommune vil i sit arbejde med trafiksikkerhed prioritere følgende indsatsområder:

Indsatsområde	Overordnede projektforslag
Hastighed	- Tiltag på strækninger hvor 85% fraktilen er mere end 10 km/t over den generelle eller skilte hastighedsbegrænsning, eller hvor det opleves utrygt at færdes grundet den høje fartgrænse. - hastighedsplan med en screening af behov for yderligere lokale hastighedsbegrænsninger eller fartdæmpende tiltag - Nationale hastighedskampagner
Skolebørn i trafikken	- Trafikpolitik på skolerne - Nationale kampagner ved skolestart - Opdatering af kort over særligt trafikfarlige veje
Sorte pletter og utryghed	- Tiltag på lokaliteter, som er udpeget i sortpletanalysen. - Trafikal analyse af følgende utrygge strækninger: - Strøby Bygade - Kystvejen
Kampagner	Adfærdsregulerende kampagner med særlig fokus på hastighed, spiritus og eneuheld
Uheld	- Tiltag på lokaliteter, som er udpeget i sortpletanalysen. Nærmere beskrevet i projektlisten til handlingsplanen. - Udarbejdelse af årlige uheldsrapporter for at få status på uheldsudviklingen. - Analyse af eneuheld og spiritusuheld

Særligt analysen af eneuheld og sprituehld er vigtig, da disse uheldstyper udgør en stor andel af trafikuheldene på Stevns Kommune.

Med udgangspunkt i indsatsområderne, uheldsanalysen og input fra borgerworkshops er der opstillet en projektliste med konkrete løsningsforslag, som bør prioriteres i de kommende år:

9.3.2 Trafikstruktur

Indsatsområde	Overordnede projektforslag
Trafikregulerende tiltag	Tiltag omkring nye byudviklingsområder (såsom at stille krav til gode stiforbindelser til skole og det øvrige vejnet)
Sammenhængende stinet	Udarbejdelse af en cykelstiplan for at sammenbinde og udbygge eksisterende stinet
Parkering	- Kortlægning af parkeringsbehov med fokus på stationsnære områder og andre vigtige rejsemål samt udpegnig af området til lastbilverkøring - Flere "parker og rejs" anlæg

9.3.3 Fremkommelighed

Ny vejforbindelse til Stevns Kommune. Fortsat konstruktivt samarbejde med Køge Kommune om fastlæggelse af de to linjeføringer, som skal undersøges i den kommende miljøkonsekvensvurdering.

Klimasikring af Tingvej ved Tryggevælde Å.

9.3.4 Kollektiv trafik

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