



# Cykelstiplan for Vordingborg Kommune

November 2011

## **Cykelstiplan for Vordingborg Kommune**

Udgivet af Vordingborg Kommune  
2011

Udarbejdet af:  
NIRAS Konsulenterne  
Sortemosevej 2  
3450 Allerød  
Tlf. 48 10 42 00  
[www.niras.com](http://www.niras.com)

Forsideillustration:  
Philip Rasmussen

Vordingborg Kommune  
Valdemarsgade 43  
4760 Vordingborg  
Tlf. 55 36 36 36  
[www.vordingborg.dk](http://www.vordingborg.dk)

# Indhold

<b>1</b>	<b>Indledning / Opgaven .....</b>	<b>5</b>
1.1	Baggrund .....	5
1.2	Formål .....	6
1.3	Afgrænsninger .....	6
1.4	Rapportens opbygning .....	7
<b>2</b>	<b>Vej- og cykelstinet i Vordingborg Kommune.....</b>	<b>8</b>
2.1	Vejnettet .....	8
2.2	Cykelstinet .....	12
2.3	Cykelruter .....	14
<b>3</b>	<b>Udvikling af cyklisme i Vordingborg Kommune .....</b>	<b>16</b>
3.1	Generelt om cyklistadfærd i Vordingborg Kommune .....	16
3.2	Cykelanvendelse til forskellige formål .....	18
3.3	Barrierer for udvikling af cykeltrafik.....	22
3.4	Konklusioner vedr. cykeladfærd og betingelser for øget brug af cyklen .....	22
<b>4</b>	<b>Behov for nye trafikale cykelstier.....</b>	<b>25</b>
4.1	Trafikbelastning af kommunens vejnet.....	25
4.2	Nuværende cykeltrafik .....	25
4.3	Uheld .....	28
4.4	Utryghed.....	28
4.5	Forskellige cyklistgruppers behov .....	30
4.6	Fremsatte ønsker om nye cykelstier.....	30
<b>5</b>	<b>Tekniske løsninger .....</b>	<b>34</b>
5.1	Forskellige stityper .....	34
5.2	Byggenemfarer .....	37
5.3	Hastighedstilpasning i åbent land .....	40
5.4	Dynamisk skiltning på Bogø-dæmningen.....	41
5.5	Andre tekniske løsninger .....	41
<b>6</b>	<b>Prioritering og hovedstrukturplan.....</b>	<b>42</b>
6.1	Prioriteringsmetoder.....	42
6.2	Bruttoveje.....	43
6.3	Prioritering .....	46
6.4	Forslag til hovedstrukturplan for trafikale cykelstier i Vordingborg Kommune. ....	48
<b>7</b>	<b>Etapedeling .....</b>	<b>50</b>
<b>8</b>	<b>Delstrækninger .....</b>	<b>53</b>
8.1	Etape 1.....	53
8.2	Etape 2.....	54
8.3	Etape 3.....	55
8.4	Etape 4.....	56
8.5	'Særtilfælde' udenfor cykelstiplanen .....	57
<b>9</b>	<b>Faciliteter, Materialer og Æstetik.....</b>	<b>58</b>
9.1	Faciliteter for cyklister langs de fremtidige cykelstier .....	58
9.2	Eksisterende faciliteter .....	58
9.3	Forslag til fremtidig udbygning med faciliteter.....	60
9.4	Materialevalg, beplantning m.m.....	61
<b>10</b>	<b>Budgetoverslag.....</b>	<b>62</b>
10.1	Budgetoverslag for etape 1.....	63
10.2	Budgetoverslag for etape 2.....	63
10.3	Budgetoverslag for etape 3.....	64
10.4	Budgetoverslag for etape 4.....	64
<b>BILAG 1. Objektiv prioritering.....</b>		<b>65</b>



# 1 Indledning / Opgaven

## 1.1 Baggrund

Vordingborg Kommune ønsker en samlet plan for udbygning af cykelstier i kommunen. Kommunalbestyrelsen ønsker at fremme borgernes brug af cyklen til hverdags- og fritidsformål, ligesom man vil styrke udvikling af cykelturisme i hele kommunen.

Det politiske mål om at styrke cyklismen afspejler en stigende interesse blandt borgerne for brug af cyklen og en støt stigende cykelturisme i kommunen. Der er særligt store perspektiver for udvikling af cyklismen, når den ses som et led i en forebyggende sundhedspolitik. Cyklen kan blive et af de vigtigste virkemidler mod store trusler mod folkesundheden såsom fedme og andre livsstilssygdomme. Kommunalbestyrelsen ønsker især at stimulere skolebørns brug af cyklen til transport mellem hjem og skole.

Skal disse målsætninger realiseres, så er sikkerheden for cyklisterne helt central. Der forekommer uheld for bløde trafikanter, som modvirker den positive stemning omkring brugen af cyklen. Og den psykologiske følelse af tryghed er en altafgørende forudsætning for, at skolebørnsfamilier faktisk vil gøre brug af mulighederne for at bruge cyklen til skoletransport.

Kommunen har allerede i dag et forholdsvis finmasket net af cykelruter på svagt befærdede biveje. Disse ruter er dog af størst værdi for fritidscyklister og cykelturister. Til transport mellem hjem og skole og til bolig-arbejdssteds transport er der større behov for cykelstier langs de kommunale veje, der går direkte fra hjemmene til arbejdssteder, skoler og fritidsaktiviteter. Den nye cykelstiplan skal derfor have hovedvægt på at løse dette behov.

Den nye cykelstiplan er et naturligt skridt i en arbejdsproces, der har pågået siden den nye Vordingborg Kommune blev etableret. I 2008 blev udarbejdet en cykelstiplan for Møn, med hovedvægt på cykelturismen. Samtidig gennemførtes det første større cykelstiprojekt i den nye kommune, på Klintevejen mellem Kjeldby og Hjertebjerg (Møn). Det er fulgt op med nye cykelstier på Klintevejen, strækningen Udbyvej-Keldby, og med den igangværende renovering af cykelstien langs Ulvshalevej. Næste strækning på Møn – Klintevejen, strækningen Hjertebjerg-Borre – er planlagt til udførelse i 2012.

Kommunalbestyrelsen har således vist sin vilje til at styrke cyklismen ved at afsætte store summer til formålet – endda i en sparetid. Cykelstibehovet er også stort udenfor Møn, så tiden er moden til, at der ses på behovene i hele kommunen.

Udvikling af cykelstier fremmes i disse år af gode støttemuligheder fra overordnede myndigheder. De ovennævnte anlæg er gennemført med tilskud fra EU og staten. Staten har også udbygget cykelstier langs statsvejen Mønsvej, mellem motorvejsafkørsel 49 og Stensved, og i foråret 2011 blev det meddelt, at staten har afsat midler til første etape af cykelstier langs Kostervej på Møn (også statsvej).

Mulighederne for ekstern støtte til cykelstiprojekter vil fortsat være høj i de nærmeste år. Et gennearbejdet og seriøst planlægningsgrundlag vil være en absolut fordel, hvis man ønsker at få andel i disse midler. Der er næppe tvivl om, at kommunens egne bestræbelser for at udbygge cykelstierne på Møn har haft stor betydning for statens beslutning om at følge op på sin egen del af vejnettet.

Det samlede behov for cykelstier overstiger givetvis kommunens økonomiske formåen i de kommende år. Den vigtigste årsag til, at byrådet ønsker en samlet cykelstiplan, er derfor, at der er behov for et redskab til at *prioritere* de begrænsede midler til nye cykelstier, så det er de absolut vigtigste strækninger, der udbygges først.

## 1.2 Formål

Planens overordnede sigte er således at forbedre faciliteterne for lokale cyklister og cykelturister i hele Vordingborg Kommune gennem en udbygning af det trafikale cykelstinet, specielt langs de af de større kommunale veje, hvor behovet er størst. Hovedmål for udarbejdelse af cykelstiplanen er derfor

- **At tilvejebringe en samlet cykelstiplan for hele Vordingborg Kommune, der kan tjene som redskab til prioritering af de fremtidige investeringer på dette område.**

Herunder er det vigtige delmål

- At vurdere behov og udbygningsmuligheder for cykelstier o.a. cyklist-infrastruktur i hele kommunen (incl. vurderingen for Møn, der er foretaget i Møn-planen 2008 – den ajourføres i den nye plan);
- At opstille forslag til en samlet plan for cykelstier langs udvalgte, overordnede kommunale veje;
- At planlægge implementeringen af cykelstiplanen, herunder udarbejde tidsplan samt budgetoverslag og finansieringsforslag.

## 1.3 Afgrænsninger

Cykelstiplanens hovedmål er at tilvejebringe en samlet plan for udbygning af *trafikale cykelstier* langs kommunens overordnede vejnet. Dvs. at stier og ruter, der kun har rekreative formål, ikke indgår i planen. Når vi alligevel inddrager det eksisterende (og veludbyggede) net af rekreative / turistmæssige cykelruter, er det fordi det kan påvirke prioriteringen af fremtidige trafikale stier. Hvis der f.eks. findes en velfungerende rekreativ rute parallelt med og tæt på en vejstrækning, hvor man overvejer en trafikal cykelsti, så kan den rekreative rute evt. være et alternativ til anlæg af cykelsti ved vejen.

Planen omhandler alene behovet for cykelstier *udenfor kommunens 3 hovedbyer* Vordingborg, Præstø og Stege. Dette skyldes, at planlægning af cykelstier i de tre købstæder indgår i komplekse, bymæssige sammenhænge, og derfor løses bedst i forbindelse med den mere detaljerede byplanlægning af de tre købstæder.

Hvor hovedfokus i cykelstiplanen for Møn (2008) var på cykelturismen, er fokus i denne nye plan primært på fremme af *borgernes* cykelaktivitet – ikke mindst ud fra et sundhedspolitisk formål. Det er særligt højt prioriteret at skabe baggrund og rammer for, at *skolebørn* i stigende grad kan bruge cyklen til hjem-skole transport.

Den nye cykelstiplan omfatter hele kommunen. Den eksisterende Cykelstiplan for Møn (af 2008) har tjent udmærket som prioriteringsgrundlag for den gennemførte (og igangværende) udbygning af cykelstier på øen. Vi har i div. analyser lagt særlig vægt på Sjællandssiden, da der er udført tilsvarende undersøgelser for Møn som forudsætning for 2008-planen. Men Møns tilbageværende behov for cykelstier er vurderet helt på linje med behovene på Sjællandssiden.

Når den nye cykelstiplan for hele kommunen vedtages, vil den afløse og erstatte Møn-planen, og være eneste grundlag for cykelstiudbygning i kommunen fremover.

## 1.4 Rapportens opbygning

Denne rapport, som rummer Cykelstiplanen for Vordingborg Kommune, er opbygget som følger:

Kap. 2, 'Vej- og cykelstinet i Vordingborg Kommune', der præsenterer de grundlæggende, eksisterende fysiske rammer for cykeltrafikken i Vordingborg Kommune.

Kap. 3, 'Udvikling af cyklisme i Vordingborg Kommune', skildrer udviklingen i cyklisme og cyklistadfærd i kommunen, generelt og delt op på de 4 hovedgrupper: Skolevejscyklister, pendlere, fritids-cyklister og cykelturister. Kapitlet giver den generelle baggrund for den mere præcise indkredsning af behovet for cykelstier i kap. 4.

Kap. 4, 'Behov for nye trafikale cykelstier', rummer planens analysegrundlag. Behovet for cykelstier på kommunens vejnet opgøres på parametre som trafikbelastning, nuværende cykeltrafik, vejnettets egnethed for cykeltrafik, uheld, utryghed og forskellige cyklistgruppers behov. Kapitlet rundes af med en oversigt over udtrykte ønsker om nye cykelstier fra relevante aktørgrupper.

Kap. 5, 'Tekniske løsninger', gennemgår foreliggende modeller for cykelsti-udformning, byggenemfarer o.a. tekniske løsninger – det 'arsenal', vi har til rådighed ved den konkrete udformning af nye cykelstier og andre cyklismefremmende foranstaltninger.

Kap. 6, 'Prioritering og Hovedstrukturplan', præsenterer cykelstiplanen – det overordnede forslag til udbygning af trafikale cykelstier i Vordingborg Kommune i perioden 2012-28.

Kap. 7, 'Etapedeling', rummer planens forslag til tidsmæssig prioritering af udbygning af de udvalgte cykelstier, hvilket udmønter sig i et forslag til etapedeling på de fire 4-års perioder i planens løbetid.

Kap. 8, 'Delstrækninger', uddyber og detaljere forslagene til cykelstier, miljøprioriterede byggenemfarer o.a. cyklismefremmende foranstaltninger på de prioriterede delstrækninger.

Kap. 9, 'Faciliteter, materialer og æstetik', rummer dels nogle overvejelser vedr. udstyr til og udformning af nye cykelstier, dels forslag til udbygning af faciliteter (rastepladser, toiletter mv.) langs de nye cykelstier.

Kap. 10, 'Budgetforslag', afrunder planen. Kapitlet rummer en oversigt over budgetter for såvel de enkelte, prioriterede strækninger som samlede budgetoverslag for de etaper, der skildredes i kap. 9.

## 2 Vej- og cykelstinet i Vordingborg Kommune

### 2.1 Vejnettet

Vordingborg Kommunes primære trafikveje er Sydmotorvejen i nord-sydgående retning mellem Bårse og Farøbroerne, som forbin-der kommunen med Københavnsområdet mod nord, og med Gedser og Rødby (og en kommende Fehmern-forbindelse) mod syd, samt den øst-vestgående Rute 59 fra Vordingborg by via Dronning Alex-andrines Bro til Stege (Mønsvej-Vordingborgvej-Kostervej).

Sydmotorvejen samt delstrækningen af Rute 59 mellem motorvejen og Stege er statsveje, som er under Vejdirektoratets myndighed, li-gesom det lille stykke af Rute 265, som forløber fra motorvejsafkør-sel 39 vest for Bårse til kommunegrænsen i retning mod Næstved.

Andre overordnede veje i kommunen er Rute 22 mellem Vording-borg by og Næstved (Næstvedvej), samt de tidligere amtsveje rute 151 fra Vordingborg by mod Køge (Københavnsvej-Hovedvejen), rute 153 fra Vordingborg by mod syd over Storstrømsbroen (Bro-vejen), rute 209 fra Præstø mod nord langs Præstø Fjord (Faksevej) og rute 265 Kalvehave-Præstø-Bårse-Næstved (Præstøvej-Skov-linien-Jungshovedvej-Næstvedvej). Disse veje er alle kommuneveje.

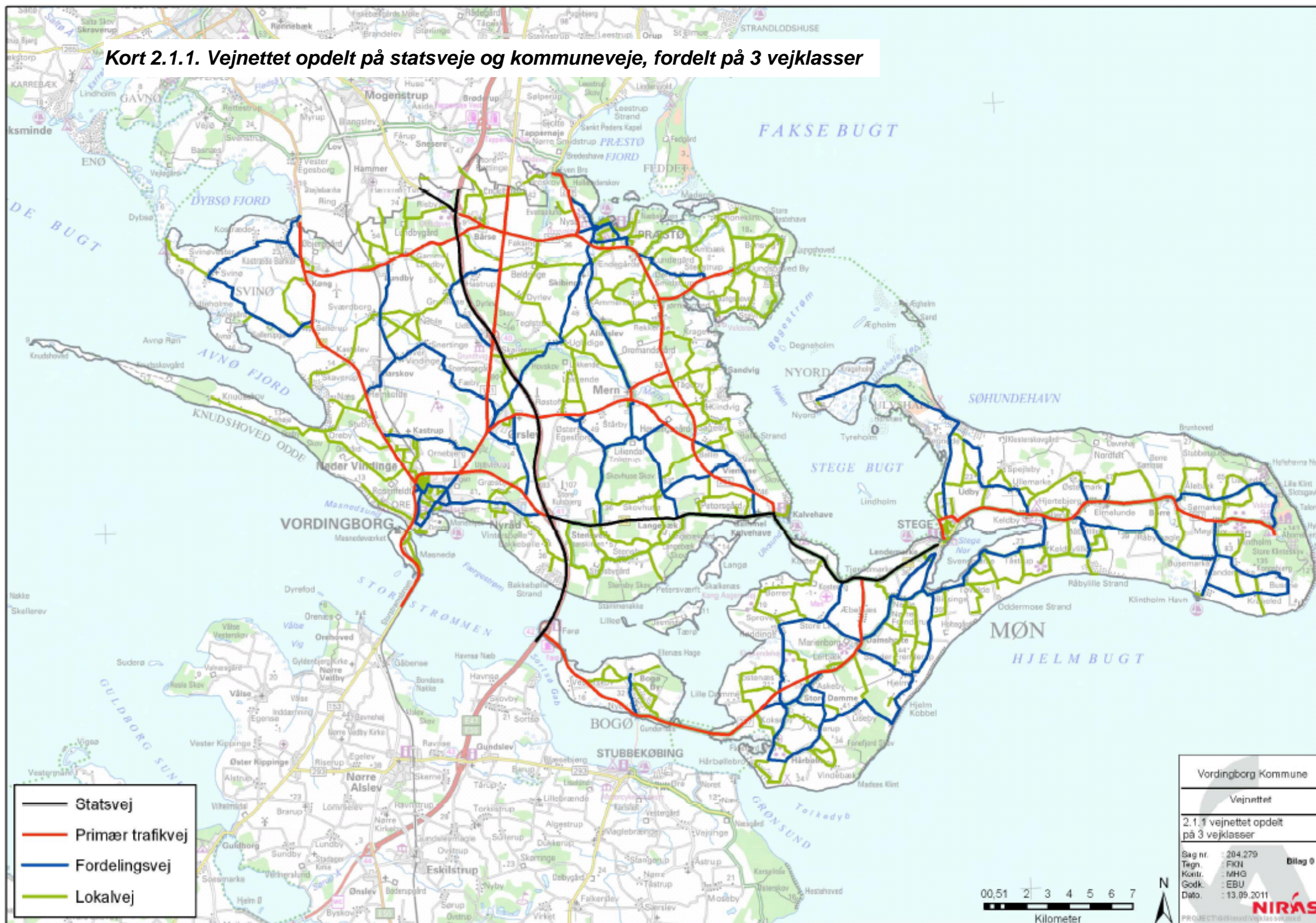
Øvrige veje, som bør nævnes som overordnede veje i Vordingborg Kommune, er strækningen Køng-Lundby-Bårse (Lundbyvej-Lundby Hovedgade), Vordingborg-Nyråd-Sydmotorvejen (Nyraadsvej-Kalvehavevej), Ørslev-Mern (Ørslevvej), Mern-Allerslev-Præstø (Gl. Præstøvej-Mønvej), samt forbindelsesvejene mellem Mern og rute 265 (Jungshovedvej og Kalvehavevej) og rute 265-Jungshoved By (Jungshovedvej).

Kort 2.1.1. på s. 9 viser Vordingborg Kommunes overordnede vej-net, opdelt på statsveje og tre klasser af kommunale veje: Trafikveje, fordelingsveje og lokalveje..

I tabel 2.1.I på s. 10 ses de største trafikbelastninger på kommunens overordnede vejnet. Disse er desuden illustreret på kort 2.1.2. s. 11.



## Kort 2.1.1. Vejnettet opdelt på statsveje og kommuneveje, fordelt på 3 vejklasser



Vordingborg Kommune

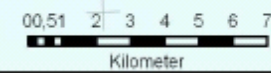
Vejnettet

2.1.1 vejnettet opdelt på 3 vejklasser

Sag nr. : 204.279  
 Teg. : FKN  
 Koort. : MHG  
 Godk. : EBU  
 Dato. : 13.09.2011

Bilag 0

**NIRAS**



**Tabel 2.1.I. Trafikbelastning af vejstrækninger i Vordingborg Kommune (Årsdøgns trafik (ÅDT) for motorkøretøjer)**

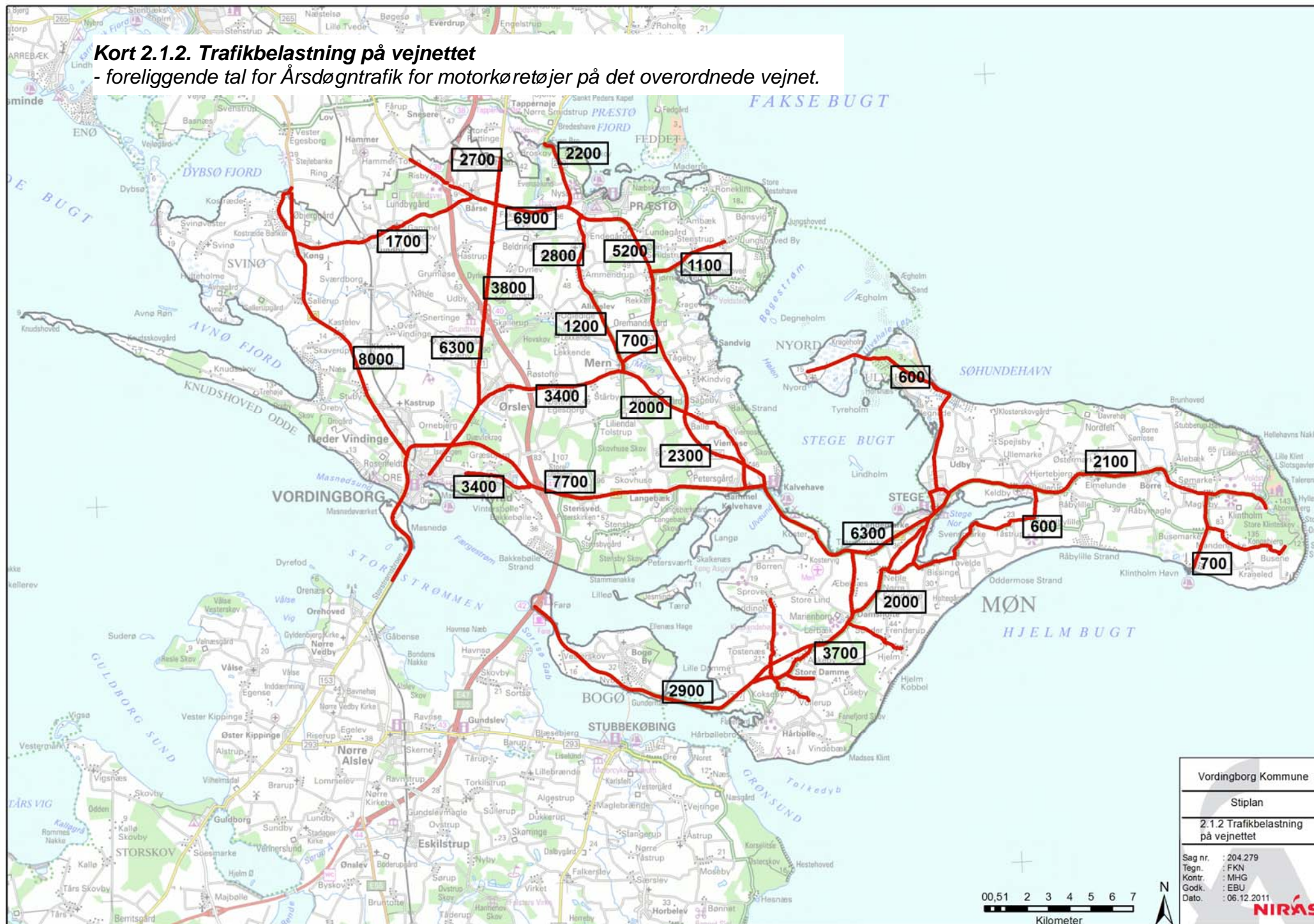
Vejstrækning	Trafikbelastning (ÅDT-motorkøretøjer)	Bemærkninger
Sydmotorvejen	26.000	Let stigende belastning fra Farø mod nord.
Vordingborg-Kalvehave	7.700	Størst mellem motorvejen og Stensved, faldende til 3.900 vest for Kalvehave.
Kalvehave-Stege	6.300	Ved Tjørnemarken. Falder til ca. 5.000 mod Kalvehave.
Vordingborg-Næstved	8.000	Størst lige ved Vordingborg, faldende til 5.600 nord for Klarskov.
Vordingborg-Bårse	6.300	Stor belastning syd for motorvejen ved Udby. ÅDT er kun 3.800 nord for.
Bårse-Præstø	6.900	
Præstø-Kalvehave	5.200	Ved Endegårde, faldende til 3.000 syd for Tjørnehoved.
Even Bro – Præstø	2.200	

Bårse-Køng	1.700	Stort set jævn belastning, størst mellem Bårse og Gl. Lundby
Præstø-Mern	2.800	Lige syd for rundkørslen ved Præstø. Ingen øvrige tællinger.
Ørslev-Mern	3.400	Lige øst for Ørslev.
Mern-Tågeby	700	Skønnet da der ikke findes tilgængelige tællinger for strækningen.
Mern-Balle	2.000	
Tjørnehoved-Jungshoved	1.100	
Nyråd Hovedgade	3.400	
Bogø-Stege	3.700	
Stege-Klinteskov	4.500	Lige øst for Stege. Falder til 2.100 øst for Hjertebjerg
Magleby-Klintholm Havn	700	
Neble-Klintevejen (Søndersognsvej)	600	Mellem Keldbylille og Klintevejen
Ulvshale	600	Mellem Ulvshale Strand og Skov



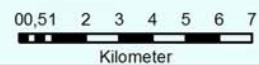
## Kort 2.1.2. Trafikbelastning på vejnettet

- foreliggende tal for Årsdøgntrafik for motorkøretøjer på det overordnede vejnet.



Vordingborg Kommune	
Stiplan	
2.1.2 Trafikbelastning på vejnettet	
Sag nr.	: 204.279
Tegn.	: FKN
Kontr.	: MHG
Godk.	: EBU
Dato.	: 06.12.2011

**NIRÁS**



## 2.2 Cykelstinettet

På kommunens overordnede vejnet er der 3 strækninger, som er fuldt udbygget med cykelstier:

- Rute 22 Næstvedvej, Vordingborg-kommunegrænsen - enkeltrettede stier i begge vejsider
- Rute 151 Københavnsvej, Vordingborg-Ørslev - Dobbeltrættet sti i vejens østside på strækningen Chr. Richardtsvej – Iselinge-rundkørslen og enkelttrættet sti i begge vejsider mellem denne og Ørslev-rundkørslen.
- Rute 153 Brovejen, Vordingborg-Storstrømsbroen – Dobbeltrættet sti i vestlig vejside fra Orevej.

Mellem Vordingborg og Dronning Alexandrines Bro (Nyraadsvej medtaget) er der cykelsti på flere delstrækninger som tilsammen dækker lidt under 50 % af vejens længde:

- Nyrådsvej, Vordingborg-Nyråd – dobbeltrættet sti i den sydlige vejside.
- Rute 59, Motorvejsafkørsel 41-Stensved (Mønsvej, statsvej) - enkeltrettede stier i begge vejsider.
- Rute 59, Stensved-Langebæk (Vordingborgvej, statsvej) – enkeltrettede cykelstier i begge sider.
- Rute 59, Gammel Kalvehave-Dronning Alexandrines Bro (Kalvehavevej, statsvej) – Enkeltrettede stier i begge sider, dog kun dobbeltrættet sti i nordsiden imellem Gammel Kalvehave og Kalvehave. Der er desuden enkelttrættet sti i begge sider på selve broen.

Hertil kommer cykelsti-’bidder’ ml. Køng Kirkevej og Lundby (Lundbyvej), på rute 151 (Københavnsvej) ved motorvejsafkørsel 40 og flere småstykker ved Præstø.

På Møn er der cykelstier på følgende strækninger:

- Ulvshalevej, enkeltrettede stier i begge sider fra Stege til Hegninge Bakke, derefter dobbeltrættet sti i vestlige vejside til sommerhusområdet (er pt. under totalrenovering).
- Klintevejen, efter seneste anlægsarbejde (Udbyvej-Keldby) er der enkeltrettede stier i begge vejsider den første halvdel af vejen fra Stege mod øst, på strækningen Stege-Hjertebjerg.

Gennem Nyråd og Stensved byer er der kantbaner afgrænset ved brede, stiplede linier.

Der er gennem de senere år sket meget på cykelstiområdet i Vordingborg Kommune. Dels er der etableret og renoveret betydelige strækninger på Møn, dels er flere strækninger pt. planlagt til gennemførelse i 2012, nemlig:

- Møn, det næste stykke af Klintevejen fra Hjertebjerg til Borre.
- Møn, Kostervej Dr. Alexandrines Bro-De Hvide Sten (statsvej).



## Kort 2.2.1. Eksisterende og planlagte trafikale cykelstier i Vordingborg Kommune



## 2.3 Cykelruter

Skilte cykelruter i Vordingborg Kommune (her benævnt 'rekreative cykelruter', da de især er målrettet mod cykelturister og fritids-cyklister) er især lokaliseret på Møn. I den øvrige del af kommunen er der dog også både internationale, nationale og regionale ruter, som nævnes herunder:

### **Nationale cykelruter**

**Sjællands Odde – Rødbyhavn (National rute 7):** Passerer Vordingborg Kommune fra Næstved i nord, hvor den følger hovedvej 22 til Vordingborg og fortsætter til Falster via Storstrømsbroen. Ruten følger det overordnede vejnet, som med undtagelse af enkelte korte stykker i Vordingborg by har cykelsti(er) på hele ruten.

**Sydhavsruuten Højer til Møns Klint (National rute 8):** Kommer (sydfra) ind i kommunen via Bogø-Stubbekøbing overfarten, går ad småveje over det sydvestlige Møn, syd om Stege Nor og langs Hjelm Bugt til Østmøn og Møns Klint. Herfra retur via Klintevejen og parallelveje til denne til Stege.

**Helsingør – Gedser (National rute 9):** Kommer (sydfra) ind i kommunen via Bogø-færgen, følger samme forløb som National rute 8 over Vestmøn, men ender i Stege, hvor den vender og går til Dr. Alexandrines Bro og Kalvehave, hvorfra den ad småveje på Sydøst-sjælland fortsætter til Præstø og videre nordpå mod Fakse.

### **Internationale cykelruter**

**Berlin - København:** Forløber gennem kommunen ad den samme rute som den nationale rute 9. Berlin-København betragtes i turist-kredse som den mest succesfulde af de internationale ruter.

### **Østersøruuten:**

Forløber i Vordingborg Kommune fra Bogø-Stubbekøbingfærgen over Bogø og Møn sammen med national rute 8. Fra Dronning Alexandrines Bro går den sammen med regional rute 55 til Vordingborg og videre mod Næstved ad Næstvedvej (med National rute 7).

**Munkevejen:** Denne nye rute mellem Glückstadt i Tyskland og Roskilde, følger en del af det øvrige rutenet igennem Vordingborg Kommune. Hovedruten forløber som National rute 9 fra Bogø til Stege, gør en sløjfe til Hjertebjerg og går derefter via Dr. Alexandrines Bro til Præstø og nordpå ud af kommunen. Mellem Kalvehave og Præstø afviger ruten enkelte steder fra rute 9, hovedsagligt på småveje. En alternativ rute går via Storstrømsbroen, Vordingborg og småveje på det sydligste Sjælland til Kalvehave.

### **Regionale cykelruter**

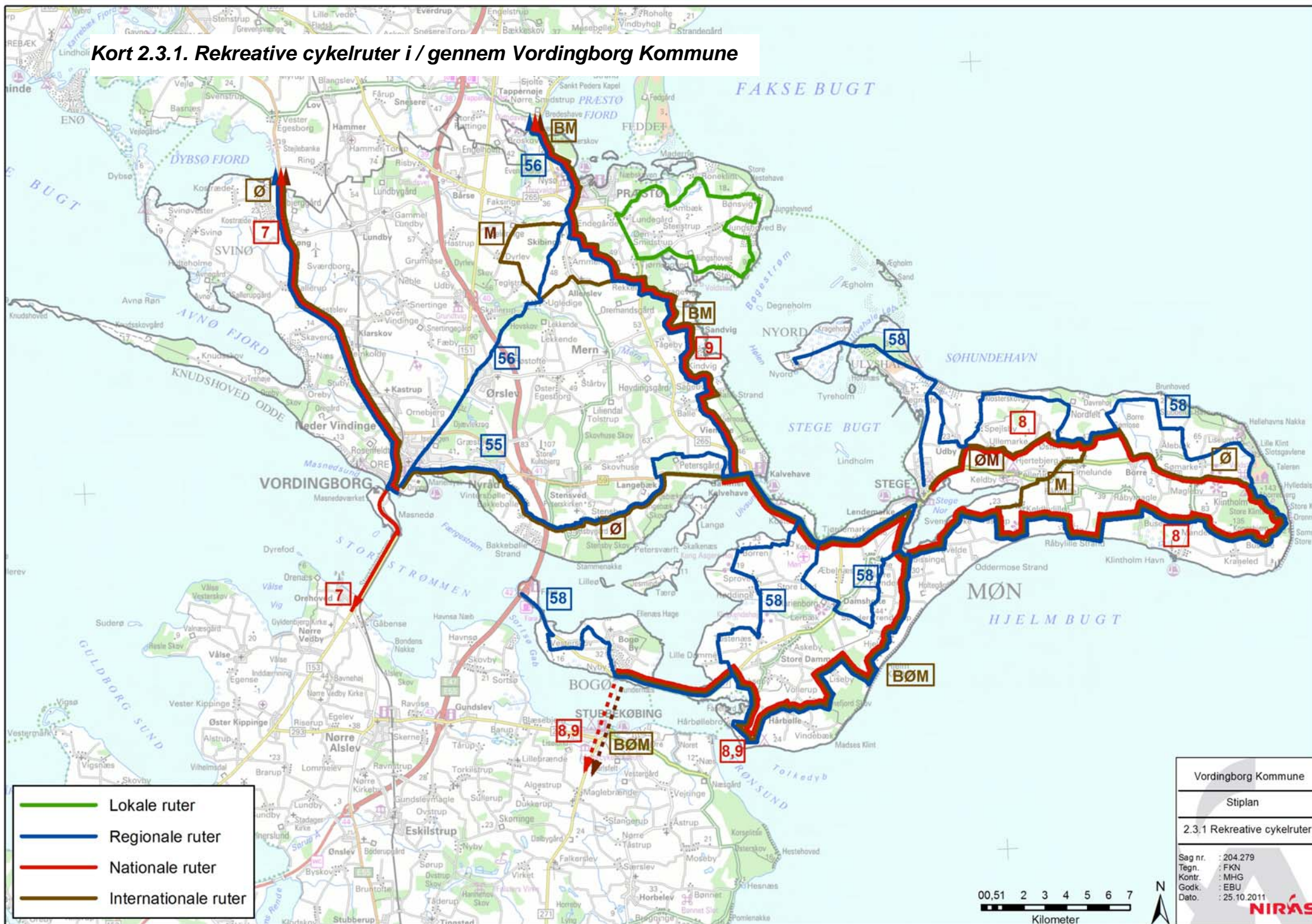
**Rute 55** går fra Vordingborg by ad den separate cykelsti på den gamle Kalvehavebanes banelegeme til og igennem Nyråd, og herefter fortrinsvis ad småveje til Kalvehave, hvorfra der via Dronning Alexandrines Bro er overgang til de mange udflugtsmål Møn. På det sidste korte stykke forløber ruten ad vej 59, hvor der er cykelsti.

**Rute 56** går fra Præstø ad småveje til Ørslev og videre langs vej 151 til Vordingborg by. På stykket mellem Ørslev og Vordingborg er der som tidligere nævnt cykelstier.

**Rute 58 – Møn Rundt** følger mindre biveje langs kysterne rundt på Møn og Bogø, med afstikker til Nyord. Blev etableret som turistrute for få år siden.



## Kort 2.3.1. Rekreative cykelruter i / gennem Vordingborg Kommune



- Lokale ruter
- Regionale ruter
- Nationale ruter
- Internationale ruter

Vordingborg Kommune	
Stiplan	
2.3.1 Rekreative cykelruter	
Sag nr. :	204.279
Tegn. :	FKN
Kontr. :	MHG
Godk. :	EBU
Dato. :	25.10.2011



### 3 Udvikling af cyklisme i Vordingborg Kommune

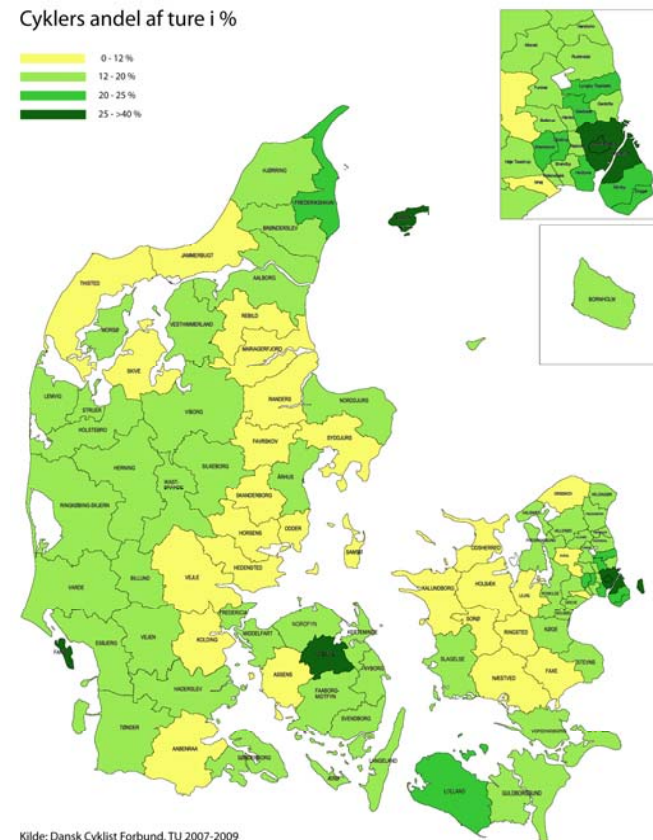
I dette kapitel skildres udviklingen i cyklismen i kommunen med fokus på cyklistadfærden i de 4 hovedgrupper af cyklister: Skolevejs-cyklister, pendlere, fritidscyklister og cykelturister. Der gøres status over situationen nu, og fremtidstendenser søges indkredset. Kapitlet skal give en generel baggrund for den mere præcise indkredsning af behovet for cykelstier på kommuneveje, som følger i kapitel 4.

Kapitlet bygger på en række 'bløde' eller kvalitative kilder, heriblandt en undersøgelse kaldet 'Cykelsurvey', der blev gennemført på Vordingborg Kommunes hjemmeside i foråret 2011, Skolevejsundersøgelsen af 2008, en ældre undersøgelse på Møn ("Cykeltrafik som hverdagstransport i landdistrikter", gl. Møn Kommune 2000) samt en mini-interviewundersøgelse med lokale cykelinteressenter, udført i forbindelse med udarbejdelse af cykelstiplanen. Kilderne har begrænset datagrundlag og visse skævheder, så det er begrænset hvor specifik viden, vi har om cyklistadfærden i Vordingborg Kommune. Derfor må vi i flere tilfælde bygge på en antagelse om, at udviklingstendenser for cyklistadfærden i Vordingborg formentlig ikke adskiller sig afgørende fra de generelle tendenser i landet.

#### 3.1 Generelt om cyklistadfærd i Vordingborg Kommune

Som det fremgår af kortet i Fig. 3.1.A., er danskernes brug af cyklen (målt på cykelturenes andel af det samlede antal trafikale ture) højst i de største byer og på at par af øerne, hvor cykelturismen er stor.

**Fig. 3.1.A. Cykelturenes andel af det samlede antal trafikale ture**





Vordingborg Kommune placerer sig (sammenlignet med andre kommuner) i en midtergruppe m.h.t. cykelaktivitet. Fra en tilsvarende undersøgelse før kommunesammenlægningen ved vi, at gl. Vordingborg Kommune ligger højere end de 3 øvrige gamle kommuner. Det skyldes utvivlsomt, at cykelanvendelsen er størst i og omkring Vordingborg by, hvilket vi også ved fra egne tællinger (se Tabel 4.2.I).

En stor del af denne trafik til og fra Vordingborg by udgøres utvivlsomt af trafik mellem boligområder og arbejds- og uddannelsessteder. Den 'Cykelsurvey', der gennemførtes på kommunens hjemmeside i foråret 2011, tyder på meget høj anvendelse af cyklen til netop dette formål. Ikke mindre end 76% af svarpersonerne angiver, at de typisk anvender cyklen til dette formål, 38% endda hver dag. Ca. halvdelen af svarpersonerne oplyser, at deres børn bruger cyklen til skole hver dag. Disse tal er dog (desværre) ikke repræsentative; vi ved fra andre undersøgelser, at de gennemsnitlige tal (selv i store cykelbyer) ligger langt lavere, så der er ingen tvivl om, at de høje tal for cykelanvendelsen i Cykelsurvey er udtryk for, at det er den mest cykelaktive del af borgerne, der har fået øje på og besvaret undersøgelsen.

Surveyen kan alligevel give en række vigtige oplysninger; således viser det sig, at svarpersonerne – der altså mest består af meget cykelaktive personer – bruger cyklen til mange forskellige slags ture (pendling, indkøb, motion, rekreation, besøg hos venner og familie etc.) Det tyder på, at hvis man først er 'kommet over på cyklen', anvendes den til mange formål.

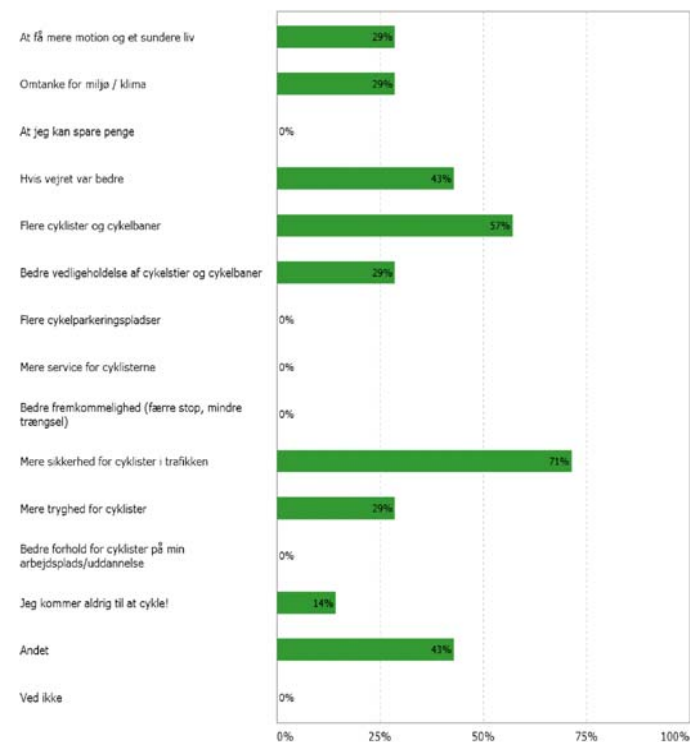
Cykelsurveyen viser også, at svarpersonerne er rimeligt godt tilfreds med Vordingborg Kommune som 'cykelby', men at der er udbredt utilfredshed med standard og vedligeholdelse af cykelveje og cykel-

stier. Ca. 1/3 er generelt utilfredse med forholdene for cyklister, og et tilsvarende antal føler sig som cyklister utrygge i trafikken. Undersøgelsen angiver en lang række vejstrækninger, der føles utrygge og / eller hvor der ønskes nye cykelstier eller cykelbaner. Disse angivelser er indarbejdet i opregningen af cykelstibehov i kapitel 4.

Surveyen rummer også svar, fra personer, der *IKKE* i dag er cykelaktive, på, hvad der kunne få dem til at cykle mere, jfr. Fig. 3.1.B.

**Fig. 3.1.B. Motiver for øget brug af cyklen**

Hvad kunne motivere dig til at cykle mere?



Topscore-svarene på dette spørgsmål er, at bedre sikkerhed for cyklister - herunder flere cykelstier og cykelbaner samt bedre vedligeholdelse af samme – ses som langt den vigtigste betingelse for, at flere af de i dag ikke cykelaktive kan komme over på cyklen. Hvilket kun kan bekræfte kommunalbestyrelsens ønske om at øge cykelanvendelsen i kommunen.

### 3.2 Cykelanvendelse til forskellige formål

Cyklen kan indgå som transportmiddel i alle rejsetyper (skole, arbejde, fritid, turisme), og der er betydelige muligheder for at anvende cyklen til alle disse formål. I dette afsnit gennemgås vores viden om udviklingen i cyklistadfærd og -behov, fordelt på disse 4 hovedgrupper.

#### **Skolevejs-trafik**

Vordingborg Kommune fik udført en skolevejsanalyse i 2008. Formålet med undersøgelsen var at kortlægge utrygge steder på skolevejen og belyse transportmidler til og fra skole, bl.a. med det formål at afklare, om en større del af børnene kan transportere sig selv til skole på cykel eller til fods. Stort set alle kommunens skoler deltog. Udpengningen af utrygge steder skulle argumenteres, og det viste sig, at utryghed primært var forårsaget af

- Bilernes hastighed;
- Intet fortov eller cykelsti;
- Mange biler på strækningen eller i krydset;
- Dårlig oversigt.

- altså i høj grad problemer, som cykelstier kan løse. Utryghedsmarkeringerne i skolevejsanalysen er en del af baggrunden for klassificeringen af en række veje som 'trafikfarlige skoleveje' (som giver

ret til gratis bustransport til/fra skole), og er indarbejdet i opgørelsen af utryghed på vejnettet i kapitel 4.

M.h.t. transportmiddelvalg viste undersøgelsen – i samklang med Møn-undersøgelsen 2000 – at en stor (og måske stigende andel) af børnene transporteres til og fra skole i forældrenes bil. Dette gælder især i de yngre klasser. Andelen af 'lette trafikanter' (fodgængere og cyklister) øges op gennem klasserne – på 6. klassetrin er der næsten 60% lette trafikanter - hvorefter den falder igen til fordel for bustransport, fordi en større del af børnene får lange skoleveje, når de skifter til overbygningsskolen.

Der er meget store forskelle mellem skolerne m.h.t. andelen af lette trafikanter, afhængigt af, hvor stort et opland den enkelte skole har. Således har byskolerne typisk mindst 50% lette skolevejs-trafikanter, medens landskolerne kun har mellem 15 og 25%.

Skolevejsanalysen belyser også potentialet for at øge andelen af lette trafikanter. Vurderingen bygger på, at eleven kan agere som let trafikant efter følgende regler:

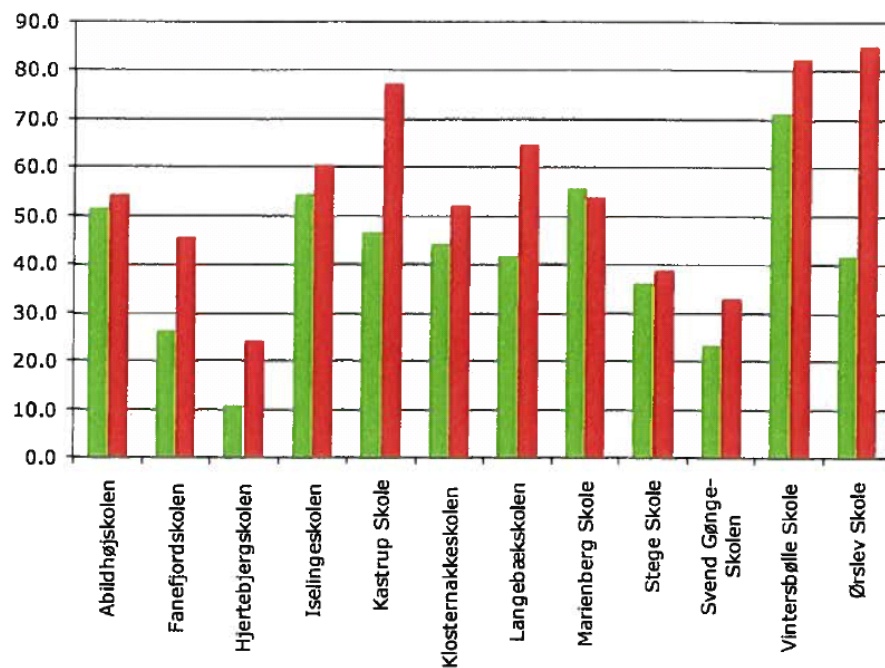
- 0.-2. kl.: Gang eller cykling med forældre (0-2 km)
- 3.-4. kl.: Gang alene eller cykling med forældre (0-3 km)
- 5.-9. kl.: Gang eller cykling alene (0-3 km)

Det antal lette trafikanter, der ville være muligt ud fra disse regler, er herefter sammenholdt med det faktiske antal lette trafikanter. Sammenligningen viser et stort potentiale for, at flere elever på de lavere og mellemste klassetrin vil kunne gå eller cykle til skole, alene eller sammen med forældre. Tendensen er gældende frem til 6. klasse. Fra 7. klasse og opefter er der næsten overensstemmelse mellem det potentielle og det faktiske antal lette trafikanter. Det betyder dog ikke, at der ikke også her kunne være potentiale for at øge antallet af lette

trafikanter; den ovenst. norm om gang eller cykling indenfor 3 km kunne med god ret (ud fra en sundhedsmålsætning) løftes, især for netop de større børn.

Også potentialet for at øge andelen af lette trafikanter er ulige fordelt på skolerne. Skolevejsanalysen viser, at der især er potentiale på Fanebjergskolen, de tre Langebæk-skoler, Kastrup Skole og Ørslev Skole, hvor der er mere end 20% af de potentielt lette trafikanter, som ikke går eller cykler til skole, jfr. Fig. 3.2.I. herunder.

**Fig. 3.2.A. Faktisk andel lette trafikanter (grøn søjle) sammenlignet med det potentielle antal (rød søjle)**



Skolevejsanalysen vurderer, at der kan være to umiddelbare forklaringer på dette:

1. De potentielle lette trafikanter, der bor i en afstand af 0-2 km fra skolen, føler sig utrygge ved at færdes på deres rute til og fra skole;
2. Det er mere belejligt og bekvemt for forældrene at køre deres barn til og fra skole.

Pkt. 1 er i overensstemmelse med konklusionen på Møn-undersøgelsen 2000, som gik på, at cyklen kan bruges i et væsentlig større omfang til skole, hvis forholdene langs vejene var mere sikre, f.eks. i form af cykelstier, trafikdæmpende foranstaltninger og trafiksanering af delstrækninger.

Skolevejsundersøgelsen 2008 konkluderer, at løsningen på det første problem er at øge den oplevede tryghed langs de ruter, som eleverne færdes ad til og fra skole. Løsning på det andet problem kræver tiltag, der kan ændre forældrenes holdning og adfærd. Vordingborg Kommunalbestyrelse ønsker som tidligere nævnt at øge anvendelsen af cyklen i kommunen, specielt for skolebørnenes vedkommende. Hvis dette mål skal opfyldes, kræver det altså både tryggere skoleveje og en påvirkning af forældrene i form af info-materiale, kampagner o. lign.

En opgradering af cykelforholdene, der kan få flere elever til at bruge cyklen, kan medføre besparelser på kommunens befordring af elever, idet kommunen er pligtig til at sørge for alternativ befordring (buskørsel), hvis forholdene ikke er så sikre, at eleverne selv kan cykle. Væsentligste argument i dag for, at kommunalbestyrelsen ønsker at fremme brugen af cyklen til og fra skole, er dog den store, positive betydning dette kan få for børnenes sundhedstilstand.

### ***Bolig-arbejdssteds-trafik (pendling)***

Cykelsurvey 2011 og kommunens egne tællinger af cykeltrafikken (også 2011) viser (som den ovenfor omtalte Transportvaneundersøgelse), at der især omkring Vordingborg er en betydelig pendlingstrafik på cykel. Vordingborg By er - med de nærliggende landsbyer, der fungerer som boligforstæder til Vordingborg by – kommunens største bysamfund, og byen er det overordnede center for private og offentlige arbejdspladser samt (ikke mindst) for uddannelser på og over folkeskoleniveau.

Det er givetvis dette forhold der ligger bag, at kommunens cykeltrafiktællinger (se Tabel 4.2.I) entydigt viser, at cykeltrafikken er langt større omkring Vordingborg By end nogen andre steder i kommunen. Hvor cykel-årsdøgntrafikken på andre af kommunens veje ligger på niveau 10-40, er den på de store indfaldsveje til Vordingborg over 100.

Også på Strækningen Allerslev-Skibinge-Præstø samt på Faksevej mellem Even Bro og Præstø er der stor cykeltrafik - på sidstnævnte strækning skyldes det nok også fritidscykling og cykelturisme.

Møn-undersøgelsen 2008 viste, at cyklen kun i begrænset omfang anvendes som transportmiddel i bolig-arbejdsstedstrafik. Langt de fleste arbejdspladser i gl. Møn Kommune er lokaliseret i Stege, hvor tilkørselsvejene i 2000 var endnu mindre cyklistvenlige end i dag. Rapporten konkluderede, at der er potentiale for forøgelse af bolig-arbejdsstedstrafikken på cykel, men det vil på samme måde som skoletrafikken kræve, at forholdene for lette trafikanter forbedres, primært langs Klintevejen og øvrige veje til og fra Stege.

### ***Fritidsformål***

Det er det almindelige indtryk fra flere kilder, at fritidscyklismen er stigende – både som organiseret aktivitet og som individuel / familieaktivitet. Denne tendens gælder for Danmark som helhed, og at den også gælder for Vordingborg kommune bekræftes af mange lokale observationer, herunder de interviews med cykelinteressenter, som er gennemført i forbindelse med udarbejdelsen af denne plan.

Vi har interviewet en række personer, der er aktive indenfor organisationer som kommunens to cykelklubber (Vordingborg og Præstø), Dansk Cyklistforbund, Lions Club (arrangerer årligt cykelløb på Møn), 'Flere cykelstier nu' (Møn) og et par uorganiserede grupper af motionscyklister. Stort set alle melder om stor og stigende interesse for cykling, og alle er også enige om, at kommunen byder på vældig gode forhold for fritidscyklister – der er rigtig mange attraktive turmuligheder indenfor organisationernes aktionsradius. Flere efterlyser dog cykelstier på flere af de større veje. Dette gælder dog ikke cykelklubberne, de ikke kan bruge cykelstier til cykling med konkurrencemotiv, og som i øvrigt, ifølge eget udsagn, lærer medlemmerne at begå sig i trafikken. (Organisationernes meldinger om utrygge vejstrækninger og ønsker om nye cykelstier er indarbejdet i de relevante afsnit i kapitel 4).

Måske er fritidscyklisme endda en ting, hvor kommunen kan hævde sig i forhold til andre kommuner. Det tydede Møn-undersøgelsen 2000 på. Den viste, at modsat den øvrige danske befolkning er Mønboernes brug af cykel i fritiden større end for bolig-arbejdsstedsture. Cyklen anvendes især til at køre fra byerne og ud i øens landskaber og naturområder. En undersøgelse i forbindelse med Pilotprojekt Nationalpark Møn dokumenterede for 5-6 år siden, at Mønboerne er store forbrugere af friluftsliv og natur. En stor del af fritidscykeltrafikken på Møn fordeler sig ad svagt befærdede lokalveje. Det vurde-

res dog, at fritidstrafikken vil kunne øges, hvis visse strækninger blev gjort mere sikre. Det drejer sig primært om forbindelsesvejene fra Stege ud til øernes naturområder.

Vi antager, at tilsvarende forhold gør sig gældende i resten af kommunen, og tillader os at konkludere, at Vordingborg Kommune allerede nu har en omfattende fritidscyklisme, men at der er mulighed for at øge brugen af cyklen til fritidsformål endnu mere – hvis vejene fra boligområderne til skove, kyster og andre fritidsområder gøres mere cyklistvenlige.

### **Cykelturisme**

Vordingborg Kommune er – med sine attraktive landskaber, mange oplevelsesmuligheder og relativt korte afstande mellem dem - meget velegnet til cykelturisme. Dette gælder især kommunens primære turismelokalitet Møn. Kommunen er da også, som det fremgik af afsnit 2.3., særdeles velforsynet med såvel nationale og internationale som regionale rekreative cykelruter, der typisk benytter det finmaskede net af ikke svagt befærdede biveje. Således går ikke mindre end 3 af Danmarks 5 internationale cykelruter gennem kommunen.

Alle tilgængelige oplysninger tyder på, at cykelturismen er i kraftig fremgang i kommunen. Cykelturisterne består dels af de, der kommer til kommunen på cykel, dels de, der har cyklen med på taget af bilen eller lejer eller låner en cykel på feriestedet. Det skønnes, at antallet af sidstnævnte ligger 5-10 gange så højt som antallet af cykelturister, der ankommer på cykel.

Et af de få steder, hvor der foreligger nøjagtige tal vedr. cyklismens udvikling, er på Bogø-Stubbekøbing overfarten, hvor overfartstallene har udviklet sig som vist i Tabel 3.2.I. Som det fremgår, er cykeltrafikken over Grønsund forøget med ikke mindre end 64% på 8 år.

**Tabel 3.2.I. Overfartstal på Bogø-Stubbekøbing overfarten**

<i>Sæson</i>	<i>2002</i>	<i>2004</i>	<i>2006</i>	<i>2008</i>	<i>2010</i>	<i>Udvikl. 2002-10</i>
<b>Passagertal</b>	24.166	27.209	34.122	31.463	34.346	<b>42%</b>
<b>Cykler</b>	4.200	5.319	6.145	5.882	6.872	<b>64%</b>
<b>Biler</b>		4.111	5.011	4.358	5.294	<b>(22%)</b>
<b>Billetsalg tkr</b>	332	399	525	560	843	<b>154%</b>

Møn-undersøgelsen 2000 og ajourføringer i forbindelse med Cykelstiplan for Møn 2008, der fokuserede på cykelturisme, viste, at turistture på cykel dels foregår på turistruterne, dels mellem turistovernatningsstederne (primært sommerhusområderne og campingpladserne) og de største attraktioner såsom Møns Klint / Geocentret, Liselund Slotspark, Klintholm Havn og naturområderne på Østmøn. Der er også mange cykelturister til Ulvshale, Nyord og Stege by. Undersøgelsen viste, at mange cykelturister kører ad lokalveje til Østmøn, men tager den direkte vej ad Klintevejen tilbage. Selv om kommunen er velforsynet med rekreative ruter ad små biveje, har altså også cykelturisterne brug for sikre forbindelser langs de større veje.

Møn-undersøgelsen konkluderede, at selv om Møn har en stor og voksende cykelturisme, så er der – når man sammenligner med andre cykeldestinationer i ind- og udland – potentiale for en langt større cykelturisme. En sådan er også ønskværdig, da cykelturisme pr. definition er en bæredygtig turismeform. Den lokale turistorganisation Møn-Sydsjælland Turistforening (og dens forgængere) har da også gennem årene arbejdet særdeles aktivt for at øge og underbygge cykelturismen. Det er sket via flere ruteprojekter, bl.a. 'Møn Rundt' (Regional rute 58) og en række temaruter.

Cykelturismen er (selvfølgelig) større på Møn end i resten af kommunen, men Sjællandssiden har også store potentialer for øget cykelturisme. Dette indtryk bestyrkes af et interview med en repræsentant for Møn-Sydsjælland Turistforening. Udviklingen på Sjællandssiden er for få år siden blevet styrket med etablering af cykelforbindelsen 'fra fjord til fjord'. Der kunne dog være behov for en mere direkte 'rekreativ hovedforbindelse' på tværs af kommunen i dennes nordlige del (Præstø-Bårse-Køng).

Potentialerne for øget cykelturisme, også på Sjællandssiden, kan udløses, hvis turistattraktionerne styrkes (og her kan det kommende borgcenter komme til at spille en stor rolle – især hvis det markedsføres aktivt overfor cykelturister), og hvis cyklistvenligheden på vejene til turistattraktionerne øges. Især i Vordingborg by og omegn er der gode muligheder for at kombinere kollektiv trafik og cykelturisme (tag cyklen med på toget!).

### **3.3 Barrierer for udvikling af cykeltrafik**

Cyklisterne kan, m.h.t. deres krav til cyklist-infrastruktur og –faciliteter, groft inddeles i 2 typer: Hverdagscyklisterne, som er kommunens egne borgere, og som anvender cyklen som dagligt transportmiddel til og fra arbejde, skole og uddannelsessted, til indkøb, familiesøg og udflugtsture - samt regulære cykelturister.

De to grupper har ofte forskellige behov. F.eks. har hverdagscyklisterne ofte ønske om enkle og direkte stiforbindelser mellem boligområderne og arbejdsplads- og uddannelsescentre i købstæderne (især Vordingborg og de omkringliggende boligbyer), mellem boligområder og fritids-/naturområder samt mellem købstæderne - medens cykelturisterne i højere grad foretrækker cykelruter ad fredelige

veje og gode oplevelser. Som tidligere nævnt udelukker dette dog ikke, at trafikale cykelstier langs de større veje også kan være særdeles vigtige for cykelturismen.

Det gælder således for begge cyklisttyper, at manglende sikkerhed er den største barriere for videreudvikling af cykelanvendelsen. I Møn-undersøgelsen blev veje med høje strækningshastigheder udpeget som klart den største barriere for cykeltrafikkens fremgang, ikke mindst fordi både bilister og cyklister nemt føler sig pressede på de smalle vejprofiler.

Det er på denne baggrund givet, at anlæg af cykelstier langs de største forbindelsesveje i betydeligt omfang vil mindske denne barriere. Cykelstianlæg bør følges op med trafiksaneringsprojekter på udvalgte steder, f.eks. lokale hastighedsnedsættelser eventuelt i forbindelse med bump eller vejindsnævninger, bl.a. gennem landsbyerne. Skiltning og informationskampagner bør også igangsættes i forbindelse hermed til påvirkning af bilistadfærden. Her tænkes især på overholdelse af (nedsatte) hastigheder, der medfører væsentlige forbedringer af tryghedsopfattelsen hos vejens trafikanter – men også på ændring af visse skolebørnsforældres normer og vaner m.h.t. deres børns transport til og fra skole.

### **3.4 Konklusioner vedr. cykeladfærd og betingelser for øget brug af cyklen**

De hver for sig utilstrækkelige undersøgelser og datakilder m.h.t. cykeladfærd og betingelser for øget brug af cyklen synes alligevel tilsammen at tegne et forholdsvis klart billede:

- Der er mange aktive cyklister i Vordingborg Kommune i dag – pendlere omkring de store byer (især Vordingborg), fritidscyklister (hvor den gamle Møn-undersøgelse tyder på, at en stor del af cyklismen i kommunen er fritidscyklisme) og Cykelturister, som der formentlig er flere af end i de fleste andre danske turistdestinationer.
- Derimod er det gået den forkerte vej med skolevejs-cyklismen, primært pga. utryghed ved at lade børn cykle alene på stærkt befærdede skoleveje uden cykelstier.
- Der kan forventes vækst i alle 4 cyklistgrupper fremover, dels fordi det ligger i tidens trends, dels fordi denne udvikling understøttes aktivt af en række instanser, først og fremmest kommunen, der anser cykelbrug for at være et vigtigt element i den kommunale sundhedspolitik.
- Forøgelse af skolevejstrafikken vil dog både kræve sikrere skoleveje – helst cykelstier – og informations- / kampagneaktiviteter.
- Konkret betyder dette øget behov for cykelstier o.a. forbedringer af sikkerhed og forhold for cyklister til:
  - Pendling i og omkring de større byer, primært Vordingborg;
  - Øget skolevejstrafik omkring skolerne;
  - Øget fritidscyklisme fra de store boligområder til fritids- og naturområder (skove og strande mv.);
  - Øget cykelturisme mellem overnatningsstederne og de største turistattraktioner.





## 4 Behov for nye trafikale cykelstier

I dette kapitel præsenteres analysegrundlaget for cykelstiplanens forslag. Som titlen antyder, er målet for kapitlet at opgøre behov for trafikale cykelstier på de forskellige delstrækninger af vejnettet. Udfaldet af denne behovsanalyse har selvfølgelig afgørende betydning for hvilke vejstrækninger, der senere (i Kapitel 6) foreslås prioriteret m.h.t. udbygning med cykelstier.

Behovet for nye cykelstier opgøres ud fra en række parametre, nemlig

- Trafikbelastning af vejnettet;
- Den nuværende cykeltrafik;
- Uheld
- Oplevet utryghed;
- Forskellige cyklistgruppers behov.

Behovsanalyserne suppleres afslutningsvis med en opgørelse af direkte formulerede ønsker om nye cykelstier fra aktørgrupper såsom lokalrådene, respondenter i Cykelsurvey og skolevejsundersøgelsen samt div. foreninger.

### 4.1 Trafikbelastning af kommunens vejnet

Behovet for cykelstier er stærkt afhængigt af de enkelte vejstrækningers belastning med biltrafik. Ikke mindst den oplevede utryghed – der er afgørende for, om man vælger at cykle på en vej, og især om man lader sit skolesøgende barn cykle på en vej – er direkte proportional med cyklisternes oplevelse af, hvor mange biler, der kører på vejen, og hvor hurtigt de kører.

Trafikbelastning på vejnettet er opgjort tidligere i rapporten, i afsnit 2.1, i Tabel 2.1.I. og på Kort 2.1.2. Tabel og kort giver således en indikation af, hvilke delvejstrækninger, der ud fra parameteren 'trafikbelastning' kandiderer stærkest til prioritering for cykelstiudbygning.

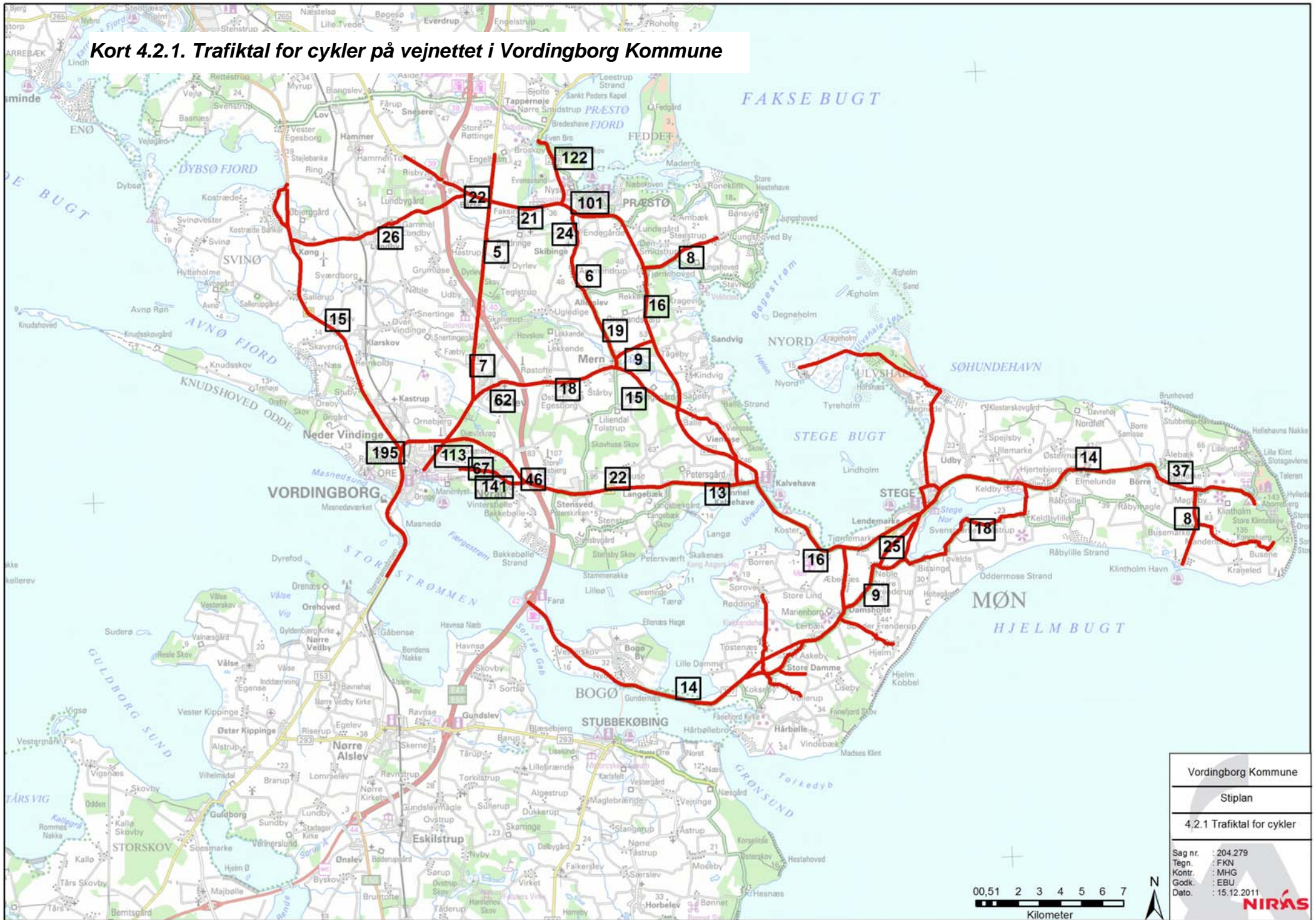
### 4.2 Nuværende cykeltrafik

Der forelå ikke før arbejdet med cykelstiplanen nye og dækkende tal for cykeltrafikken på det kommunale vejnet. Som et led i arbejdet med planen udførte kommune derfor i perioden maj-september 2011 tællinger af cykeltrafikken på en række udvalgte tællesteder. Tællesteder og foreløbige tal fremgår af Tabel 4.2.1. på næste side, og er også fremstillet på Kort 4.2.1.

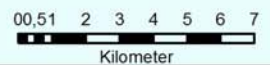
**Tabel 4.2.I. Cykeltrafik på kommunens vejnet 2009 og 2011**

Vejstrækning	Trafikmængde – Cykler	Tællested
Vordingborg-Nyråd	67	Nyrådsvej
Nyråd	141	På Nyråd Hovedgade
Vordingborg – Kalvehave	46	Mønsvej, Bakkebølle
Vordingborg – Kalvehave	22	Mellem Stensved og Langebæk
Vordingborg-Kalvehave	13	Ved Gl. Kalvehave
Vordingborg-Ørslev	113	Københavnsvej v. Iselingen
Ørslev	62	Ørslevvej lige nordøst for rundkørslen
Ørslev – Engelholm (kommunegrænse nord)	7	Mellem Ørslev og Udby
Ørslev – Engelholm (kommunegrænse nord)	5	Syd for Bårse Runddel
Vordingborg – Næstved	195	Ved Vordingborg (Franks Auto)
Vordingborg-Næstved	15	Ved Sallerup
Køng – Bårse	26	Mellem Lundby og Gl.Lundby
Bårse – Præstø	22	Øst for Bårse ved DLG
Even Bro (kommunegrænsen) - Præstø	122	Præstø Overdrev
Præstø	101	Ny Esbjergvej
Præstø – Mern	24	Lige syd for rundkørsel Præstø Syd
Præstø – Mern	19	Nord for Mern
Mern – Tågeby	9	Øst for Mern
Ørslev-Mern	18	Vest for Mern (v. Stårbyvej)
Mern – Balle - Viemose	15	Mellem Mern og Balle
Præstø – Kalvehave	16	Syd for Rekkende
Tjørnehoved – Jungshoved	8	Mellem Stenstrup og Jungshoved
Dr. Alexandrines Bro-Stege	16	Ved Koster Færgegård
Stege-Bogø dæmningen	25	Grønsundvej lige vest for Stege.
Bogø dæmningen	14	På dæmningen
Stege – Klinteskoven	14	Ved Hjerterbjerg
Stege – Klinteskoven	37	Mellem Borre og Magleby
Magleby – Klintholm Havn	8	Klintholm Havnevej v. Busemarke
Søndersognsvej Møn (syd om Stege Nor)	18	Mellem Bissinge og Tøvelde

**Kort 4.2.1. Trafiktal for cykler på vejnettet i Vordingborg Kommune**



Vordingborg Kommune	
Stiplan	
4.2.1 Trafiktal for cykler	
Sag nr.	: 204.279
Tegn.	: FKN
Kontr.	: MHG
Godk.	: EBU
Dato.	: 15.12.2011



### 4.3 Uheld

Der er udarbejdet et kort over uheld for lette trafikanter (herunder cyklister) i de senere år i Vordingborg Kommune. Kortet kan imidlertid ikke offentliggøres, af hensyn til datasikkerhedsloven.

Dette er imidlertid ikke en stor mangel, da det viser sig, at kortlægningen af uheldene ikke bidrager med nye elementer til behovsanalysen. Hovedparten af uheldene er sket i byerne, hvilket ikke er overraskende, da cykeltrafikken er størst, den øvrige trafik mest intens og forholdene ofte vanskeligere at overskue i byen end på landet. Kun i Vordingborg by er der koncentrationer af uheld på særlige lokaliteter.

Der er kun få uheld langs det overordnede vejnet udenfor de tre købstæder (incl. enkelte uheld på strækninger *med* cykelsti!) Dette harmonerer godt med det normale billede for cykeltrafik i åbent land, og skyldes at overordnede landeveje uden cykelstier i høj grad fravælges af cyklisterne, da de opleves som utrygge at færdes på (se i øvrigt afsnit 4.4).

Konklusionen på uheldsbilledet er således, at det ikke giver et brugbart input til udpegningen af anbefalede cykelstistrækninger.

### 4.4 Utryghed

Der er ud fra Vordingborg Kommunes Cykelsurvey og skolevejsanalyse identificeret en række strækninger på vejnettet som især opleves som utrygge af cyklister. De fleste af disse er allerede klassificeret som 'trafikfarlige skoleveje'.

Svarene i kommunens Cykelsurvey 2011 tyder – som tidligere nævnt – på, at det i høj grad er den cyklende befolkning, der har svaret på undersøgelsen. De lokaliteter som svarpersonerne mener er utrygge, synes dog relevante at vurdere, da det netop er de daglige cyklister, som fravælger disse strækninger. De oftest udpegede strækninger er:

- Kostervej, Dronning Alexandrines Bro-Stege (19 besvarelser)
- Næstvedvej, Bårse-Præstø (8)
- Mønvej, Præstø-Mern (6)
- Ørslevvej, Ørslev-Mern (5)
- Nyråd Hovedgade, Nyråd (5)
- Klintevejen Møn

Flere veje i Vordingborg by, bl.a. Algade i Vordingborg og Adelgade i Præstø, som dog ikke skal behandles yderligere i nærværende plan, er også nævnt som utrygge.

I surveyet spørges ligeledes til strækninger, hvor borgerne mener der mangler cykelstier. Her havner de samme strækninger højt på listen:

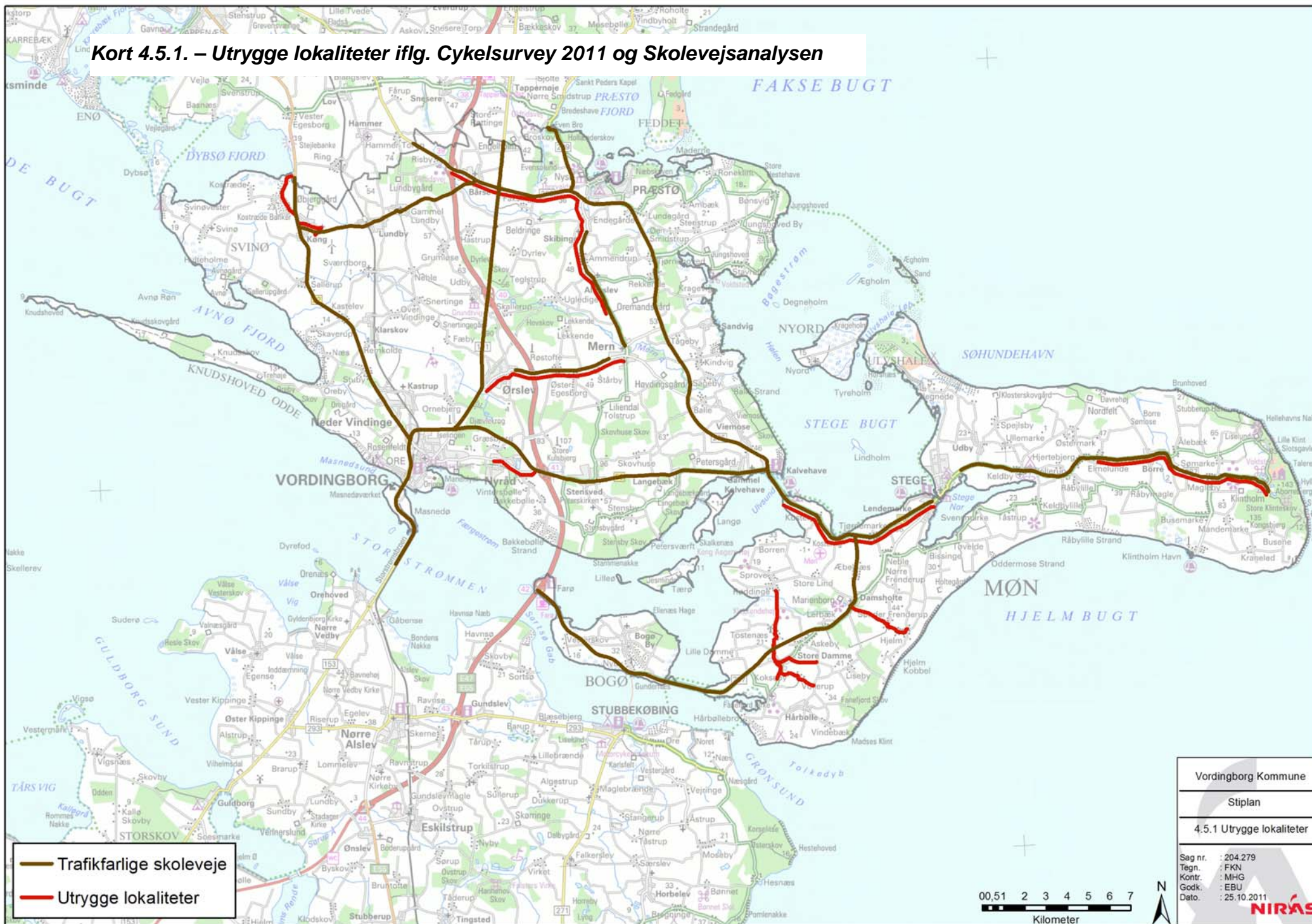
- (Kostervej (23 besvarelser))
- Næstvedvej (8)
- Mønvej (0, Mønsvej 8)(nogle af svarpersonerne har muligvis forvekslet disse vejnavne)
- Ørslevvej (12)
- Nyråd Hovedgade (11)
- Klintevejen øst for Hjertebjerg

På kommunens overordnede vejnet nævnes under dette spørgsmål ligeledes:

- Kalvehavevej, Mern-Balle (6)
- Københavnsvej, Ørslev-Udby (6)



### Kort 4.5.1. – Utrygge lokaliteter iflg. Cykelsurvey 2011 og Skolevejsanalysen



- Trafikfarlige skoleveje
- Utrygge lokaliteter

Vordingborg Kommune
Stiplan
4.5.1 Utrygge lokaliteter

Sag nr. : 204.279
Tegn. : FKN
Kontr. : MHG
Godk. : EBU
Dato. : 25.10.2011



## 4.5 Forskellige cyklistgruppers behov

*En bærende idé i cykelstiplanen er, at den skal sammenvægte alle behov / behov for alle cyklistgrupper, så der laves cykelstier der, hvor det kan tjene flere formål, og som kommer flest mulige brugere til gode. En cykelsti, der kan bruges af flere brugergrupper, vil alt andet lige blive prioriteret over en strækning, der kun kan bruges af én.*

I kapitel 3 indkredsede vi de 4 hovedgrupper af cyklisters behov på tværs af vejnet:

- Hvordan kan vi øge brugen af cyklen til skole? (Kræver cykelstier på større skoleveje – OG kampagneaktivitet!)
- Bolig-arbejdssteds trafik (pendlingscyklisme)- kræver typisk cykelstier o.a. cyklist-sikring af vejene i og omkring de større byer;
- Fritidscyklisme - kan kræve cykelstier o.a. cyklist-sikring af vejene fra boligkoncentrationer til de vigtigste fritidsområder;
- Cykelturisme – ruter ad mindre biveje er OK, men der kan være behov for deciderede cykelstier, også langs de større veje – til og fra de allerstørste turistattraktioner (primært på Møn og i Vordingborg).

I denne plan prioriteres borgernes cykelbrug i hverdag og fritid - specielt skolecyklisme. Der skeles dog også til cykelturisternes behov, især hvis der er sammenfaldende behov for cykelstier for flere eller alle cyklistgrupper.

## 4.6 Fremsatte ønsker om nye cykelstier

Tabel 3 viser en oversigt over de strækninger, hvor der ifølge lokalrådene eller kommunens skolevejs- og cykelundersøgelser bør være cykelstier. Ønskerne er også vist på kortene på de følgende sider.



### Kort 4.6.1. - Manglende cykelstier iflg. Cykelsurvey



Ønsker om nye cykelstier o.a. foranstaltninger fra Cykelsurvey

Vordingborg Kommune	
Stiplan	
4.6.1 Manglende cykelstier ifølge cykelsurvey	
Sag nr. :	204.279
Tegn. :	FKN
Kontr. :	MHG
Godk. :	EBU
Dato. :	01.11.2011



**Tabel 4.6.I. Oversigt over strækninger, hvor forskellige aktører ønsker cykelstier**

Lokalitet	Lokalråd o.a. interesser	Cykelsurvey
Kostervej (Kalvehave-Stege)	X	X
Rødkildevej (Stege-Lille Bissinge)	X	
Klintevej (Hjertebjerg-Klinteskov)	X	
Klintholm Havnevej (Magleby-Klintholm havn)	X	
Grønsundvej (Farø-Stege)	X	
Næstvedvej (Bårse-Præstø)	X	X
Lundbyvej/Lundby Hovedgade (Lundby-Bårse)	X	
Københavnsvvej (Ørslev-Udby)		X

Lokalitet	Lokalråd o.a. interesser	Cykelsurvey
Ørslevvej (Ørslev-Mern)	X	X
Ørslevvej (Ørslev)	X	
Nyråd Hovedgade	X	X
Mønvej (Præstø-Mern)	X	(X)
Mønsvej (Vordingborg-Stensved)	X	(X)
Jungshovedvej (Vej 265–Jungshoved By)	X	
Gl./Ny Vordingborgvej (Langebæk-Gammel Kalvehave)	X	
Kalvehavevej (Mern-Balle)		X
Præstøvej (Kalvehave-Viemose)	X	



## Kort 4.6.2. - Manglende cykelstier ifølge lokalråd



Vordingborg Kommune	
Stiplan	
4.6.2 Manglende cykelstier ifølge lokalråd	
Sag nr.	: 204.279
Tegn.	: FKN
Kontr.	: MHG
Godk.	: EBU
Dato.	: 01.11.2011



## 5 Tekniske løsninger

I dette kapitel præsenteres de løsninger, der er til rådighed, når cykelstiplanens prioriteringer skal omsættes til konkrete stianlæg: Hvilke stityper skal man vælge, hvilke sikkerhedsmæssige foranstaltninger kan anvendes ved byggenemfarter med videre, hvor der ikke lægges egentlige cykelstier. Kapitlet beskriver både de muligheder, der er til rådighed, og de løsningstyper, der anbefales som generelle standarder i Vordingborg Kommune

### 5.1 Forskellige stityper

I udviklingen af cykelstinet bør indgå en prioritering af hvilke stityper, der egner sig til de enkelte delstrækninger. I Danmark findes der flere forskellige muligheder. Et udvalg gennemgås herunder.

#### ***Enkeltrettet cykelsti (langs vej)***

Den bedste løsning, både hvad angår cyklisternes oplevede service-niveau og trafiksikkerhed, er enkeltrettede cykelstier i begge vejssider. Enkeltrettede stier kan anlægges med skillerabat eller adskilt fra kørebanen med en kantsten. Førstnævnte anbefales på frie strækninger, hvor det skaber en væsentlig forbedring af trygheds- og sikkerhedsniveauet.

Skillerabattens bredde afhænger af hastigheden på vejen. Ved 80 km/t anbefales 3 m skillerabat. Rabatbredden på 3 m er med til at skabe en tryk afstand mellem cykler og køretøjer. Samtidigt giver det også mulighed for, at bilister, der kører af vejen kan nå at manøvrere bilen inden den støder ind i cyklister eller faste genstande såsom træer, sten og lignende.

Løsningen med kantsten anbefales gennem byer eller ved enkeltforhindringer, hvor der typisk er mindre plads til rådighed. Kantstenen bør have et opspring på 8-10 cm.

I kryds i åbent land anbefales det, at skillerabatten fjernes og der sættes kantsten. Når cyklisterne kommer tættere på kørebanen sikres det, at højresvingende trafikanter lettere erkender cyklisterne.

**Figur 5.1.1: Eksempel på enkeltrettet sti.**



#### ***Dobbeltrettede cykelstier (langs vej)***

Denne løsning vælges kun sjældent langs veje, da der er markant forøget uheldsrisiko på dobbeltrettede stier i forhold til enkeltrettede. Der er især risiko for uheld mellem svingede køretøjer til og fra den primære vej og de lette trafikanter. Der er også risiko for frontalsammenstød mellem cyklister, typisk i de mørke timer. Løsningen



kan vælges på strækninger, hvor 2 mål ligger på samme side af vejen (For eksempel skole og boligområde) Der bør ikke være sideveje med nævneværdig trafik på sådan en strækning. Det frarådes at etablere dobbelttrettede stier gennem byer.

Dobbelttrettede stier skal anlægges med en bredde på mindst 2,5 m og være adskilt fra kørebanen med en 3 m bred rabat.

Vejdirektoratet har i en årrække anbefalet enkelttrettede cykelstier som den bedste løsning. Vejdirektoratet har således selv, i sin projektering af nye cykelstier på statsvejen Kostervej (mellem Dr. Alexandrines Bro og De Hvide Sten) valgt enkelttrettede stier i begge vejsider, selv om denne strækning faktisk opfylder det vigtigste krav til en dobbelttrettet sti. Det anbefales derfor at vælge enkelttrettede stier i hver vejside som standardløsning på udformning af cykelstier i Vordingborg Kommune.

**Figur 5.1.2: Eksempel på dobbelttrettet sti langs vej.**



### **Delt sti**

Løsningen vælges typisk gennem byer, hvor det af hensyn til plads, økonomi eller begrænsede trafikmængder ikke er muligt at anlægge både cykelsti og fortov. På en delt sti anlægges cykelsti og fortov i samme niveau, men adskilt af som minimum en 10 cm bred stribe og gerne af en varierende belægningsopbygning. For eksempel kan cykelsti anlægges i asfalt og fortovet i fliser. De 2 trafikantgrupper er adskilt, men de kan kortvarigt benytte hinandens færdselsareal, hvis der er behov for dette.

**Figur 5.1.3: Eksempel på delt sti.**



### **Fællessti**

Hvis pladsforholdene er trange, for eksempel ved smalt vejudlæg, kan der på steder, hvor der er en begrænset fodgænger- og cyklisttrafik, anvendes stier med fælles færdselsareal for cyklister og fodgængere. Generelt bør de dog kun anvendes, hvor der er få fodgængere, da de ofte medfører utryghed for navnlig ældre gående.

### **Cykel- og kantbane**

Cykelbaner afmærkes med fuldt optrukne 30 cm brede hvide linjer samt cykelsymboler. Kantlinjen kan for at tydeliggøre adskillelsen af de to trafikantgrupper være profileret. Cykelbaner bør have en bredde inklusiv stribe på 1,5 m. Såfremt en cykelbane er anlagt med cykelsymboler og/eller skilte vil det i henhold til færdselsloven blive opfattet som en cykelsti, hvilket betyder, at der blandt andet er parering forbudt på cykelbanen.

**Figur 5.1.4: Eksempel på cykelbane.**



Kantbaner er en mulighed, der på en billig måde kan stille et areal til rådighed for cyklisterne. Kantbaner afmærkes med en 10 eller 30 cm bred ubrudt linje afhængig af kørebanens bredde. Det er en rimelig løsning på veje med få kryds og med et tilstrækkelig bredt vejprofil. Kantbaner benyttes typisk af lette trafikanter, men det er ikke obligatorisk.

Det frarådes at foretage kørebaneudvidelser for at få plads til en cykel- eller kantbane. I stedet bør anlægges en cykelsti. Baggrunden er, at kørebaneudvidelser stort set koster det samme som cykelstier, men de forbedrer ikke serviceniveau og trafikikkerhed nær så meget for cyklisterne.

Cykelbaner og især kantbaner giver ikke tilstrækkelig oplevet sikkerhed til, at alle skolebørnsforældre vil lade deres børn cykle af større veje med cykel- eller kantbaner. I denne cykelstiplan anbefales det at undgå sådanne løsninger på de vejstrækninger, der er prioriteret til nye cykelstier eller andre foranstaltninger til fordel for de lette trafikanter. På veje, der ikke er prioriteret til nyanlæg, og hvor evt. eksisterende cykel- eller kantbaner skønnes at være velfungerende, vil disse dog blive opretholdt.

**Figur 5.1.5: Eksempler på hhv. smalle og brede kantbaner.**



## Opsamling

De vejledende bredder for de forskellige stityper er vist i tabellen herunder (minimumsbredden i parentes).

**Tabel 5.1. Vejledende bredder for forskellige stityper**

Stitype	Bredde, langs vej
Enkeltrettet cykelsti	2,5 m (2,0 m)
Dobbelttrettet cykelsti	2,5 m *)
Delt sti	1,7 m (1,5 m) Cykler 1,5 (1,0) Gående
Enkeltrettet fællessti	2,5 m *)
Cykelbane (inkl. 30 cm kantlinje)	1,5 m (1,0 m)
Kantbaner	Afhænger af kørebanens bredde

\*) jf. cirkulære om dobbelttrettede cykelstier langs vej

## 5.2 Byggenemfarer

I forbindelse med cykelstiprojekter i åbent land etableres der ofte saneringer og hastighedsdæmpende foranstaltninger i byer og landsbyer, således at cyklisterne også ved kørsel i byerne kan føle sig trygge.

Sådanne løsninger benævnes ofte 'miljøprioriteret gennemfart'. Betegnelsen skal angive, at man her har færdsel med blandede trafikanter (både tunge og lette trafikanter), men at trafikken skal foregå på de lette trafikanters præmisser. Miljøprioriteret gennemfart defineres

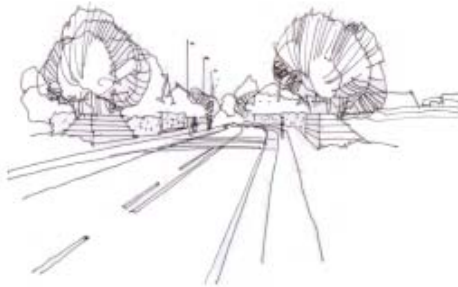
af Vejdirektoratet som følger: "Gennemfartsvej/gade, hvor bymiljøet prioriteres højere end afvikling af gennemfartsvejens trafik".

Traditionelt har byggenemfartsprojekter / miljøprioriteret gennemfart bestået af bump, som er et effektivt hastighedsdæmpende middel. Dette er dog en generende løsning for udrykningskøretøjer og erhvervskøretøjer såsom rutebusser og sættevogne.

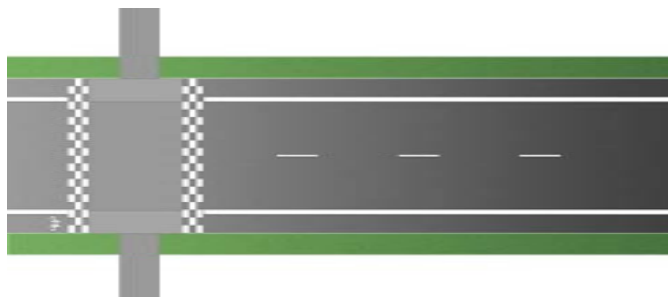
Cyklister kan føle sig utrygge selvom farten er lav. Det er altså ikke tilstrækkeligt blot at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvis målsætningen er tryghedsforbedringer. Her er en fysisk eller visuel adskillelse, som på de frie stræk, en god idé.

Der er i det følgende gengivet nogle principløsninger på byggenemfartsprojekter.

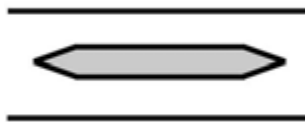
**Fig. 5.2. Eksempler på hastighedsdæmpende foranstaltninger ved bygennemfarer.**



**Byporte** kan være med til at vise trafikanten, at der her sker en ændring af trafikmønstret. Portens visuelle effekt er med til at presse trafikanten, således at denne automatisk sænker hastigheden. Porte anvendes typisk ved udkanten af byer, men kan også anvendes i byrummet. En byport kan kombineres med andre foranstaltninger for eksempel helle på kørebanen eller en hævet flade.



**Bump/hævet flade** er den traditionelle løsning, hvor man ved byporten anlægger et blødt bump. Løsningen er meget effektivt til at nedsætte hastigheden, og er samtidig en nem løsning. Et bump/hævet flade skal gentages med mellemrum gennem byen, da biler har en tendens til at sætte hastigheden op efter passage.



**Heller på kørebanen** kan anlægges for at indsnævre køresporene og derved sænke hastigheden. Såfremt hellen er over 2 m bred kan den anvendes som et støttepunkt for lette trafikanter, der skal krydse kørebanen.



**Indsnævring til 1 spor og bump** er en kombination af bump/hævet flade og indsnævring. Bemærk at der er levnet plads til cyklister, så de ikke skal krydse bumpet. Løsningen kan ikke bruges på stærkere trafikerede veje.



**Forsætninger** ('chikaner') er en anden måde at sænke hastigheden på gennem en by. De kan etableres, så det er muligt for cyklister at køre bag om disse.



**Midtersvulster** er et andet eksempel på hastighedsdæmpende foranstaltning, og kan samtidig anvendes som en markering af det lokale byområde. For cyklister ikke skal føle sig presset, bør disse have separat sti.



**'2 minus 1 veje'** er en vej, hvor man ved hjælp af afstribning får en 2-sporet vej til visuelt at virke som kun ét spor. Formålet er at sænke hastigheden og skabe mere trygge forhold for cyklister. Når 2 køretøjer mødes, er det tilladt at trække ud over den stiplede linje.

Det konkrete valg af løsninger, der vælges ved de enkelte byggenemfarter, er i høj grad afhængigt af de fysiske og trafikale forhold på stedet. Hastighedsdæmpende foranstaltninger bør gentages pr 150-250 m for at have effekt. De enkelte foranstaltninger vil først blive fastlagt i forbindelse med detailprojektering af den enkelte byggenemfart. I kapitel 8 er der forslag til løsningstyper, som pt. anses for mest sandsynlige, og som der er budgetteret ud fra.

### 5.3 Hastighedstilpasning i åbent land

Flere steder foreslås det, at en vejstrækning medtages som en del af cykelstiplanens hovedstruktur, selv om der af forskellige grunde ikke er planlagt cykelsti på strækningen. Det skyldes, at behovet ikke skønnes stort nok. Når sådanne strækninger medtages, er det fordi det anses for formålstjenligt, at cykelstiplanen udtrykker sig i en hovedstruktur, der sikrer cyklistadgang til alle relevante cyklistmål i kommunen. Det drejer sig om Ulvshalevej (fra Ulvshale Strand til Nyord by), Smidstrupvej på Jungshoved, Nysøvej ved Præstø, Svingkærvej ved Ørslev og et stykke af Vej 265 lige syd for Rekende, hvor de rekreative ruter på et kort stykke benytter Vej 265.

Sådan en vejstrækning skal gøres så sikker som muligt for de lette trafikanter med andre virkemidler end stier – og efter samme princip som gælder for de miljøprioriterede byggenemfarter, nemlig at de forskellige trafikarter benytter samme arealer, men på de lette trafikanters præmisser.

Som nævnt ved byggenemfarter, er det konkrete 'mix' af løsninger, der vælges til hastighedstilpasningen, i høj grad afhængigt af de fysiske og trafikale forhold på stedet. De vil derfor først blive fastlagt i forbindelse med detailprojektering af de enkelte strækninger.

Det skal tilføjes om såvel miljøprioriterede byggenemfarter som hastighedstilpasning i åbent land, at det er løsninger der også kan tænkes anvendt på andre veje end de, der indgår i cykelstiplanen. I sådanne tilfælde er løsningerne ikke afgørende for den samlede cykelstruktur i kommunen, men derfor kan de alligevel meget vel tages op som et led i Vej og Trafiks løbende arbejde med lokale trafiksikkerhedsforbedringer. Søndersogsvej på Møn kan nævnes som en strækning, hvor sådanne foranstaltninger er relevante og faktisk også allerede er delvist iværksat.



## 5.4 Dynamisk skiltning på Bogø-dæmningen

Grønsundvej på Møn og Bogø, der fører cyklister til og fra Bogø-Stubbekøbing-overfarten, er en hovedforbindelse for cykelturismen i Storstrømsregionen. Bogø-dæmningen er en flaskehals for denne cykeltrafik. Den er smal og snorlige, så bilerne kører alt for hurtigt. Cyklisterne oplever stor utryghed, mange vil slet ikke passere dæmningen. Grønsundvej er på begge sider af dæmningen forholdsvis smal og opleves også som utryg.

En konsekvent løsning af problemerne på dæmningen – udbygning af cykelstier på denne – ville være ekstremt udgiftskrævende, da hele stenglaciet på dæmningen så skal bygges om (estimeret udgift min. 40 mio. kr.). Det er derfor planen, at der i et samarbejde mellem Vordingborg Kommune og andre interessenter, heriblandt Vejdirektoratet, gennemføres et forsøgsprojekt med dynamisk skiltning på dæmningen.

Skiltningen skal gøre bilisterne opmærksomme på, at der er cyklister på dæmningen, og evt. give signal om midlertidig hastighedsbegrænsning. En forudsætning for at dette kan fungere er, at cyklisterne passerer detektorer i kørebanen, der aktiverer den dynamiske skiltning, på begge sider af dæmningen og på selve dæmningen. Det vil kræve en dispensation fra politiet og Vejdirektoratet at opsætte dynamiske tavler.

## 5.5 Andre tekniske løsninger

Ud over de tekniske løsninger, der er gennemgået i de foregående afsnit, vil der være behov for en række løsninger på mere detailprægede problemstillinger i forbindelse med cykelstiplanen, f.eks.:

- Vejkrydsning, hvor cyklister af den ene eller anden grund skal skifte fra den ene vejside til den anden. Sådanne steder er erfaringsmæssigt nogle af de farligste for cyklister.
- Afvandingsforhold, herunder mulighed for at tilslutte til recipient.
- Generelle myndighedsgodkendelser.

Konkrete løsninger på sådanne problemer anses ikke for at være en del af cykelstiplanen – de er så afhængige af de konkrete forhold på de enkelte lokaliteter, at de skal fastlægges i forbindelse med detailprojektering af de enkelte strækninger.

## 6 Prioritering og hovedstrukturplan

I dette kapitel sker prioriteringen af hvilke vejstrækninger, som skal vælges ud til etablering af cykelstier og andre cyklismefremmende foranstaltninger.

Prioriteringen er et afgørende element i cykelstiplanen, og et af de vigtigste mål med planen. Velbegrundede og afbalancerede kriterier for prioriteringen er afgørende for, at der kan skabes enighed om en prioritering, der skal kunne 'holde' som fundament for fordeling af midler til nye cykelstier i de kommende år. Cykelstiplanen for Møn fra 2008 har faktisk haft denne funktion indtil nu. Det er håbet, at den nye plan kan få samme status som fundament for fordeling af cykelstipenge i de kommende år for hele kommunen.

Prioriteringen sker på **to niveauer**: Dels skal vi prioritere, hvilke veje, der skal forsynes med cykelstier o.a. cyklismefremmende foranstaltninger i *hele* den 16-årige planperiode, dels skal disse strækninger derefter prioriteres efter den rækkefølge, hvori de foreslås realiseret.

Første del sker i dette kapitel, hvor prioriteringen munder ud i en **Hovedstrukturplan for cykelstier o.a. cyklismefremmende foranstaltninger 2012-28**.

Anden del – etapedelingen eller fordeling af realiseringen af hovedstrukturplanens delelementer på planperiodens fire 4-års perioder (2012-16, 2016-20, 2020-24 og 2024-28) – vender vi tilbage til i kapitel 7.

### 6.1 Prioriteringsmetoder

**Prioriteringen er foregået efter følgende proces:** Først udpeges et 'bruttovejnet' (de vejstrækninger, hvor det overhovedet kan tænkes at udbygge cykelstier indenfor den 16-årige planperiode). Herefter foretages en afgrænsning af de cykelsti-relevante veje ud fra nogle principper, som er udviklet i forbindelse med planudarbejdelsen. Det vigtigste af disse er, at vi foretrækker andre sikkerhedsskabende foranstaltninger end nye cykelstier - benævnt 'miljøprioriteret gennemfart' – ved landsbygennemfarter, og lignende foranstaltninger - benævnt 'hastighedstilpasning' - på enkelte, mindre bivejstrækninger.

Herefter har vi, på den tilbageværende del af bruttovejnettet, gennemført en 'objektiv vurdering' af behovet for cykelstier v.h.a. et større, teknisk vurderingsskema. Vurderingen sker her ud fra de behov, som blev indkredset i kapitel 4. Den objektive behovsvurdering har vi derefter sat overfor en sammenfatning af de mange ønsker om cykelstier, der er indkommet fra borgerne tidligere eller i forbindelse med planens udarbejdelse – i skolevejsundersøgelsen, i Cykelsurvey, fra lokalråd og andre interessenter.

Det endelige forslag til prioritering af cykelsti-strækninger – og dermed hovedstrukturplanen for cykelstier – er herefter fremkommet ved en sammenvægtning af den objektive prioritering og ønskerne fra brugere og interessenter. Resultatet ses på Kort 6.4.1. 'Hovedstrukturplan'.

## 6.2 Bruttoveje

For at skabe overblik og systematik i analyser og prioriteringer, er det hensigtsmæssigt, at disse henviser til det samme sæt af veje. Derfor har arbejdsgruppen bag cykelstiplanen (embedsmænd fra Fagsekretariat Vej og Trafik, Vordingborg Kommune, og konsulenter fra NIRAS A/S) besluttet at udvælge en række af de kommunale veje til et såkaldt 'bruttovejnet'.

Betegnelsen hentyder til, at det er et udvalg af de veje, hvor det iflg. arbejdsgruppens skøn overhovedet kan være realistisk, at forestille sig en cykelstiudbygning indenfor planens 16-års løbetid. Bruttovejlisten rummer således *flere* veje, end det vil være realistisk at udbygge cykelstier på. Der skal altså ske en *prioritering* mellem disse vejstrækninger – hvilke skal i sidste ende udstyres med cykelstier, og hvilke ikke?

Bruttovejnettet er udpeget efter følgende kriterier:

- Alle overordnede kommuneveje (trafikveje),
- Alle større skoleveje (herunder alle vejstrækninger, der er klassificeret som trafikfarlige skoleveje),
- Samtlige ønsker fremsat af råd o.a. interessenter (altså inkl. en række tilsyneladende tilfældige 'småstumper' og småveje).

Der er også skelet til alternative ruteføringer og veje af større rekreativ interesse. Bruttovej-listen er således mere et udtryk for fravalg end tilvalg: Veje, der er med på bruttolisten, er ikke dermed udvalgt som cykelstiveje - hvorimod de veje, der *ikke* er med på listen, må betragtes som udelukket fra udbygning med cykelstier.

Bruttovejnettet, der også er vist på Kort 6.1.1., består af følgende vejstrækninger:

### **Delstrækning 1: Bårse – Præstø**

Kommunegrænsen - Bårse  
Bårse - Runddelen  
Runddelen – Præstø

### **Delstrækning 2: Køng – Bårse**

Igennem Kostræde Banker  
Lundbyvej ved Køng  
Lundby - Gammel Lundby  
Gammel Lundby - Bårse

### **Delstrækning 3: Ørslev - Engelholm (kommunegrænsen)**

Ørslev - Udby  
Udby – Runddelen  
Runddelen - Kommunegrænsen

### **Delstrækning 4: Even Bro (kommunegrænsen) – Præstø**

Even Bro – Præstø

### **Delstrækning 5: Præstø Ring**

Faxevej - Næbvej

### **Delstrækning 6: Præstø – Mern**

Præstø - Skibinge  
Skibinge - Allerslev  
Allerslev - Mern

### **Delstrækning 7: Mern – Tågeby**

Mern – Kryds ved Tågeby

### **Delstrækning 8: Præstø - Kalvehave**

Endegårde - Tjørnehoved  
Tjørnehoved - Rekkende  
Rekkende – Kryds ved Tågeby  
Kryds ved Tågeby – Kryds ved Balle  
Kryds ved Balle – Kalvehave

***Delstrækning 9: Tjørnehoved – Jungshoved***

Tjørnehoved – Stenstrup  
Stenstrup – Jungshoved By

***Delstrækning 10: Ørslev – Kalvehave***

Igennem Ørslev  
Ørslev - Mern  
Mern - Balle  
Balle - Kalvehave

***Delstrækning 11: Nyråd By***

***Delstrækning 12: Vordingborg Ring***

Masnedsundbroen - Næstvedvej  
Næstvedvej – Iselingerundkørslen  
Iselingerundkørslen - Bakkebølle

***Delstrækning 13: Farø – Stege***

Farø - Bogø Havn  
Bogø Havn – Bogødæmningen  
Bogødæmningen  
Bogødæmningen – Fanefjordsgade Vest  
Igennem Store Damme  
Fanefjordsgade Øst – Damsholte  
Damsholte - Stege  
Damsholte - Tjørnemark

***Delstrækning 14: Stege - Klinteskoven***

Borre – Magleby  
Magleby - Klinteskoven

***Delstrækning 15: Magleby – Klintholm Havn***

Magleby – Klintholm Havn

***Delstrækning 16: Neble - Klintevejen***

Neble – Lille Bissinge  
Lille Bissinge – Tøvelte

Tøvelte – Keldbylille  
Keldbylille – Klintevejen

***Delstrækning 17: Stege - Nyord***

Igennem Ulvshale Strand  
Ulvshale Strand – Nyorddæmningen

***Delstrækning 18: Mindre strækninger ved Ørslev***

Ørslev Stadion – Ørslev Kohave  
Ørslev Kohave – Ørslev

***Delstrækning 19: Mindre strækninger ved Mern***

Tolstrup – Øster Egesborg  
Balle Strand – Kindvig Strand  
Kindvig Strand - Sandvig

***Delstrækning 20: Kastrup - Vordingborg***

Kastrup - Vordingborg

***Delstrækning 21: Stege – Lille Bissinge***

Stege – Lille Bissinge

***Delstrækning 22: Mindre strækninger ved Stensved***

Stensved – Stensby – Langebæk  
Igennem Stensby Mark

***Delstrækning 23: Mindre strækninger ved Damsholte***

Hjelm – Damsholte

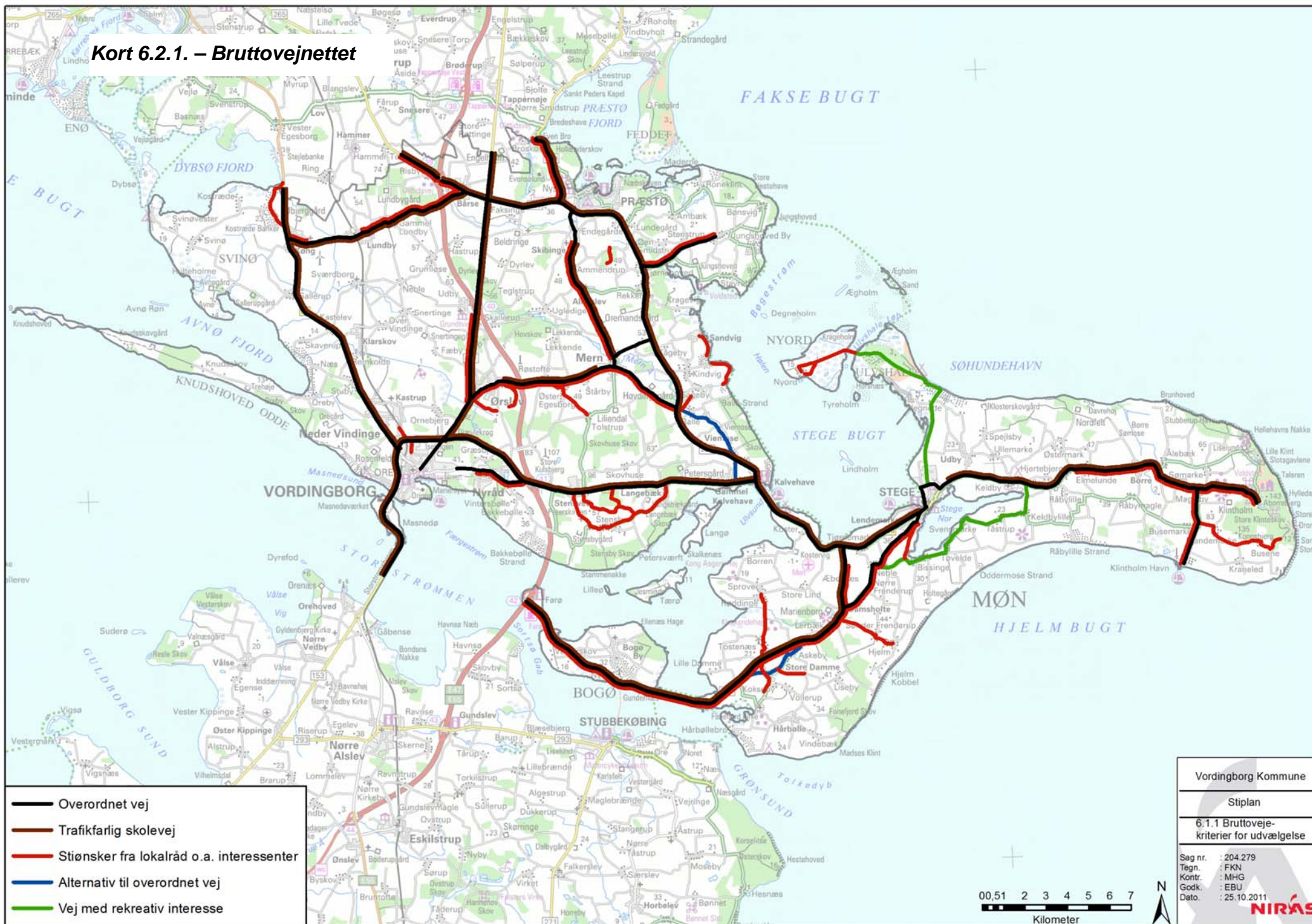
***Delstrækning 24: Mindre strækninger ved Store Damme***

Vollerup – Store Damme  
Sprove – Store Damme  
Hårbøllevej – Store Damme

***Delstrækning 25: Busemarke – Busene***

Busemarke – Busene

## Kort 6.2.1. – Bruttovejnettet



Vordingborg Kommune

Stiplan

6.1.1 Bruttovej-  
kriterier for udvælgelse

Sag nr. : 204.279  
 Tegn. : FKN  
 Kontr. : MHG  
 Godk. : EBU  
 Dato. : 25.10.2011



### 6.3 Prioritering

Herefter foretages en afgrænsning af de cykelsti-relevante veje ud fra nogle principper, som vi er nået frem til i forbindelse med plan-udarbejdelsen. Vigtigst er (som nævnt), at det foreslås, at der konsekvent foretrækkes andre løsninger end cykelstier (tiltag til nedsættelse af cyklist-ulygghed via forskellige former for hastighedsbegrænsning o.a. foranstaltninger) i følgende tilfælde:

- 'Miljøprioriteret gennemfart' ved landsbygennemfarter
- 'Hastighedstilpasning' på strækninger af mindre biveje, hvor der skønnes behov for sikring af cyklister o.a. bløde trafikanter, men ikke for deciderede cykelstier.

'Miljøprioriteret gennemfart' omfatter løsninger såsom hastighedsdæmpning (ved hastighedsbegrænsning, chikaner, bump eller andet) og andre tiltag til cyklistsikring (skiltning, kantbaner). I denne plan omfatter benævnelsen også løsninger såsom delt sti eller fællessti (for cyklister og gående), hvis sådanne kan etableres hensigtsmæssigt og billigere end nyanlæg af cykelstier på tidligere fortovsarealer. 'Hastighedstilpasning' har, som ordet antyder, en snævrere betydning, som alene går på hastighedsnedsættelse på mindre landeveje af hensyn til de lette trafikanter.

Dette princip betyder også, at vi hermed fravælger cykelstionsker på netop de tidligere nævnte 'småstumper' og svagt motiverede bivejstrækninger - på disse ønsker vi *IKKE* cykelstier, men foretrækker hastighedsbegrænsning og andre former for øgning af trafiksikkerheden. Det skal bemærkes, at dette princip fik bred accept på møderne med lokalrådene i september 2011.

OBS.: De miljøprioriterede strækninger, der indgår i hovedstrukturplanens cykelstinet (primært landsbygennemfarter), betragtes som en del af dette net. De strækninger (typisk på mindre biveje), der falder *udenfor* det overordnede cykelstinet, medtages *IKKE* i planen – men er ikke derfor udelukket fra sikkerhedsforbedringer – blot er sådanne ikke en del af cykelstiplanen (og de midler, der afsættes til denne), men af Vej og Trafiks (trafiksikkerhedsmedarbejderens) løbende driftsopgaver.

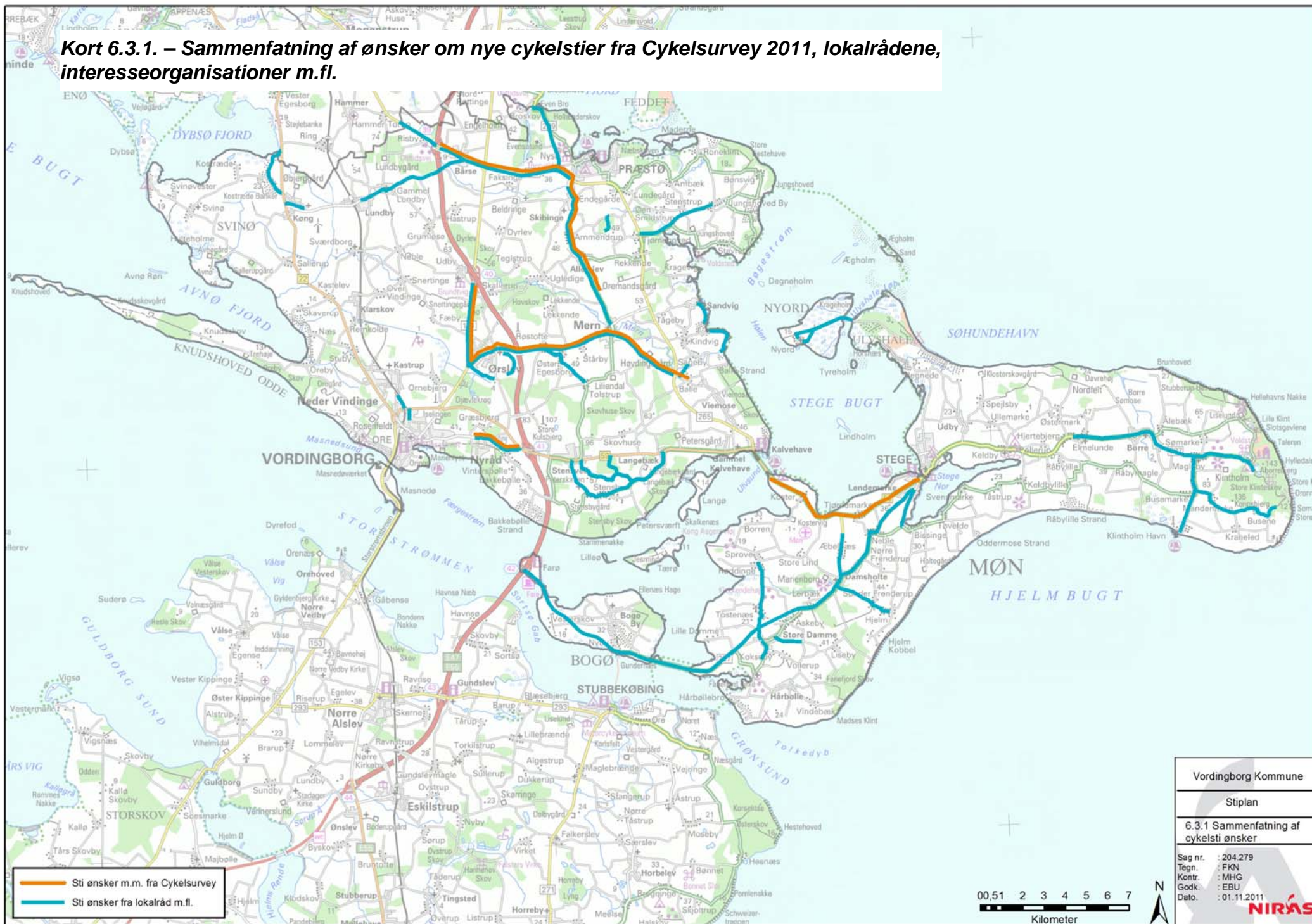
#### **Objektiv behovsvurdering**

Herefter har vi, på det tilbageværende del af bruttovejnettet, gennemført en 'objektiv vurdering' af behovet for cykelstier - v.h.a. et til dette formål udarbejdet vurderingsskema (vedlagt som Bilag 1). Resultatet af denne prioriteringsøvelse er, at følgende vejstrækninger ud fra objektive kriterier bør prioriteres højst til cykelsti-udbygning (strækningernes sammenvægtede karakter i parentes):

- Præstø-Even (2,89)
- Borre-Magleby (2,77)
- Nyråd Hovedgade (2,70)
- Lundby-Bårse (2,60)
- Bårse-Præstø (2,50)
- Stege-Damsholte (2,49)
- Ørslev-Udby (2,48)
- Præstø-Mern (2,25)
- Fanefjordgade V.-Bogødæmningen-Bogø Vesternæsvej (2,0-2,2)
- Ørslev-Mern-Viemose (2,09)



**Kort 6.3.1. – Sammenfatning af ønsker om nye cykelstier fra Cykelsurvey 2011, lokalrådene, interesseorganisationer m.fl.**



— Sti ønsker m.m. fra Cykelsurvey  
— Sti ønsker fra lokalråd m.fl.

Vordingborg Kommune	
Stiplan	
6.3.1 Sammenfatning af cykelsti ønsker	
Sag nr.:	204.279
Tegn:	FKN
Kontr.:	MHG
Godk.:	EBU
Dato:	01.11.2011



Den objektive behovsvurdering har vi derefter sat overfor en sammenfatning af de mange ønsker om cykelstier langs de overordnede vejnet, der er indkommet tidligere eller i forbindelse med planens udarbejdelse – i skolevejsundersøgelsen, i cykelsurveyundersøgelsen, fra lokalråd og andre interessenter. Resultatet er Hovedstrukturplanen, som ses på kort 6.4.1.

#### **6.4 Forslag til hovedstrukturplan for trafikale cykelstier i Vordingborg Kommune.**

Det endelige forslag til prioritering af cykelstier - og til hovedstrukturplanen for cykelstier – er herefter fremkommet ved en sammenvægtning af den objektive vurdering og ønskerne fra brugere og interessenter. Hovedstrukturplanen ses på kort 6.4.1.

Vi har lagt vægt på, at nå frem til en enkel og overskuelig hovedstruktur, hvor hovedlinjerne i den fremtidige cykelstiforsyning er tydeligt synlig. Det har været lettere end forventet, bl.a. fordi faktisk samtlige lokalråd som nævnt ved møderne i september 2011 accepterede, at andre løsninger end cykelstianlæg foretrækkes ved landsbygennemfarter og på mindre biveje i det åbne land. Den foreslåede hovedstruktur omfatter derfor næsten alene stier langs de større veje i kommunen, idet miljøprioriterede gennemfarter i landsbyer mv. dog må anses for at være en ligeså vigtig del af hovedstrukturen som cykelstierne.

##### ***Kommentarer til den foreslåede hovedstruktur:***

Overordnet synes vi, at den foreslåede hovedstruktur både er enkel og ser 'logisk' ud - og at dette er en kvalitet i sig selv. Hovedstrukturen består stort set af cykelstier langs de overordnede veje, dog med stykker af miljøprioriteret gennemfart gennem landsbyerne. Huller i det nuværende net forudsættes lukket i løbet af

planperioden. Bemærk, at der foreslås cykelstier langs Præstø-Mern vejen, men *ikke* langs Præstø-Kalvehave. Dette bygger både på den objektive behovsvurdering og på brugerønsker.

Der er, på enkelte af hovedstrukturplanens mindre veje, forslået 'hastighedstilpasning' (og ikke cykelstier). Dette gælder for Ulvs-hale-Nyord, Smidstrupvej (Jungshoved), Nyrådsvej ved Præstø og Svingkærvej ved Ørslev.

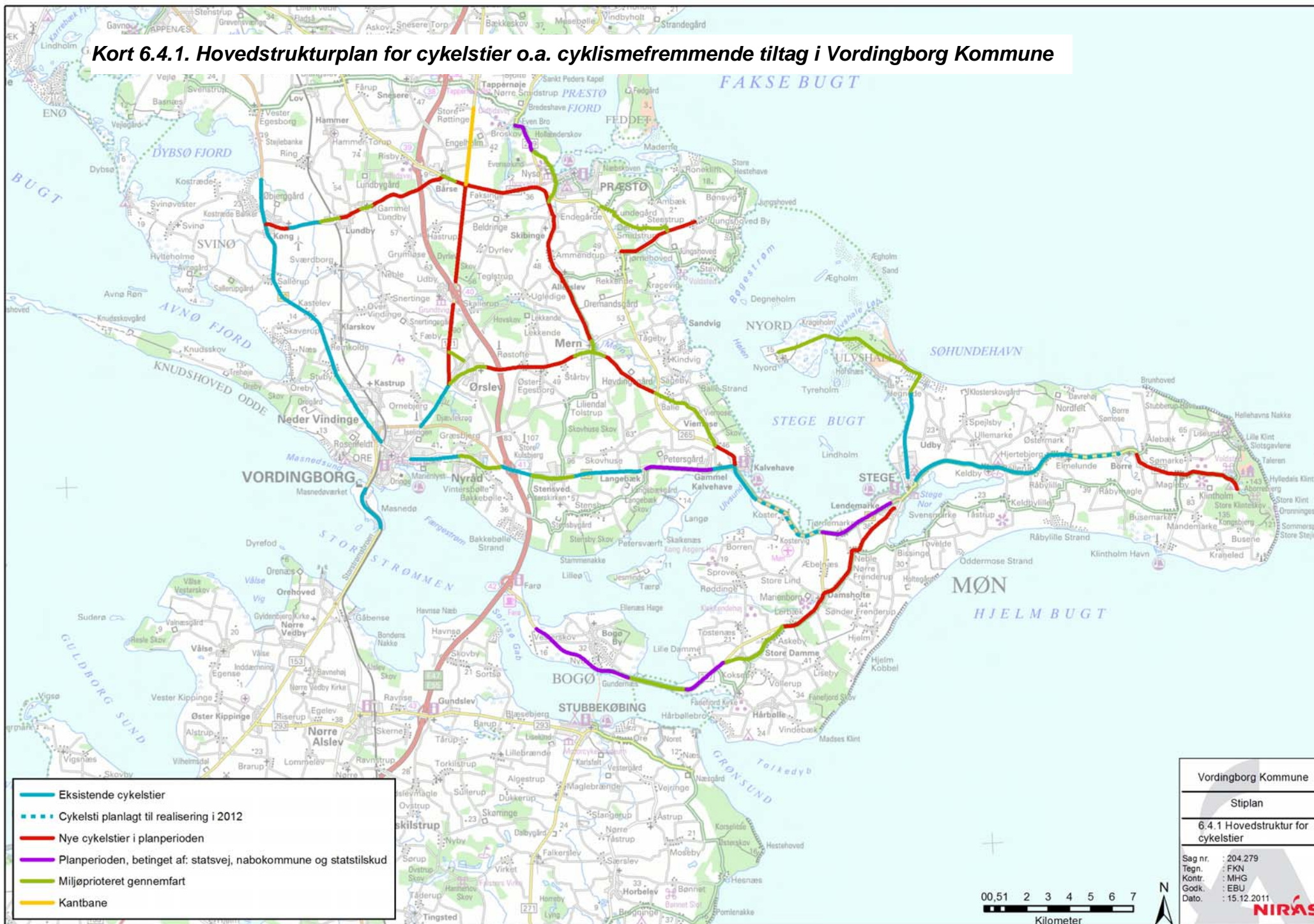
Der er flere af de foreslåede nye cykelstistrækninger, der er betinget af faktorer, der ikke er afklarede i dag. Det drejer sig om

- Cykelstier langs statsveje, hvor vi optimistisk antager, at hele strækningen fra Mønsbroen til Stege udbygges i 1. etape af cykelstiplanen, og strækningen Langebæk-Kalvehave i 2. etape (2016-20). (Det er alene staten, der træffer afgørelse om disse cykelstier; vores 'forhåbninger' om nye statscykelstier er kun medtaget for at vi kan tegne et komplet billede af den forventede, fremtidige cykelsti-hovedstruktur i Vordingborg Kommune).
- Strækninger, der forudsætter forhandling med nabokommuner. Dette gælder for strækningerne Bårse-kommunegrænsen på Næstvedvejen, og strækningen på Faksevej fra Præstø (Nysøvej) via Even Bro mod Fakse.
- Strækninger, der forudsætter særlige statstilskud. Dette gælder den foreslåede løsning på Bogø-dæmningen og de vejstykker, der fører frem til denne.

Flere af de foreslåede cykelstistrækninger – og deres placering i etapedelingen – skal revurderes, når og hvis der kommer en afklaring af den fremtidige skolestruktur.

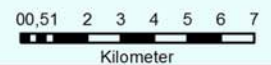


## Kort 6.4.1. Hovedstrukturplan for cykelstier o.a. cyklismefremmende tiltag i Vordingborg Kommune



- Eksisterende cykelstier
- - - Cykelsti planlagt til realisering i 2012
- Nye cykelstier i planperioden
- Planperioden, betinget af: statsvej, nabokommune og statistilskud
- Miljøprioriteret gennemfart
- Kantbane

Vordingborg Kommune	
Stiplan	
6.4.1 Hovedstruktur for cykelstier	
Sag nr. : 204.279	Tegn. : FKN
Kontr. : MHG	Godk. : EBU
Dato. : 15.12.2011	<b>NIRÁS</b>



## 7 Etapedeling

Herefter har vi - igen med udgangspunkt i såvel den objektive behovsvurdering som interessenternes cykelstionsker - fordelt hovedstrukturens cykelstier o.a. cyklismefremmende løsninger på cykelstiplanens fire 4-års perioder. Vi skønner det hverken er muligt (på nuværende tidspunkt) eller hensigtsmæssigt at gå ned i en mere finmasket tidsplan. De strækninger, der allerede er besluttet til påbegyndelse i 2012, kan dog ses i kapitel 8.

Det skal bemærkes, at en 16-årig planperiode er længere end de planperioder, der typisk anvendes i anden langsigtet offentlig planlægning. F.eks. er kommuneplaners løbetid typisk på 12 år. Når vi har valgt en 16-årig planperiode er det fordi, det på den ene side anses for vigtigt, at cykelstiplanens hovedstruktur udtrykker en samlet vision for en 'fuld cykeltidækning' af kommunen, hvilket dog på den anden side vil kræve så mange nye anlæg, at det ville overskride den ramme, som kommunalbestyrelsen (i Kommuneplan-strategien) har udmeldt for investeringer på dette område (se i øvrigt Kapitel 10).

I øvrigt forstiller vi os, at kommunen før starten af hver etape (hver 4-års periode) dels foretager en vurdering af, om det er nødvendigt at revidere planen, dels udarbejder en mere præcis tidsplan for initiativer i den forestående 4-års periode.

### **Kommentarer til etapedelingen:**

#### **1. Etape, 2012-16:**

Vi foreslår, at vejstrækningerne Lundby-Bårse samt Bårse-Præstø prioriteres til udførelse i den første 4-års periode (etape 1). Denne

strækning er en af de, der har fået topprioritet, både i den 'objektive behovsvurdering' og i ønsker fra borgere og lokalråd m.fl. Præstø-Even er også højt prioriteret, men da denne strækning forudsætter aftaler med nabokommunerne, er det ikke realistisk at forvente den anlægsklar tidligere end i etape 2.

Hertil kommer den del af Vordingborg-Køge landevejen (Københavnsvvej), som går fra de isolerede cykelsti-stumper ved motorvejsafkørsel 40 sydpå til bivejen Svingkærvej, der er skolevej nordfra til Ørslev Skole.

Cykelstier fra Hjertebjerg til Borre (på Møn) er allerede planlagt til påbegyndelse i 2012. Det samme gælder forbedringer af bygennemfarter, primært i Nyråd by.

#### **2. Etape, 2016-20:**

I denne etape kommer turen for alvor til Præstø og omegn. Det foreslås, at strækningerne

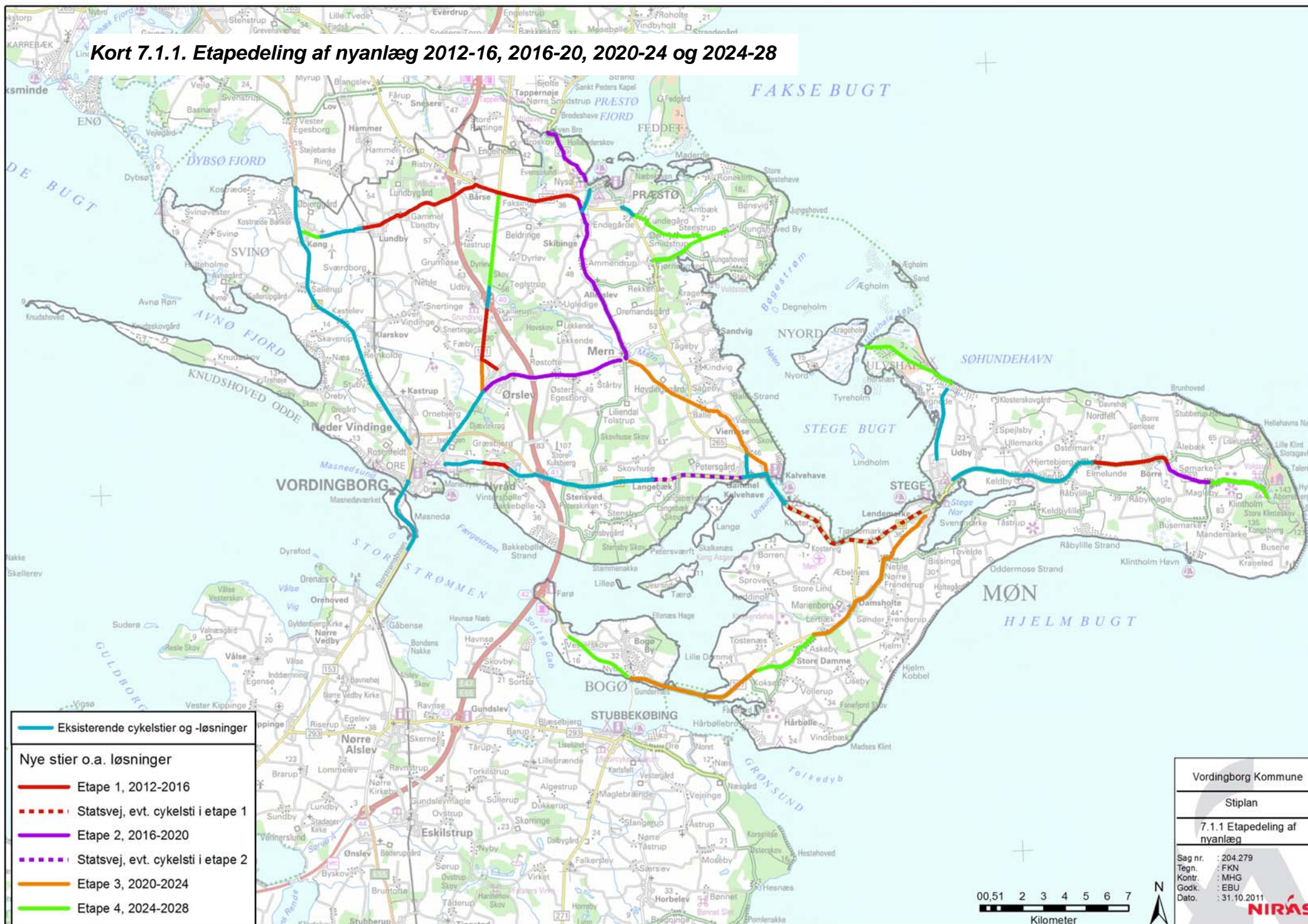
- Præstø-Even;
- Præstø-Mern;
- Ørslev-Mern.

- udbygges i denne etape. Også disse strækninger har fået en høj prioritering i både den objektive vurdering og i meldinger fra borgerne.

Hertil kommer Borre-Magleby på Møn, der også foreslås udbygget i denne etape.



## Kort 7.1.1. Etapedeling af nyanlæg 2012-16, 2016-20, 2020-24 og 2024-28



### **3. Etape, 2020-24**

I denne etape gennemføres to større strækninger og tre mindre:

Bogø Havn – Bogø-dæmningen – St. Damme Vest, som bl.a. omfatter en forsøgsløsning med dynamisk skiltning på Bogø-dæmningen, og som bør være oplagt til at søge statstilskud til.

Mern-Balle-Viemose-Kalvehave, med miljøprioriteret gennemfart gennem Viemose og Kalvehave By.

Hertil kommer

- Askeby Vest – Damsholte;
- Damsholte – Lendemarke;
- Ørslev Runddel – Ørslev Nord.

### **4. Etape, 2024-28**

I denne etape gennemføres de resterende dele af hovedstrukturplanen, heriblandt en række mindre vejstykker, der med nye cykelstier for alvor kan binde hovedstrukturplanen sammen:

- Køng, sidste stykke af Lundbyvej ud til Næstvedvej;
- Bogø Havn – Vesternæs;
- Tjørnehoved - Stenstrup – Jungshoved;
- Stenstrup – Lundegård;
- Magleby – Klinteskoven;
- St. Damme – Askeby.

Flere af disse strækninger tænkes udført som miljøprioriterede byggenemfarter eller hastighedstilpasning, f.eks. Ulvshale-Nyord, Stenstrup – Lundegårde og St. Damme – Askeby.

Endelig etableres cykelstier på den sidste, nordlige del af Køgevejen (Hovedvejen), fra Udbytilkørslen til Bårse Runddel. Nord for Bårse

Runddel skønnes de relativt brede, eksisterende kantbaner på Hovedvejen at være tilstrækkelige.

## 8 Delstrækninger

I dette kapitel gennemgås mere detaljeret de enkelte anlægsarbejder i planperiodens 4 etaper / 4-års perioder.

### 8.1 Etape 1, 2012-16

I den første 4-års periode, som er etape 1, er der 3 strækninger, som kan deles op i mindre strækninger. Hertil kommer et par allerede igangsatte sager (Nyråd Hovedgade og Hjertebjerg Borre), som er planlagt til udførelse i 2012, men som medtages her for fuldstændighedens skyld.

#### 1. Lundby til Bårse

Lundby: Konkret løsning af trafiksikring gennem Lundby Stationsby er pt. under forhandling mellem kommunen og lokalrådet. Udførelse forventes påbegyndt i 2012. Den samlede løsning vil omfatte cykelstier på den nye bro over jernbanen, som endnu ikke er tidsfæstet.

Lundby – Gl. Lundby: 0,6 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med en skillerabat.

Gl. Lundby: Det er en strækning på 0,7 km, hvor der i dag er belysning og 5 bump. Derfor er der ikke forslået yderligere tiltag.

Gl. Lundby – Bårse: 3,5 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med en skillerabat. På strækningen passeres Tubæk Å, hvor det nuværende bygværk ikke umiddelbart kan udvides.

Derfor foreslås det, at der etableres en smal cykelbane på 1,4 m henover broen. 110 m nordøst for Tubæk Å er der en rørunderføring  $\varnothing$  100 cm, som kan forlænges, så cykelstien kan føres i gennem.

Bårse: I Bårse er der 0,2 km fra byskiltet til Næstvedvej. Her etableres der 2,5 m bred fællessti eller delt sti i begge vejsider.

#### 2. Bårse til Præstø

Bårse: Der er i dag 5 hævede flader af ældre dato med meget stejle ramper. På Næstvedvej gennem byen (1,0 km) etableres der 2,5 m bred fællessti eller delt sti i begge vejsider.

Bårse – Bårse Runddel: 0,9 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

Bårse Runddel – Præstø (rundkørsel v. Ny Esbjergvej): 4,2 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat. På strækningen passeres en rørunderføring,  $\varnothing$  150 cm, som skal forlænges så cykelstien kan komme forbi.

#### 3. Ørslev Nord ( Svingkærvej) – Udby (Spangsvej)

2,2 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat. På Svingkærvej skal behovet for hastighedstilpasning vurderes.



#### **4. Nyråd Hovedgade:**

Konkret løsning af trafiksikring gennem Nyråd midtby er pt. under forhandling mellem kommunen og lokalrådet. Er medtaget i kommunens Budget 2012.

#### **5. Hjertebjerg - Borre**

Strækningen er planlagt til påbegyndelse i 2012. Er medtaget i kommunens Budget 2012, statstilskud er opnået.

### **8.2 Etape 2, 2016-20**

I den anden 4 års periode, som er etape 2, er der 4 strækninger, som kan deles op i mindre strækninger.

#### **1. Præstø – Even**

Cykelstier på denne strækning forudsætter forhandling med Næstved og Faxe kommuner, da relevansen af cykelstierne på den del af vejen der ligger i Vordingborg Kommune, er afhængig af de to nabokommuners ønske om at videreføre cykelstierne.

Præstø (Jernbanegade) – Nysøvej - Faksevej: Strækningen på Nysøvej er 1,9 km og cykelruterne går i dag ad denne mindre befærdede vej, hvor behovet for hastighedstilpasning skal vurderes. På nuværende tidspunkt vurderes der ikke at være behov for tiltag.

Nysøvej – Even: 1,6 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med en smal skillerabat. På strækningen ligger

der et hus tæt på vejen, her kan cykelstien laves som en smal cykelbane forbi huset.

#### **2. Præstø - Mern**

Præstø (Ny Esbjergvej) – Tubæk Møllevej: Der er en eksisterende dobbeltrettet cykelsti i eget tracé, som forbinder Rosagervej og Tubæk Møllevej via Ny Esbjergvej. (Sammenkoblingen af cykelstien med Ny Esbjergvej og videre kørsel til og i Adelgade beskrives af lokalrådet som farlig. Problemet bør inddrages i en kommende plan for trafiksikring i Præstø By).

Tubæk Møllevej – Skibinge: 0,5 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

Skibinge: 0,9 km, hvor der etableres en 2,5 m bred fællessti i begge vejsider. De eksisterende chikaner bibeholdes.

Skibinge – Ammendrup: 1,1 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

Ammendrup: 0,7 km, hvor der etableres en smal fællessti i begge vejsider. De eksisterende chikaner bibeholdes.

Ammendrup – Allerslev: 0,3 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

Allerslev: 1,0 km, hvor der etableres en smal fællessti i begge vejsider. De eksisterende chikaner bibeholdes.

Allerslev – Mern: 2,9 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

Mern: 0,7 km, hvor der etableres 3-4 bump.

### **3. Ørslev – Mern**

Ørslev: 1,8 km, hvor de 0,6 km etableres som enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat. På de 1,2 km i Ørslev by etableres der 5 bump.

Ørslev – Mern: 4,9 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

Mern: 0,9 km, hvor der etableres 4 bump.

### **4. Borre – Magleby**

Borre (Ny Borre): 1,0 km, hvor der etableres 2,0 m bred fællessti i begge vejsider.

Borre – Magleby: 1,1 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

Magleby: 1,1 km, hvor der etableres 2,0 m bred fællessti i begge vejsider.

## **8.3 Etape 3, 2020-24**

I den tredje 4-års periode, som er etape 3, er der 5 strækninger, som kan deles op i mindre strækninger.

### **1. Ørslev Runddel – Ørslev Nord (Svingkærvej)**

Ørslev – Ørslev Nord (Københavnsvej): 1,5 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

### **2. St. Damme – Damsholte**

Fanefjordgade øst – Damsholte: 2,0 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med bred skillerabat, hvor de eksisterende vejtræer bliver stående.

### **3. Bogø Havn – St. Damme**

Bogø Havn – Bogø-dæmningen: 1,3 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med bred skillerabat så vejtræerne bevares.

Bogø-dæmningen: 2,1 km, hvor der etableres dynamisk skiltning. Dæmningen er smal og uden mulighed for at etablere cykelsti inden for det eksisterende vejareal. Ved at etablere følere i kørebanen (på tilkørselsarealer på begge sider af dæmningen og på selve dæmningen), som registrerer cykler, kan hastighedsbegrænsningen sænkes midlertidig. Der udlægges følere i kørebanen med et interval, så cyklisten hele tiden er i en zone med nedsat hastighed for bilerne.

Bogø-dæmningen – St. Damme: 3 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

#### **4. Mern – Kalvehave**

Mern – Balle: 3,2 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

Balle – Viemose: 4,0 km, hvor der etableres 8 bump.

Viemose – Kalvehave: 1,3 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat. Der etableres fællessti i begge vejsider i Kalvehave (fra bygrænsen til rundkørslen).

#### **5. Damsholte – Lendemarke**

Damsholte: 1,7 km, hvor der etableres en 2,0 m bred fællessti i begge vejsider.

Damsholte – Lendemarke: 3,5 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

### **8.4 Etape 4, 2024-28**

I den sidste 4 års periode, som er etape 4, er der 8 strækninger, som kan deles op i mindre strækninger.

#### **1. Køng**

Køng (Lundbyvej fra Næstvedvej til Køng Kirkevej): 1,0 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge vejsider med skillerabat.

#### **2. Stenstrup – Jungshoved By**

Stenstrup – Jungshoved By: 1,2 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

Jungshoved By: 0,6 km, hvor der etableres 4 bump.

Stenstrup – Lundegårde: Det undersøges, om der er behov for hastighedstilpasning på Smidstrupvej, der er en vigtig skolevej.

#### **3. Magleby – Klinteskoven**

Magleby – Klinteskoven: 2,7 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med bred skillerabat, hvor de eksisterende vejtræer bliver stående.

#### **4. Ulvshale Strand – Nyord**

Ulvshale Strand – Nyord: 3,0 km, som går gennem skoven til Nyordbroen. Der opsættes skilte med hastighedsbegrænsning. Det overvejes, om samme foranstaltning skal fortsættes helt frem til Nyord By.

## **5. Bogø Havn – Vesternæs**

Bogø Havn – Vesternæs: 4,0 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

## **6. Udby – Bårse Runddel**

Udby – Bårse Runddel: 4,5 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

## **7. St. Damme - Askeby**

Fanefjordgade vestlige ende: 1,0 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

Fanefjordgade: 1,5 km, hvor der etableres en 2,0 m bred fællessti i begge vejsider.

Fanefjordgade, øst: 1,0 km, hvor der etableres 4 bump.

## **8. Tjørnehoved – Stenstrup**

Tjørnehoved – Stenstrup: 2,5 km, hvor der etableres enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen med skillerabat.

## **8.5 'Særtilfælde' udenfor cykelstiplanen**

Ud over de strækninger, der er medtaget i ovenstående oversigt, er der nogle mindre vejstrækninger med problematikker, der kunne have betydning for cykelstiplanens hovedstruktur, men som af forskellige grunde alligevel er holdt udenfor denne. Det drejer sig om 3 vejstrækninger:

### **Kastrup – Iselingskolen:**

Der foreligger en plan for en cykelsti på denne strækning, men planens realisering er afhængig af etablering af en cykelbro over Brovejen og div. tilslutningsanlæg indenfor Vordingborgs bygrænse. Derfor er denne sti ikke medtaget i cykelstiplanen.

### **Næstvedvej vest for Bårse:**

Der er ønsker om cykelstier på denne vejstrækning, men da vejen er statsvej fra motorvejsafkørsel 39 til Næstved, er det ikke meningsfuldt at planlægge cykelstier på det korte kommunevejstykke fra Bårse by til motorvejsafkørslen. Hvis staten vil lave cykelstier på sin del af vejen, kan muligheden tages op.

### **Vej 265, syd for Rekkende:**

Her forløber de nationale og internationale cykelruter på nogle få hundrede meter (fra Kragevigvej til Rekkendevej) ad den overordnede vej 265 incl. krydsning af vejen. Der bør træffes sikringsforanstaltninger for cykeltrafikken – ved skiltning og / eller hastighedstilpasning. Evt. kan Rekkendes byskilt rykkes sydpå til syd for Kragevigvej.

## 9 Faciliteter, Materialer og Æstetik

### 9.1 Faciliteter for cyklister langs de fremtidige cykelstier

Velfungerende cykelstier og –ruter består ikke kun af selve den trafikale infrastruktur (cykelstierne og/eller de eksisterende veje, markveje og stier, som anvendes af ruterne), men også af de servicefaciliteter, der er nødvendige for cyklister på fart:

- Offentlige toiletter,
- Rekreative hvilepladser med muligheder for hvile, spising og at komme af med affald,
- Informationstavler og skiltning,
- Overnatningssteder tæt på ruten, og
- Generel service såsom butikker, spisesteder og mulighed for reparation af cyklen.

De sidstnævnte faciliteter er selvfølgelig særligt relevante for cykelturister, men toiletter og rastepladser er også vigtige for de lokale cyklister – ikke mindst for den voksende fritidscyklisme.

### 9.2 Eksisterende faciliteter

På kortet på Kort 9.2.1 er registreret eksisterende servicefaciliteter langs de vejstrækninger, der i cykelstiplanen prioriteres til udbygning med cykelstier – eller m.a.o. langs den kommende hovedstruktur for cykelstier i Vordingborg Kommune. Toiletter og rastepladser er særlig vigtige.

Der er forholdsvis få fuldt udstyrede rastepladser langs det kommende cykelstinet, og de fleste ligger på Møn (+ Nyord):

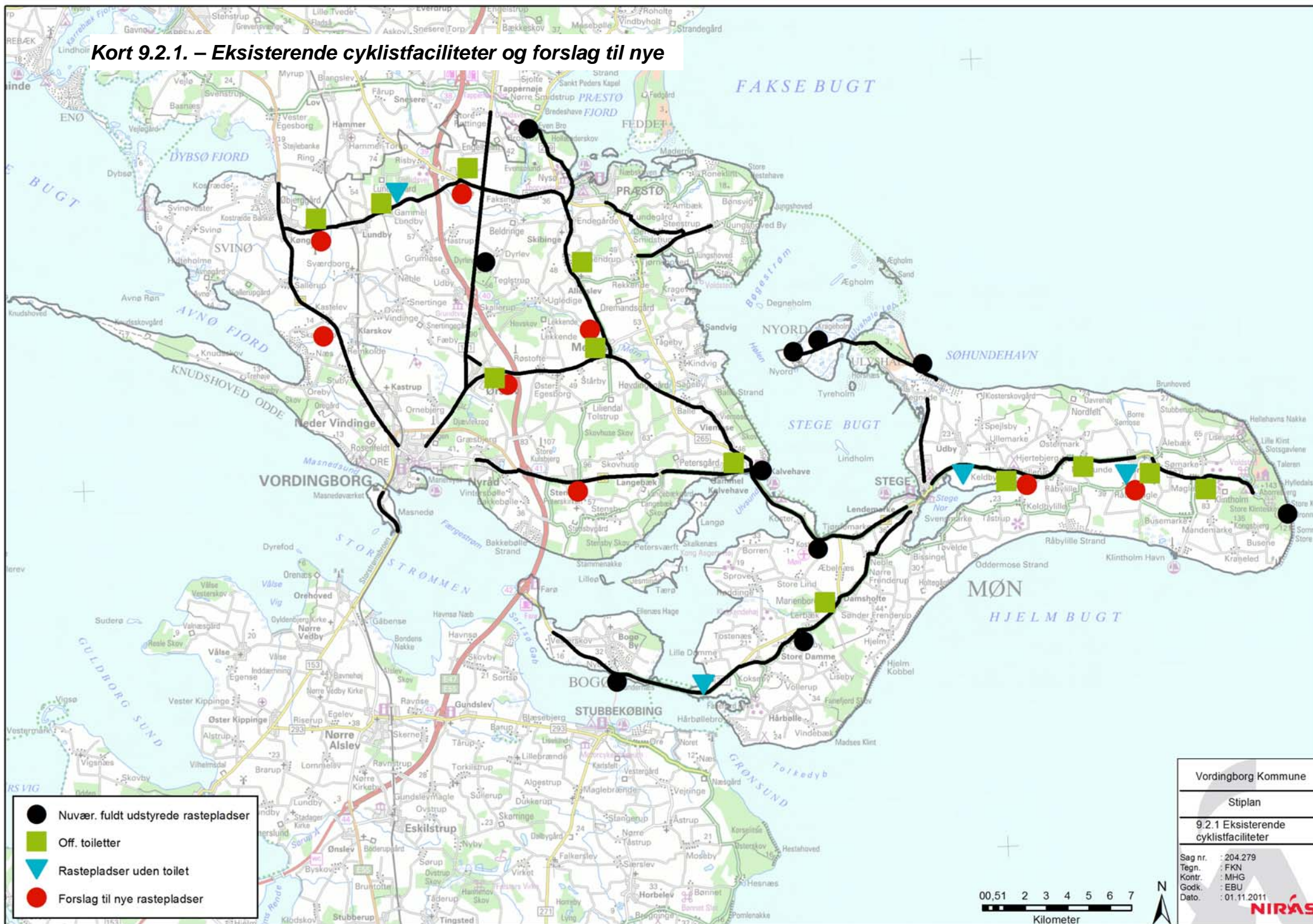
- De Hvide Sten' på Kostervej mellem Dr. Alexandrines Bro og Stege
- Møns Klint, besøgsområdet ved Geocenter Møns Klint
- Ulvshale Strand (Blå Flag-station)
- 'Hyldevang' på Nyord
- Nyord Havn
- Askeby Øst, ved Fanefjordsgades udmunding i Grønsundvej
- Bogø Havn
- Dyrlev Skov, Københavnsvej (Vej 151) nord for Udby Kro
- Kalvehave Havn
- Even Bro, Præstø Overdrev (Vej 209) nordvest for Præstø

Bemærk, det er kun rastepladser på cykelsti-hovedstrukturen, vi har medtaget her. Der findes flere fuldt udstyrede rastepladser udenfor hovedstrukturen, f.eks. Præstøvej (Vej 265) ved Hovvejen vest for Viemose, 'Djævlekrog' på Mønsvej (Vej 22) nordvest for Nyråd, Liselund Slotspark samt øvrige havne.

Ud over de 'fuldt udstyrede rastepladser' er der en række andre, der ikke er fuldt udstyrede – i næsten alle tilfælde er det toilet, der mangler. Se beliggenhed af sådanne langs cykelsti-hovedstrukturen på kort 8.1. 'Hullerne' mellem rastepladserne udfyldes m.h.t. toiletter ikke mindst ved kirkerne. De har næsten alle velholdte offentlige toiletter, der er åbne for offentligheden i alle dagtimer, og som i høj grad benyttes af cykelturister (og der ligger faktisk kirker med jævne mellemrum på næsten hele cykelsti-hovedstrukturen).



### Kort 9.2.1. – Eksisterende cyklistfaciliteter og forslag til nye



Vordingborg Kommune	
Stiplan	
9.2.1 Eksisterende cyklistfaciliteter	
Sag nr.	: 204 279
Tegn.	: FKN
Kontr.	: MHG
Godk.	: EBU
Dato.	: 01.11.2011



Endelig skal det nævnes, at der i de tre købstæder (som ikke er en del af cykelstiplanen) er en række rastepladser o.a. udendørs opholdsmuligheder og offentlige toiletter – bl.a. på havnene.

Selv med dette forholdsvis fintmaskede net af faciliteter, er der dog strækninger langs cykelsti-hovedstrukturen, hvor der i dag mangler faciliteter. Det gælder primært Næstvedvej på hele strækket fra Vordingborg nordpå til kommunegrænsen. Men også Køng-Lundby-Bårse-Præstø, Ørslev-Mern-Viemose og statsvejen fra Afkørsel 41 (Nyråd) til Kalvehave er svagt forsynet med cyklist-faciliteter.

### 9.3 Forslag til fremtidig udbygning med faciliteter

På Kort 9.2.1. er endvidere anført forslag til udbygning af grundlæggende cyklistfaciliteter langs hovedstruktur-strækningerne.

Forslaget indebærer primært etablering af rastepladser med borde-bænke-sæt samt affaldsspande i 'huller' i den nuværende dækning. I Møn-planen konstateredes det, at dette behov langt hen ad vejen kunne løses ved etablering af borde-bænkesæt og affaldsspande ved de kirker, hvor sådanne faciliteter ikke forefindes i dag – men som alle i forvejen har offentligt tilgængelige toiletter.

Samme princip kan løse en stor del af problemet også i den øvrige del af kommunen, hvor følgende kirker (med toiletter) ligger på eller lige ved hovedstruktur-strækningerne: Køng, Lundby, Bårse, Allerslev, Mern, Ørslev, Viemose og på Møn Damsholte, Keldby, Elmelunde, Borre og Magleby. Også Kastrup, Skibinge og Fane-

fjord kirke (sidstnævnte besøges af mange cykelturister) ligger tæt på hovedstruktur-strækningerne.

Etablering af rastepladser på (nogle af) disse steder kræver selvfølgelig aftaler med de pågældende menighedsråd, om at menighedsrådene stiller deres toiletter og et lille stykke jord tæt på toiletterne til rådighed, mod at kommunen leverer borde-bænke sæt og sørger for tømning af affaldssække.

Ud fra kortlægningen af huller i den nuværende dækning med rastepladser kan der, ved anvendelse af 'kirke-løsningen', opstilles følgende forslag til etablering af nye, fuldt udstyrede rastepladser:

- **Borre Kirkeplads** (er faktisk allerede eksisterende, eftersom der er udendørs opholdsmuligheder på kirkepladsen og offentlige toiletter ved kirken);
- **Keldby Kirke;**
- **Ørslev Kirke;**
- **Mern Kirke;**
- **Køng Kirke;**
- **Bårse** – ved kirken, eller evt. kan der etableres rasteplads-faciliteter på pladsen ved Brugsen;
- **Næstvedvej omkring Klarskov** (der foreligger ikke forslag til præcis placering af denne plads);
- **Vordingborgvej mellem Stensved og Langebæk** (der foreligger ikke forslag til præcis placering af denne plads, og da det er statsvej kan kommunen kun stille forslag om, at en sådan rasteplads etableres).

I Møn-planen introduceres den idé, at cykelturismen (og fritids-cyklismen) kan faciliteres ved at der formuleres et 'cykelvenligheds-koncept', hvor man opstiller kriterier til optanknings- og overnatningssteder og forskellige servicefaciliteter, f.eks. mulig-

hed for luftpumpe og cykelreparation. Destination Møn-Sydsjælland er med i VisitDenmarks Aktiv Danmark-projekt for cykelturisme, som omfatter sådanne standarder. Det foreslås, at destinationens opfyldelse af disse standarder gentjekkes som et led i opfølgningen af denne plan.

#### **9.4 Materialevalg, beplantning m.m.**

I valget af belægninger skal der tages hensyn til holdbarhed og vedligeholdelsesmæssige krav. F.eks. er asfaltbelægninger dyre i anlæg, men billige i driftsfasen, mens det omvendte gør sig gældende for grusbelægninger.

Stærk modvind reducerer cyklisters fart. På nogle strækninger kan komforten øges med vindbrydende elementer såsom træer og læhegn. Større, tætte træer mv. kan bl.a. anvendes som læ for korte, intense regnbyger. Også risikoen for tilgroning bør overvejes inden valg af beplantningstype.

Ved hjælp af et mindre, men gennemført designprogram vil man kunne skabe en samhørighed i hele projektet. Det behøver ikke at gå ud over de enkelte geografiske områdes karakter, men det vil være med til at sikre, at der bliver en høj kvalitet på alle stier og steder med cyklistfaciliteter. Ved at udarbejde en overordnet beplantningsplan kan sammenhængen i ruten ligeledes styrkes.

## 10 Budgetoverslag

Dette kapitel sætter økonomi på cykelstiplanen. De samlede omkostninger til cykelstiudbygningen er styret af en overordnet ramme, udmeldt af kommunalbestyrelsen i Planstrategi 2011. Her fremgår det, at kommunalbestyrelsen er indstillet på at udbygge cykelstinettet med 4 km enkeltrettede cykelstier pr. år i begge vejsider, forudsat at der kan opnås statstilskud hertil. Da 1 km enkeltrettet sti i hver vejside efter de seneste priser koster 3,0 mio. kr., giver det en årlig ramme på ca. 12 mio. kr., eller 48 mio. kr. pr. 4-års periode. For etape 1 gælder det, at der allerede er afsat midler til anlæg i 2012; derfor er der (ud over disse midler) 'kun' en ramme på 36 mio. til rådighed i etape 1.

Da det anses for vigtigt, at cykelstiplanens hovedstruktur tegner et helhedsbillede af en 'fuld udbygning' med cykelstier, er der dels tilføjet en etape 4 til de oprindeligt planlagte 3 etaper, dels er rammen for etape 4 udvidet en smule (planens løsningsforslag og økonomi vil alligevel være revideret flere gange, før vi kommer så langt). Det skal understreges, at investeringer på dette niveau kun kan realiseres, hvis en række forudsætninger er opfyldt:

- Der skal være adgang til statstilskud til etablering af cykelstier på et niveau som i de senere år, hvor det har været muligt at få statstilskud på op til 40% (i enkelte tilfælde endda 50%).
- En generel forudsætning er, at der faktisk er plads til investeringerne i kommunens løbende budgettering. Som bekendt kan alle planer blive ofre for økonomisk krise og akutte sparekrav.

*Det skal således understreges, at kommunalbestyrelsen ikke kan give borgere, lokalråd og interesseorganisationer nogen garanti for, at planerne realiseres til punkt og prikke.* Kommunalbestyrelsen må tværtimod tage forbehold for, at forhold som de ovennævnte kan betyde væsentlige ændringer i planerne, specielt i de senere etaper.

På nuværende tidspunkt (2011) er det kommunalbestyrelsens mål at udbygge kommunens cykelstinet i det omfang, som rammerne angiver. Prisen for at anlægge cykelstier afhænger meget af lokaliteten og forholdene. Overslagspriserne i de følgende budgetoverslag for de 4 etaper er baseret på gennemsnitspriser for de 2 cykelstistrækninger som Vordingborg Kommune har udført på Møn i de seneste år. Priserne er ekskl. afvanding og ekspropriation.

Anlæg som planlægges igangsat i 2012 er med i nedenstående oversigt, men uden udgiftsangivelse, da der allerede er disponeret midler til disse anlæg. Vejstrækninger på hovedstrukturen, hvor der skal gennemføres hastighedstilpasning er også med i oversigten, men heller ikke med udgiftsangivelse; dette skyldes dels, at de konkrete løsninger først fastlægges i forbindelse m. projekteringen, dels at der er tale om så begrænsede indgreb (primært skiltning og bump), at udgifterne hertil ikke vil få afgørende betydning for de samlede budgetter.



### 10.1 Budgetoverslag for etape 1, 2012-16

Delstrækning	Længde (m)	Stitype	Pris (mio. kr.)
<b>1. Lundby - Bårse</b>			
Lundby St. (Lundby Hovedgade mv.)	Under projektering og forhandling med lokalråd		I ekst. budget
Lundby – Gl. Lundby	600	Enkeltrettet	1,8
Gl. Lundby – Bårse	3.500	Enkeltrettet	10,0
Bårse by	200	Fællessti	0,3
<b>2. Bårse - Præstø</b>			
Bårse by	1.000	Fællessti	1,8
Bårse - Runddelen	900	Enkeltrettet	2,7
Runddelen - Præstø	4.200	Enkeltrettet	12,6
<b>3. Ørslev - Udby</b>			
Ørslev nord - Udby	2.200	Enkeltrettet	6,4
Svingkærvej	Hastighedstilpasn. overvejes		-
<b>Øvrige, under projektering:</b>			
Hjertebjerg - Borre	3.400	Enkeltrettet	I ekst. budget
Nyråd Hovedgade	Under projektering og forhandling med lokalråd		I ekst. budget
<b>Total</b>	<b>12.600</b>		<b>36,0</b>

### 10.2 Budgetoverslag for etape 2, 2016-20

Delstrækning	Længde (m)	Stitype	Pris (mio. kr.)
<b>1. Præstø – Even</b>			
Nysøvej	Hastighedstilpasn. overvejes		-
Faksevej, fra Nysøvej til Even	1.600	Enkeltrettet	4,8
<b>2. Præstø – Mern</b>			
Tubæk Møllevej - Skibinge	400	Enkeltrettet	1,2
Skibinge by	900	Fællessti	1,8
Skibinge – Ammendrup	1.100	Enkeltrettet	3,3
Ammendrup by	700	Fællessti	1,4
Ammendrup – Allerslev	300	Enkeltrettet	0,9
Allerslev by	1.000	Fællessti	2,0
Allerslev – Mern	2.900	Enkeltrettet	8,7
Mern by	700	Bump	0,2
<b>3. Ørslev – Mern</b>			
Ørslev	1.800	Enkeltrettet og bump	2,1
Ørslev – Mern	4.900	Enkeltrettet	11,7
Mern by	900	Bump	0,3
<b>4. Borre – Magleby</b>			
Borre by (Nyborre)	1.000	Fællessti	3,0
Borre – Magleby	1.100	Enkeltrettet	3,3
Magleby	1.100	Fællessti	3,0
<b>Total</b>	<b>20.400</b>		<b>47,7</b>

### 10.3 Budgetoverslag for etape 3, 2020-24

Delstrækning	Længde (m)	Stitype	Pris (mio. kr.)
<b>1. Ørslev - Udby</b>			
Ørslev – Ørslev nord	1.500	Enkeltrettet	4,0
<b>2. Askeby Ø. - Damsholte</b>			
Fanefjordgade - Damsholte	2.000	Enkeltrettet	5,8
<b>3. Bogø – St. Damme</b>			
Bogø Havn – Bogø-dæmningen	1.300	Enkeltrettet	3,0
Bogø-dæmningen	2.100	Dynamisk skilting	1,0
Dæmningen – St. Damme	3.000	Enkeltrettet	8,2
<b>4. Mern - Kalvehave</b>			
Mern - Balle	3.100	Enkeltrettet	8,8
Balle – Viemose / Viemose by	4.000	Bump	0,4
Viemose – Kalvehave	1.300	Enkeltrettet	3,9
<b>5. Damsholte – Lendemarke</b>			
Damsholte by	1.700	Fællessti	2,8
Damsholte - Lendemarke	3.500	Enkeltrettet	10,1
<b>Total</b>	<b>22.700</b>		<b>48,0</b>

### 10.4 Budgetoverslag for etape 4, 2024-28

Delstrækning	Længde (m)	Stitype	Pris (mio. kr.)
<b>1. Køng</b>			
Køng (Lundbyvej)	1.000	Enkeltrettet	3,0
<b>2. Tjørnehoved – Jungshoved</b>			
Stenstrup – Jungshoved by	1.200	Enkeltrettet	3,6
Jungshoved by	600	Bump	0,2
Stenstrup – Lundegaarde	Hastighedstilpasn. overvejes		-
<b>3. Magleby – Klinteskoven</b>			
Magleby – Klinteskoven	2.700	Enkeltrettet	8,1
<b>4. Ulvshale Strand - Nyord</b>			
Ulvshale Strand – Nyord	3.000	Skilte	0,3
<b>5. Bogø Havn - Vesternæs</b>			
Bogø Havn – Vesternæs	4.000	Enkeltrettet	12,0
<b>6. Udby – Runddelen</b>			
Udby – Runddelen	4.500	Enkeltrettet	13,5
<b>7. St. Damme – Askeby</b>			
Fanefjordgade, vest	1.000	Enkeltrettet	3,0
Fanefjordgade	1.500	Fællessti	3,0
Fanefjordgade, øst	1.000	Bump	0,4
<b>8. Tjørnehoved - Jungshoved</b>			
Tjørnehoved - Jungshoved	2.500	Enkeltrettet	7,5
<b>Total</b>	<b>23.000</b>		<b>54,6</b>

## **BILAG 1. Objektiv prioritering**

### ***Introduktion til 'Værktøj' til objektiv behovsvurdering***

Et af de vigtigste mål med Cykelstiplanen er, at den skal være grundlag for prioritering af hvilke vejstrækninger, der i de kommende år skal udbygges med cykelstier. Uden en velbegrundet og alment accepteret prioritering ville der være risiko for, at beslutninger om nye cykelstier kunne ende i interessegruppe-kamp og 'sognerådspolitik'. Der er derfor lagt et stort stykke arbejde i at få det bedst mulige grundlag for planens prioriteringer.

Som beskrevet i afsnit 6.1. er prioriteringen sket ved en sammenvejning af to prioriteringstilgange: Dels en 'objektiv vurdering af cykelstibehovet', udført af kommunens embedsmænd og konsulenter ved hjælp af et 'værktøj' udviklet til dette formål, dels inddragelse af ønsker og idéer fra borgere, interessegrupper og foreninger – ikke mindst lokalrådene. 'Værktøjet' til den førstnævnte 'objektive behovsvurdering' har form af et stort prioriteringsskema, som er udviklet af Niras Konsulenterne med inspiration fra Vejdirektoratets prioriteringsmetodik. Skemaet kan ses på side 67, hvor man både kan se, hvordan skemaet er opbygget, og hvordan kommunens embedsmænd og konsulenter har udfyldt det ved et internt prioriteringsseminar i august 2011 (talværdierne i skemaet er gennemsnit af deltagernes vurderinger).

Den direkte vejledning til skemaets opbygning følger på næste side, så den kan læses samtidig med at man ser på skemaet.

## Vurderingsskemaet

Prioriteringsskemaet rummer lodret *en liste over de vejstrækninger, der skal prioriteres*. Det drejer sig om de såkaldte 'bruttoveje', d.v.s. de kommunale veje, som det overhovedet kan tænkes at udstyre med cykelstier, se afsnit 6.2. De er udpeget ud fra kriterier, som også er uddybet i 6.2. I skemaet er hovedstrækningerne opdelt i delvejstrækninger, da hver bruttovej består af flere delstrækninger, der godt kan være meget forskellige m.h.t. trafikbelastning, utryghed mv., og hvor cykelstibehovet derfor også kan være meget forskelligt.

Vandret i skemaet er opført **8 parametre**, som udtrykker de vigtigste hensyn ved prioritering af vejstrækninger til cykelstier:

- **Potentielt øget cyklistantal** - altså hvor stor ekstra 'cyclisme', en cykelsti på strækningen ville kunne udløse. Denne parameter er prioriteret forholdsvis højt;
- **Oplevet utryghed** - også en højt prioriteret faktor, der bygger på dels et 'underværktøj' til en mere 'objektiv' måde at opgøre utryghed, dels på embedsmænds og konsulenter kendskab til vejnettet og hvilke dele af det, der opleves som utrygge;
- **Alternative ruter**. Hvis der f. eks. løber en velfungerende cykelrute ad en bivej parallelt med og tæt på en vej, hvor man overvejer at etablere cykelstier, trækker det ned i prioriteringen;
- **Del af skolevej**. En højt prioriteret faktor, da ønsket om at få flere skolebørn over på cykel er et af de vigtigste mål for planen;
- **Nuværende antal cyklister**. De strækninger, hvor der i dag er stor cykeltrafik, bør – alt andet lige – prioriteres højt;
- **Del af cykelrute** – hvis en vejstrækning indgår i en anerkendt cykelrute, vil det tale til fordel for prioritering af denne strækning. Cykelstiplanen har fokus på skolevejscyklisme, men søger også at tilgodese andre cyklistgrupper (pendlere, fritidscyklister og cykelturister). En strækning, der kan gavne flere af disse grupper, bør alt andet lige have høj prioritet;

- **Sammenhæng i cykelstinettet**: Det er også et alment princip, at cykelstiplanen skal skabe sammenhæng i sti- og rutenettet for lette trafikanter. Der er en del spredte 'stumper' af cykelstier rundt omkring i kommunen. Hvis vi kan indpasse disse i et sammenhængende cykelsti og –rutenet., vil det styrke såvel trafikikkerheden som cykelglæden
- **Antal uheld**: Denne parameter kunne have haft større vægt, men vores datagrundlag m.h.t. uheld er desværre så begrænset, at det er svært at uddrage mønstre i uheldene – herunder om de koncentrerer sig på bestemte lokaliteter.

Ved udfyldelse af skemaet vurderes hver parameter for hver enkelt delstrækning, ved at denne tildeles en 'karakter' fra 0 til 5. 0 angiver laveste og 5 højeste karakter i forhold til cykelstiprioritering.

For hver parameter er anført den 'vægt', hvormed parameteren indgår i den tværgående prioritering. Parametrene har forskellig vægt i den samlede vurdering, fordi de ikke betyder lige meget i vurderingen af cykelstibehovet. Parametrene for cyklistpotentiale, oplevet utryghed og skolevej skønnes at være af større vigtighed – og har dermed større vægt - end de øvrige.

For nogle af parametrene er det endvidere anført, hvilke kriterier, der lægges til grund for bedømmelsen. For de parametre, hvor dette er muligt, er der gennemført kvantitative beregninger af behovet; men samtidig er *alle* parametre bedømt ud fra seminar-deltagernes personlige vurderinger, baseret på deres kendskab til vejnet og trafiksituation i Vordingborg Kommune. (I de tilfælde, hvor der er udført både udregning og personlig vurdering, viste der sig i øvrigt ikke at være de store forskelle).

**Prioriteringsværktøj - Cykelstiplan for Vordingborg Kommune**

Parameter Vægtning		Potentielt øget cyklistantal	Oplevet Utryghed	Alternative ruter		Del af skolevej		Nuværende antal cykler		Del af cykelrute		Sammenhæng i stinettet			Uheldsantal		Total point	Total point
		20%	15%	10%		15%		10%		10%			10%			Delstrækning		
		(Se andet ark)	(Se andet ark)	Data	Point	Data	Point	Data	Point	Data	Point	Data	Point	Data	Point		Samlet	
				Over 50% længere	5	Ja	5	>125	5	International	5	Eksisterende sti - Eksisterende sti	5	5+ uheld	5			
				41-50% længere	4			101-125	4	National	4	Eksisterende sti - Cykelegnet vej	4	4 uheld	4			
				31-40% længere	3			76-100	3	Regional	3	Cykelegnet vej - Cykelegnet vej	3	3 uheld	3			
				21-30% længere	2			51-75	2	Lokal	2	Eksisterende sti - intet	2	2 uheld	2			
				11-20% længere	1			26-50	1	Rundtursmulighed	1	Cykelegnet vej - intet	1	1 uheld	1			
				0-10% længere	0	Nej	0	0-25	0	Ingen	0	intet - intet	0	0 uheld	0			
<b>Delstrækning</b>	<b>Længde (km)</b>																	
<b>1 Bårse-Præstø</b>	<b>5,1</b>																	<b>2,50</b>
1a Bårse-Runddelen	0,9	3,2	3,6		4,8	j	5	26	1		0	intet - intet	0	0	0	2,51		
1b Runddelen-Præstø	4,2	3,3	4,2		4,6	j	5	21	0		0	intet - intet	0	0	0	2,5		
<b>2 Køng-Bårse</b>	<b>7,3</b>																	<b>2,58</b>
2a Igennem Kostræde Banker	2,0	2	3		4	j	5	30	1		0		5	1	1	2,7		
2b Lundbyvej ved Køng	1,0	2	3		2	j	5	20	0	Rundtursmulighed	1		5	0	0	2,4		
2c Lundby-Gammel Lundby	0,7	3	3,2		4	j	5	30	1	Rundtursmulighed	1		2	1	1	2,73		
2d Gammel Lundby-Bårse	3,6	3	3,2		4	j	5	30	1	Rundtursmulighed	1	Eksisterende sti - intet	0	1	1	2,53		
<b>3 Ørslev-Engelholm (kommunegrænsen)</b>	<b>10,6</b>																	<b>1,99</b>
3a Ørslev-Udby	3,7	1,8	3		3,2	j	5	8	0		0	Eksisterende sti - Cykelegnet vej	4	2	2	2,48		
3b Udby-Runddelen	4,6	1,4	2,4		4,2	j	5	5	0		0	Cykelegnet vej - intet	1	1	1	2,01		
3c Runddelen-Kommunegrænsen	2,3	1	2		3,6	n	0	5	0		0	Cykelegnet vej - Cykelegnet vej	3	0	0	1,16		
<b>4 Even Bro (kommunegrænsen)-Præstø</b>	<b>3,5</b>																	<b>2,89</b>
4a Even Bro-Præstø	3,5	1,9	3,2		4,8	j	5	122	3	International	5	intet - intet	0	0	0	2,89		
<b>5 Præstø Ring</b>	<b>2,6</b>																	<b>1,55</b>
5a Faksevej-Næbvej	2,6	3	3		3	n	0	20	0		0		2	0	0	1,55		
<b>6 Præstø-Mern</b>	<b>5,1</b>																	<b>2,25</b>
6a Præstø-Skibinge	0,8	parallel sti	2,5	2,4	parallel sti	2,2	j	5	24	0	International	5	intet - intet	0	0	0	2,33	
6b Skibinge-Allerslev	1,4		2,8	2,8	4,4	j	5	6	0		0	intet - intet	0	0	0	2,17		
6c Allerslev-Mern	2,9		2,5	3	4,6	j	5	26	1		0	intet - intet	0	0	0	2,26		
<b>7 Mern-Tågeby</b>	<b>1,7</b>																	<b>0,97</b>
7a Mern-Kryds ved Tågeby	1,7	1	2,2		4,4	n	0	9	0		0	intet - intet	0	0	0	0,97		
<b>8 Præstø-Kalvehave</b>	<b>14,7</b>																	<b>1,62</b>
8a Endegårde-Tjørnehoved	2,3	2,3	3		3,2	j	5	20	0	Lokal	2	Eksisterende sti - intet	2	0	0	2,38		
8b Tjørnehoved-Rekkende	0,8	1,8	3		4,4	j	5	20	0	Rundtursmulighed	1	intet - intet	0	0	0	2,1		
8c Rekkende-Kryds ved Tågeby	2,5	1,5	3		3,4	n	0	16	0	Rundtursmulighed	1	intet - intet	0	0	0	1,19		
8d Kryds ved Tågeby-Kryds ved Balle	3,6	1,5	3		2,8	n	0	20	0		0	intet - intet	0	0	0	1,03		
8e Kryds ved Balle-Kalvehave	5,5	2	2,8		0,4	j	5	20	0		0	Eksisterende sti - intet	2	0	0	1,81		
<b>9 Tjørnehoved-Jungshoved</b>	<b>3,8</b>																	<b>1,33</b>
9a Tjørnehoved-Stenstrup	2,5	1,8	3		3,6	n	0	8	0	Lokal	2	intet - intet	0	0	0	1,37		
9b Stenstrup-Jungshoved By	1,3	1,8	3,2		4	n	0	8	0		0	intet - intet	0	0	0	1,24		
<b>10 Ørslev-Kalvehave</b>	<b>15,2</b>																	<b>2,09</b>
10a Igennem Ørslev	1,8	3	2,5		1,4	n	0	78	3	Rundtursmulighed	1	Eksisterende sti - intet	2	0	0	1,715		
10b Ørslev-Mern	5,0	2,7	2,7		4,8	j	5	22	0		0	Eksisterende sti - intet	2	0	0	2,375		
10c Mern-Balle	3,2	2	2,8		4,6	n	0	15	0		0	intet - intet	0	0	0	1,28		
10d Balle-Kalvehave	4,1	2	2,3		1,4	j	5	20	0	International	5	Eksisterende sti - intet	2	0	0	2,335		
10e Kirkevejen, Gammel Kalvehave	1,1	2	2		4	j	5	22	0	International	5		4	1	1	2,85		
<b>11 Nyråd</b>	<b>2,2</b>																	<b>2,76</b>
11a Igennem Nyråd	2,2	2,5	2,2		1,8	j	5	141	3		0	Eksisterende sti - Eksisterende sti	5	2	2	2,76		
<b>12 Vordingborg Ring</b>	<b>9,1</b>																	<b>1,67</b>
12a Masnedundsbroen-Næstvedvej	2,2	2	2		1	n	0	20	0	International	5		4	1	1	1,8		
12b Næstvedvej-Iselingerundkørslen	2,4	2	2		2	n	0	20	0		0		4	0	0	1,6		
12c Iselingerundkørslen-Bakkebølle	4,5	1	3		5	n	0	20	0		0		4	1	1	1,65		
<b>13 Farø-Stege</b>	<b>24,9</b>																	<b>2,10</b>
13a Farø-Bogø Havn	5,9	1,2	3,2		4,2	j	5	15	0	Regional	3	intet - intet	0	0	0	2,19		
13b Bogø Havn-Bogødæmningen	1,7	2,2	3,8		4,6	n	0	15	0	International	5	intet - intet	0	0	0	1,97		
13c Bogødæmningen	1,9	2,2	4,5		5	n	0	14	0	International	5	intet - intet	0	0	0	2,115		
13d Bogødæmningen-Fanefjordsgade Vest	2,8	2,2	4		5	n	0	15	0	International	5	intet - intet	0	0	0	2,04		
13e Igennem Store Damme	3,5	3	1		0	j	5	15	0		0		0	0	0	1,5		
13f Fanefjordsgade Øst-Damsholte	2,3	2,7	3,8		4,6	j	5	15	0		0	intet - intet	0	0	0	2,32		
13g Damsholte-Stege	3,8	3	3,7		2,8	j	5	32	1		0	Eksisterende sti - intet	2	0	0	2,485		
13h Damsholte-Tjørnemark	3,0	2	4		1	j	5	20	0		0		2	0	0	2,05		
<b>14 Stege-Klinteskov</b>	<b>4,9</b>																	<b>2,17</b>
14b Borre-Magleby	2,4	2,5	3,3		3,2	j	5	37	1	International	5	intet - intet	0	0	0	2,665		
14c Magleby-Klinteskov	2,5	1,8	3		3,8	n	0	20	0	International	5	intet - intet	0	0	0	1,69		
<b>15 Magleby-Klintholm Havn</b>	<b>3,7</b>																	<b>1,38</b>
15a Magleby-Klintholm Havn	3,7	1,7	3,2		4,6	n	0	20	0	Rundtursmulighed	1	intet - intet	0	0	0	1,38		
<b>16 Neble-Klintervejen</b>	<b>9,9</b>																	<b>1,65</b>
16a Neble-Lille Bissinge	1,7	2	2,7		4,6	n	0	20	0	International	5	intet - intet	0	0	0	1,765		
16b Lille Bissinge-Tøvelte	1,8	1,7	2,8		4,6	n	0	20	0	International	5	intet - intet	0	0	0	1,72		
16c Tøvelte-Keldbylille	5,0	1,7	2,7		2,6	n	0	20	0	International	5	intet - intet	0	0	0	1,505		
16d Keldbylille-Klintervejen	1,4	1,8	2,7		4,4	n	0	20	0	International	5	Eksisterende sti - intet	2	0	0	1,905	<b>67</b>	
<b>17 Stege-Nyord</b>	<b>8,8</b>																	<b>1,56</b>
17a Igennem Ulvshale Strand	4,3	2	1,8		3,4	n	0	20	0	Regional	3	Eksisterende sti - intet	2	0	0	1,51		
17b Ulvshale Strand-Nyorddæmningen	4,5	1,7	3,2		2,8	n	0	20	0	Regional	3	Eksisterende sti - intet	2	0	0	1,6		