

TRAFIKPLAN FOR STRØBY EGEDE 2019 ENDELIG UDGAVE

TRAFIKPLAN FOR STRØBY EGEDE: Trafikplan for Strøby Egede 2019 danner som supplement til Trafikplan 2019 grundlag for Stevns Kommunes arbejde i de kommende år inden for trafikafvikling, trafiksikkerhed, hastighedsplanlægning, trafiksaneringer, den lette trafik (cyklister og fodgængere), parkering, fremkommelighed for biltrafik og kollektiv trafik.



Indhold

1. Indledning	3
1.1. Trafikplanens opbygning og formål.....	3
1.2. Borgerinddragelse	3
2. Strøby Egede	5
2.1. Beskrivelse af byen og dens servicefunktioner.....	5
2.2. Udviklingsplan for Strøby Egede	6
3. Trafikplanens trafikale temaer.....	7
3.1. Trafiksikkerhed	7
3.2. Trafikstruktur.....	8
3.3. Fremkommelighed	8
3.4. Kollektiv trafikbetjening	8
4. Trafiksikkerhed.....	9
4.1. Trafiksikkerhed - uheldsanalyse	9
5. Trafikstruktur	12
5.1. Veje.....	12
5.2. Stier	13
5.3. Workshop 2015.....	15
6. Fremkommelighed	16
7. Kollektiv trafikbetjening	19
7.1. Kollektiv trafikbetjening	19
8. Forslag til indsatsområder.....	19
8.1. Vej- og stinet.....	19
8.2. Trafiksikkerhed og hastighed.....	21
8.3. Kollektiv trafikbetjening	21

1. Indledning

Strøby Egede er en af Stevns Kommunes udviklingsbyer og med ca. 4.400 indbyggere kommunens største by. Med sin placering ved Køge Bugt som kommunens nordligste by er der kort afstand til Køge samt motorvej mod nord, vest og syd. Byen ligger med parcelhusområder på hver side af den tidligere amtsvej Stevnsvej og strækker sig med et stort sommerhusområde mod sydøst langs Kystvejen.

Stevnsvej er den mest befærdede vej i Stevns Kommune og strækningen gennem Strøby Ege-de er en daglig flaskehals for trafikken fra den sydøstlige del af kommunen, der skal den vej for at komme til Køge og videre til motorvejen.

Stevns Kommune ønskede på den baggrund, at der skulle laves en trafikplan for Strøby Egede sideløbende med den udviklingsplan for byen, der var iværksat. Det blev derfor besluttet, at der skulle laves dels en samlet Trafikplan for hele kommunen og en dels lokal Trafikplan med sær-ligt fokus på Strøby Egede.

1.1. Trafikplanens opbygning og formål

Trafikplanen for Strøby Egede indeholder indledningsvis en kort beskrivelse af Strøby Egede herunder udvikling og struktur. Herefter følger en kortlægning og analyse af de samme 4 fokusområder som i den samlede trafikplan, hvor der er zoomet ind på Strøby Egede.

Fokusområder i Trafikplanen for Strøby Egede

- Trafiksikkerhed
- Trafikstruktur
- Fremkommelighed
- Kollektiv trafikbetjening

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

Trafikplanen afsluttes med udpegnings af en række indsatsområder / overordnede projektforslag relateret til ovennævnte fokusområder.

Formålet med trafikplanen for Strøby Egede – og den samlede trafikplan er at danne et grund-lag for Stevns Kommunens arbejde i de kommende år inden for trafikafvikling, trafiksikkerhed, hastighedsplanlægning, trafiksaneringer, parkering, fremkommelighed for den lette trafik (cyklister og fodgængere), biltrafik og kollektiv trafik.

I Trafikplanen bliver der oplistet en række ideer til løsningsforslag på de trafikale udfordringer i området. Disse vil indgå i den videre planlægning for udviklingen af Strøby Egede.

1.2. Borgerinddragelse

Det har været vigtigt for Stevns Kommune at inddrage borgerne i arbejdet med trafikplanen for Stevns Kommune. Som en del af arbejdet med trafikplanen for Strøby Egede og Stevns Kom-mune blev der derfor i foråret 2018 afholdt 3 borgermøder i hhv. Strøby Egede, Hårlev og Store Heddinge.



Livlig diskussion ved bordene på borgermødet på Strøbyskolen.

Det er væsentligt at have borgernes input med i kortlægningsfasen, da det er dem, der dagligt færdes på de kommunale veje og stier og dermed har en væsentlig viden om de lokale forhold.

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

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

I 2015 blev der tilsvarende afholdt 2 workshops om det trafikale forhold på Kystvejen og Brinken i Strøby Egede, hvor grundejerforeningerne langs Kystvejen var inviteret til at deltage og komme med ideer og input til, hvordan de trafikale udfordringer på Kystvejen kunne løses.

2. Strøby Egede

2.1. Beskrivelse af byen og dens servicefunktioner

Strøby Egede er med 4.400 indbyggere Stevns Kommunes største by. Strøby Egede ligger ud til Køge Bugt og tæt ved kommunegrænsen til Køge og er kommunens nordligste by. Fra Strøby Egede er der kort afstand til Køge by samt motorvejene mod nord, vest og syd.



Figur 1: Kort over Strøbys beliggenhed i Stevns Kommune

Byen ligger på hver side af den tidligere amtsvej Stevnsvej og strækker sig med et stort sommerhusområde mod sydøst langs Kystvejen.

Strøby Egede er kendetegnet ved at være en by præget af parcelhusbyggeri på hver side af Stevnsvej og ud langs Kystvejen, hvor der i starten af 1960'erne blev udstykket en række sommerhusområder helt ud til Magleby Skov.

Strøby Egede centret ligger centralt i byen, hvor Kystvejen møder Stevnsvej i et signalreguleret kryds. Her er der bl.a. er to dagligvarebutikker, apotek, restauranter og et bibliotek.

Strøbyskolen, der er distriktsskole for den nordøstlige del af kommunen, ligger ca. 2 km fra centrum mod syd på Lendrumvej. På skolen er der ca. 790 elever fordelt på 10 årgange. Der er 2 daginstitutioner i Strøby Egede dels Lærkehuset, som ligger på Valnøddevej og dels Børnehuset Lodbjerggård, som ligger på Lendrumvej overfor Strøbyskolen .

I forbindelse med Strøbyskolen ligger Strøbyhallen, Strøby Idrætscenter og AIK Fitness.

Servicefunktionerne er placeret centralt i byen og byens lange udstrækning betyder, at hovedparten af den interne transport foregår i bil.



Placering af center, skole og daginstitutioner i Strøby Egede

Stevns Kommune betragter Strøby Egede som en by med mange gode vækstmuligheder, da der er kort afstand til hovedstadsområdet, de overordnede indfaldsveje til kommunen og forbindelse herfra til Syd motorvejen (M30) og videre mod nord til Køge Bugt Motorvejen (M10).

Der er en områdefornyelse i gang i Strøby Egede og med den nuværende kommuneplan er der udlagt nye rammer til boligformål i byen. Konkret betyder det, at der er udlagt et 14 ha. stort areal til boligformål omkring Hybenrosevej i den sydlige del af byen. Her er der allerede udført 2 etaper af udstykningen af Stolpegården under navnet Nicolinelund.

2.2. Udviklingsplan for Strøby Egede

Der er trafikale udfordringer i området, som skyldes byens placering, byens status som pendlerby og det stigende antal indbyggere. Strøby Egede er udviklet omkring Stevnsvej og Kystvejen med Tryggevælde ådal lige vest for byen. Der er kun to vejbroer over Tryggevælde Å i Stevns Kommune – Prambroen i Strøby Egede og Tingvejsbroen mellem Hårlev og Varpelev. Hovedparten af trafikken fra den Sydøstlige del af kommunen kører over Prambroen, da Tingvejsbroen betyder en ikke uvæsentlig omvej. Derfor er presset på vejene højt.

Derfor er det ønsket, at der skal anlægges en omfartsvej syd om Strøby Egede for at aflaste trafikken gennem bymidten og samtidig etablere nogle tværforbindelser mellem Kystvejen og Stevnsvej for at aflaste Kystvejen.

En udviklingsplan har til formål at pege på de vigtigste problemstillinger og potentialer for en fremtidig byudvikling. Udviklingsplanen udlægger områder til fremtidig byudvikling, som på sigt vil skabe en større trafikbelastning på vejen i Strøby Egede

Udlæggelse af arealer til ny byudvikling bør derfor være betinget af, at der samtidig laves en samlet plan for adgang til og fra området for både hårde og bløde trafikanter. Hvis udviklingen fortsætter som forventet, kan de første dele af frilandsbyen udlægges i forbindelse med Kommuneplan 2024

3. Trafikplanens trafikale temaer

Trafikplanen beskæftiger sig som nævnt i afsnit 1.1 med fire trafikale hovedtemaer:

- Trafiksikkerhed
- Trafikstruktur
- Fremkommelighed
- Kollektiv trafikbetjening

Nedenfor følger en kort beskrivelse af hvert tema og i de følgende kapitler er de enkelte temaer behandlet med fokus på Strøby Egede.

3.1. Trafiksikkerhed

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Trafikstruktur

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

Trafikstrukturen for kommunens vejnet er bygget op omkring opdelingen i overordnede veje, fordelingsveje og lokalveje. Trafikstrukturen danner udgangspunkt for en udformning og en indretning af vejene, der understøtter og over for trafikanterne signalerer de forskellige vejtypers trafikale funktion.

Vejklassificeringen er med til at sikre en høj fremkommelighed på det overordnede vejnet og en høj tilgængelighed på det mere fintmaskede lokalvejsnet. Samlet set angiver trafikstrukturen overfor trafikanterne, hvilken type vej de færdes på (den selvforklarende vej) og dermed også hvilken adfærd, der forventes af dem som trafikanter.

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

3.3. Fremkommelighed

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

Optimering af signalanlæg, tydelig vejafmærkning, korrekt skiltning, sneryddede og vedligeholdte veje bidrager således til en bedre afvikling trafikken og dermed fremkommeligheden på vejene.

3.4. Kollektiv trafikbetjening

Den kollektive trafikbetjening er en vigtig del af den kommunale trafikstruktur og fremkommeligheden. At borgerne kan rejse med enten tog eller bus til mål både inden for og udenfor kommunegrænsen med en tilpas kort rejsetid, er afgørende for at kunne flytte bilisterne til den kollektive trafik. Derfor er god planlægning af den kollektive trafik vigtig, hvis man ønsker at øge antallet af passagerer i den kollektive trafik.

4. Trafiksikkerhed

4.1. Trafiksikkerhed - uheldsanalyse

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

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

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

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

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

Personskadeuheld er uheld, hvor en eller flere personer er kommet til skade. Der bruges 3 definitioner ved registrering og analyse af personskadeuheld:

- Lettere tilskadekomne – knubs og skrammer, som ikke kræver større lægebehandling.
- Alvorlig tilskadekomne – mere alvorlige skader som brækkede arme og ben, der kræver større lægebehandling.
- Dræbt – hvis en eller flere som følge af et trafikuheld dør inden for 30 dage fra uheldsdagen.

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

Ekstrauheld

Ekstrauheld er uheld uden personskade, som politiet har registreret, men hvor der ikke er pligt til at optage rapport. Det skyldes, at der er tale om materieluheld, hvor skaden er så lille, at den er ubetydelig. Ekstrauheld anvendes normalt ikke i tematiske analyser (se afsnit 4.3) eller i

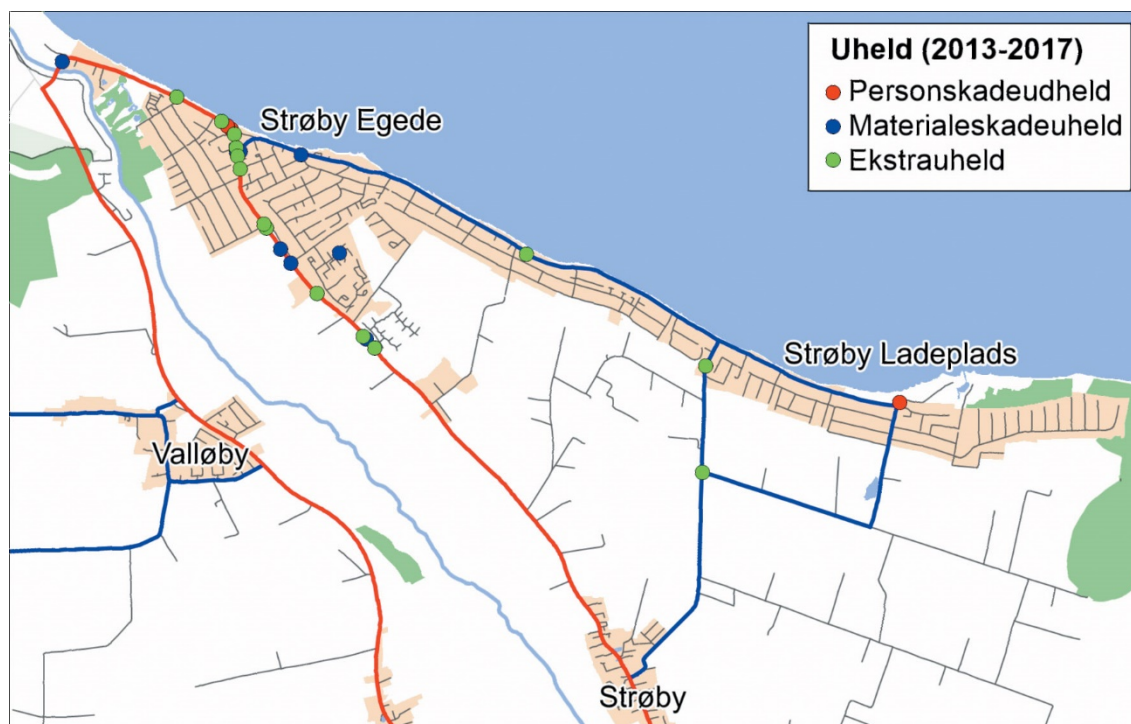
I perioden fra 1. januar 2013 til 31. december 2017 er der registreret i alt 28 uheld i og omkring Strøby Egede. Her er set på området fra Prambroen til Strøbyskolen og mod øst til Maglebyskoven. Uheld på Strandvejen er også medtaget.

De 28 registrerede uheld fordeler sig på 3 personskadeuheld med 4 tilskadekomne, heraf 1 alvorligt og 3 lettere tilskadekomne, 11 materielskadeuheld og 14 ekstrauheld.

Der ikke registreret uheld med dræbte i den nævnte periode.

I 2018 er der registreret 3 uheld i Strøby Egede, alle ekstrauheld.

Det bemærkes, at hovedparten af uheldene er ekstrauheld og materielskadeuheld. Figur 2 viser de registrerede uheld i Strøby Egede området i perioden 2013 - 2017.



Figur 2: Politiregistrerede uheld i området ved Strøby Egede i perioden 2013 – 2017

Uheld på Stevnsvej

Der er registreret flest uheld på Stevnsvej gennem Strøby Egede særligt i den centrale del af byen omkring Strøby Egede Centret. Dette er ikke overraskende, da der her er en stor trafikintensitet et signalreguleret kryds samt mange ind – og udkørsler.

En nærmere analyse af uheldene fremgår af nedenstående tabel.

Uheldssituation	Nr.	Beskrivelse	Uheldstype					
			E-uheld	M-uheld	P-uheld	Tilskadekomne		
						L	A	D
	011	Eneuheld på lige vej	1	1				
	022	Eneuheld i sving		1				
	111	Uheld ved overhaling	1					
	140	Påkørsel bagfra ved ligeud kørsel	6	1				
	241	Mødeuheld			2	2	1	
	312	Højresving ind foran medkørende	1					
	321	Påkørsel bagfra ved venstresving	1					
	410	Venstresving ind foran modkørende		1				
	620	Højresving ud foran modkørende		1				
	798	Påkørsel af parkeret bil	1					
	876	Uheld med fodgænger v. højresving		1				
	910	Påkørsel af dyr på kørebanen	1					
		I alt	12	6	2	2	1	

Tabellen viser de 20 politiregistrerede uheld på Stevnsvej i perioden 2011 – 2018 begge år incl.

Uheldene fordeler sig på 12 ekstrauehld, 6 materielskadeuehld og 2 personskadeuehld med 2 lettere tilskadekomne og 1 alvorligt tilskadekommen. Den hyppigste uheldssituation er påkørsel bagfra primært, hvor begge parter kører lige ud og et enkelt tilfælde, hvor den ene part holder stille og skal svinge til venstre. Uheldene er sket på Strækningen mellem Prambroen og Strøbyskolen.

De 2 personskadeuehld er registreret som mødeuehld, og er begge sket i svinget lige inden Strøby Egede Centret.

Hvornår sker uheldene?

Tidsrum	0 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	15 - 18	18 - 24
Ekstrauehld	1	1	1	4	2	3
Materielskadeuehld	1	1	2	0	1	1
Personskadeuehld	0	0	1	1	0	0

Uheld på Stevnsvej i Strøby Egede 2013 - 2018, fordeling over døgnet

Tabellen viser, at der er registreret flest uheld i tidsrummet fra kl. 12 – 24, når ekstrauehldene tælles med. Hvis der ses bort fra ekstrauehldene, er det i formiddagstimerne, der er registreret flest uheld og det ses samtidig, at de to personskadeuehld er registreret i tidsrummet mellem kl. 9 og 15 dvs. uden for den alm. myldretidstrafik.

Hvor på Stevnsvej sker uheldene?

Strækning	Km 5 - 6	Km 6 - 7	Km 7 - 8
Ekstrauehld	2	7	3
Materielskadeuehld	1	2	3
Personskadeuehld	0	2	0

Uheld på Stevnsvej i Strøby Egede 2013 - 2018, fordeling på Stevnsvej gennem Strøby Egede

Tabellen viser, at de fleste uheld er registreret fra km 6 – 7, som er den centrale del af Strøby Egede mellem Fortunvej og Bakkegårdsvej.

Samlet viser uheldsanalysen af Stevnsvej gennem Strøby Egede for perioden 2013 til 2018, at:

- Der er registreret 2 uheld med personskade på 6 år
- Der er registreret 2 materielskadeuehld og 2 personskadeuehld i den centrale del af Strøby Egede
- Der er registreret 1 uheld, hvor en fodgænger er blevet påkørt
- Hovedparten af uheldene incl. ekstrauehld er registreret i eftermiddags- og aftentrafikken

Den høje trafikbelastning på Stevnsvej gennem Strøby Egede og de få krydsningsmuligheder gør, at fodgængere og cyklister kan føle det utrygt at færdes langs med og i særdeleshed krydse Stevnsvej. Der er imidlertid registreret relativt få uheld med personskade og materielskade på 6 år. Der er dog behov for fokus på den centrale del af Strøby Egede, hvor hovedparten af uheldene er registreret.

På borgermødet var der stor fokus på forbedring af trafikikkerheden i Strøby Egede og de fremmødte påpegede bl.a. følgende trafikikkerheds- og tryghedsfremmende tiltag.

Borgernes forslag til forbedret tryghed og trafikikkerhed:

- Generelt mere fartkontrol på vejene
- Hastighedsdæmpning på Lendrumvej (max 40 km/t)
- Trafiksanerung på Acacievej - bliver brugt som genvej
- Sikker adgang til børnehuset Lodbjerggaard
- Overhalingsforbud på Stevnsvej

5. Trafikstruktur

5.1. Veje

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

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

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

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

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



Figur 5: Vejnettet i Stevns Kommune opdelt på vejklasser

Fig. 5 viser vejnettet i og omkring Strøby Egede, som omfatter trafikveje, fordelingsveje og lokalveje.

Stevnsvej og Køgevej er klassificeret som trafikveje. Kystvejen, Strandvejen, Uglemosevej og Nederste Linievej er fordelingsveje. De øvrige veje i Strøby Egede er lokalveje.

I trafikplanen for Stevns Kommune er de generelle karakteristika for de 3 vejklasser: trafikveje, fordelingsveje og lokalveje beskrevet nærmere.

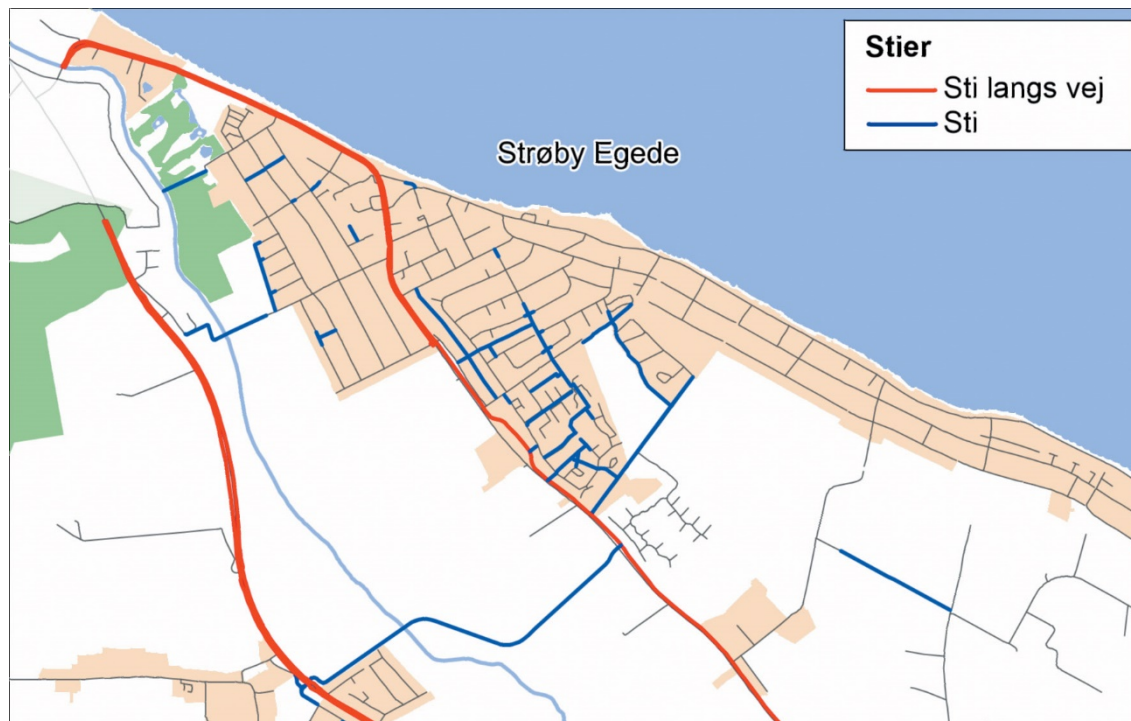
Den tidligere amtsvej Stevnsvej er den primære adgangsvej til Strøby Egede og den østlige del af Stevns Kommune for både nord og sydgående trafik. Stevnsvej gennem Strøby Egede er den mest trafikerede vej i Stevns Kommune med en årsdøgntrafik på ca. 13.300 biler mellem Kystvejen og Prambroen. Kystvejen bidrager hertil med ca. 3.900 biler og er således også en relativt stor trafikbelastning. Trafikken på Kystvejen aftager, når man bevæger sig østover mod Strøby Ladeplads og er ca. 2.000 biler mellem nr. 192 og 204. Trafikintensiteten er størst i morgen- og eftermiddagsmyldretiden og er størst nordgående om morgenen og sydgående om eftermiddagen.

Generelt set er der et sammenhængende vejnet i byen, hvor vejene med mest trafik er klassificeret som trafikveje og vejene med mindst trafik er klassificeret som lokalveje. Men der er også udfordringer ved denne trafikstruktur, især på grund af forløbet af trafikvejen igennem Strøby Egede by og den smalle vejbrede på fordelingsvejen Kystvejen.

I den kommende planlægning for Strøby Egede anbefales det at få skabt et vejnet uden om bymidten, så den i større udstrækning kan friholdes for den gennemkørende trafik.

5.2. Stier

Strøby Egede har ikke et overordnet sammenhængende stinet. Der er spredte stisystemer særligt i de nyere parcelhusområder, der forbinder enkelte boligområder med hinanden. I forbindelse med den i gangværende byudvikling omkring Hybenrosevej er der særlig fokus på at få etableret stiforbindelser dels mod byens centrum og især mod skole og daginstitutioner.



Kort over stier i Strøby Egede

Her er der planlagt en ny stiforbindelse til Strøbyskolen, som skal ligge hen over Stolpegårdens jorder mellem de nuværende og kommende etaper af Nicolinelund. Stien skal anlægges som en dobbeltrettet fællessti for både cyklister og fodgængere mellem Hybenrosevej og Strøbyskolen via boldbanerne nord for skolen. Det nuværende fortov langs Hybenrosevej skal indgå i stiforløbet så der bliver forbindelse til den offentlige sti mellem Nimgården og den kommende udstykning Strandroseparken.

På Strøbyskolen er der i 2018 lavet nye busholdepladser og en ny stiforbindelse ind på skolen fra Lendrumvej, så skolebørnene, der kommer fra området langs Kystvejen, kan køre ind på skolen uden at skulle krydse skolens store parkeringsplads.



Skolebus ved de nye busholdepladser på Strøbyskolen

Samtidig giver stien mulighed for at cykle/gå til daginstitutionen ved skolen uden at komme ud på Lendrumvej mellem Stevnsvej og Strøbyskolen.



Kiss'n'ride anlæg og dobbeltrettet cykelsti på Strøbyskolen

I 2019 færdiggøres projektet med "kiss'n'ride" anlæg og yderligere 2 busholdepladser på Lendrumvej.

Langs Stevnsvej gennem Strøby Egede har der frem til 2011 været cykelbaner langs fortovene. I forbindelse med forlægning af Kystvejen og etablering af et signalreguleret kryds ved Strøby Egede centret i 2011 blev der lavet cykelstier på en kortere strækning på hver side af krydset. I 2013 – 2014 blev der lavet delte stier på en del af strækningen fra Prambroen til Solgårdsparken i forbindelse med separat-

kloakering af Strøby Egede. Det er planen, at de delte stier skal forlænges i takt med den fortsatte separatkloakering i området.

Fra Bakkegårdsvej er der en dobbeltrettet cykelsti langs Stevnsvej mod syd til Strøby. Stien fungerer som skolesti for Strøbyskolen, der ligger mellem Strøby Egede og Strøby. Stien er forbundet med en sti fra Valløby via en tunnel under Stevnsvej syd for Hybenrosevej.

Der er ikke cykelsti langs Kystvejen, da vejen er udlagt i kun 6 meter bredde på det meste af strækningen. Det smalle tværprofil og den trafikbelastningen på kystvejen gør, at mange cyklister og gående oplever utryghed, når de færdes på vejen.

På borgermødet kom der bl.a. disse forslag til forbedring af trafikstrukturen:

At binde de eksisterende stier sammen til et samlet stinet både i forhold til eksisterende servicefunktioner, skole, idrætshal, rekreative områder og nye udviklingsområder

At sikre skolevejsstier, fra det nordlige Stevns til Strøbyskolen

At etablere cykel- og gangsti langs vandet ved Kystvejen

At kystvejen bliver aflastet trafikalt

At der kommer en bedre forbindelse mellem Kystvejen og Stevnsvej

At etablere en gennemgående stiforbindelse parallelt med Kystvejen ad Brinken og videre ad Svalemosevej øst for Strandvejen jf. forslag fra GF Lemgården

5.3. Workshop 2015

Kystvejen i Strøby Egede er en ca. 5,1 km lang og smal vej der strækker sig fra centrum af Strøby Egede til Vejs Ende. Kørebanelen er mellem 4,5 og 5 meter bred og der er en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t på hele strækningen. Der er etableret fartdæmpende foranstaltninger i form af bump og hævede flader ved sidevejsstilslutninger på Kystvejen. Trafikmålinger viser en relativt høj trafikbelastning samt, at gennemsnitshastigheden generelt er højere end den tilladte hastighed på 40 km/t.

Mange bløde trafikanter oplever det derfor meget utrygt at færdes på Kystvejen og særligt den smalle kørebane giver driftsmæssige udfordringer, da der ofte køres ud i rabatterne, når to biler skal passere hinanden.

I 2015 afholdt Stevns Kommune og COWI sammen med grundejerforeningerne langs Kystvejen 2 workshops med det formål at opstille nogle scenarier for, hvordan de trafikale problemstillinger herunder trafikbelastning, hastighed og forholdene for de bløde trafikanter på Kystvejen kunne løses.

De trafikikkerhedsmæssige konsekvenser samt fordele og ulemper forbundet med etablering af de forskellige tiltag, blev præsenteret i et opsamlingsnotat udarbejdet af Cowi. Borgernes indvendinger til de forskellige løsningsforslag var ligeledes beskrevet og taget i betragtning i forbindelse med udpegning af den anbefalede løsning. Dette kan ses i bilag F.

Udefra en samlet vurdering af de nuværende forhold samt de foreslåede løsninger, var anbefalingen at etablere en 2 minus 1 vej på hele strækningen. Den anbefalede hastighed på strækning vil fortsat være 40 km/t, hvor der gennemføres tilstrækkelige foranstaltninger til at reducere hastigheden. Denne løsning kan etableres med den eksisterende vejbredde, men det anbefales, at vejen udvides for at opnå de mest optimale forhold. Alternativt kan Kystvejen omklassificeres, som beskrevet under afsnit 8.1.

6. Fremkommelighed

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

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

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

Vejdirektoratet har lavet en forundersøgelse af en ny vejforbindelse fra Stevns til Sydmotorvejen og offentliggjorde i august 2018 en sammenfattende rapport om denne forundersøgelse.

Der er igangsat en VVM undersøgelse af projektet. Undersøgelsen forventes færdig i slutningen af 2020.

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

Trafikmængder og hastighed

Der er gennemført trafiktællinger i perioden 2016 – 2019 på udvalgte veje i Strøby Egede for at få kortlagt om vejnettet passer de målte trafikmængder. Trafiktællingerne tæller antallet af biler og kan skelne mellem personbiler, busser, varevogne og lastbiler. Resultatet vises som ÅDT eller ÅrsDøgnTrafik, som er et beregnet gennemsnit for trafikken pr. døgn over hele året. Bilernes hastighed bliver også registreret og omregnet til dels en gennemsnitshastighed og dels en 85 % fraktil. En 85 % fraktil på eksempelvis 55 km/t betyder at 85 % af bilerne ikke kører hurtigere end 55 km/t. Tællestedernes placering er vist på Fig. 3 og numrene henviser til den efterfølgende tabel.



Figur 3: kort over placering af trafikmålinger i Strøby Egede 2016 - 2019

Trafik- og Hastighedsmålinger						
Nr.	Vejnavn	ÅDT	År	Hastighedsgrænse [km/t]	Gennemsnits hastighed [km/t]	85%-fraktil* [km/t]
1	Egelundsvej	129	2016	50	32,8	43,0
2	Egelundsvej	85	2016	50	30,5	39,3
3	Hybenrosevej	502	2017	50	41,6	50,4
4	Lendrumvej	1027	2016	80	38,8	46,5
5	Stevnsvej 40	13289	2019	50	50,7	57,2
6	Stevnsvej 49	9922	2019	50	49,4	54,7
7	Stevnsvej 116	9471	2019	50	52,9	58,7
8	Stevnsvej 122	9013	2019	50	57,6	64,6
9	Stevnsvej 128	8840	2019	60	62,1	69,0
10	Kystvejen 16	3878	2019	40	37,9	45,0
11	Kystvejen 116	2598	2019	40	39,5	47,8
12	Kystvejen 192 - 204	2030	2019	40	44,7	53,1

Tabel over trafik og hastighedsmålinger i Strøby Egede 2016 – 2019, rød markering angiver, at gennemsnitshastigheden er højere end hastighedsgrænsen.

*) 85% fraktilen er den hastighed, som 85 % af bilisterne ikke overskrider.

Det ses af tabellen, at trafikmængderne er store på både Kystvejen og Stevnsvej. Der er dagligt køer på Stevnsvej mod nord om morgenen og mod syd om eftermiddagen. Midt på dagen er trafikken mere spredt.

På Stevnsvej ligger gennemsnitshastigheden lige omkring fartgrænsen på 50 km/t i målingerne ud for nr. 40 og 49. Hastighedsniveauet stiger efterhånden som man bevæger sig sydpå ud mod det åbne land og trafikintensiteten falder. Før krydsombygningerne ved Hybenrosevej var der en lokal hastighedsbegræns-

ning på 60 km/t frem til ca. 200 m før Valnøddevej. I forbindelse med krydsombygningerne er den fjernet så den generelle hastighedsgrænse på 50 km/t nu gælder. De målte hastigheder efter ombygninger er for høje og der er således behov for øget fokus på hastigheden på Stevnsvej mellem Bakkegårdsvej og Hybenrosevej.

Det samme billede ses på Kystvejen, hvor gennemsnitshastigheden ligger lidt under fartgrænsen på 40 km/t tættest på centrum og noget over længere østpå.

For at sikre en god trafikafvikling og forbedre trafiksikkerheden i den sydlige del af Strøby Egede er der lavet to såkaldte primærkanaliseringer med venstresvingbaner på Stevnsvej ved Valnøddevej og Hybenrosevej.



Kanaliserings ved Valnøddevej i Strøby Egede

Kanaliserings betyder, at man deler trafikken i to kanaler, en i hver retning adskilt af enten afmærkning på kørebanen eller med et helleanlæg. På Stevnsvej er der udført helleanlæg, da anlæggene ligger i tættere bebygget område.

Samtidig er der lavet støtteheller på Valnøddevej og Hybenrosevej for at øge trygheden for de bløde trafikanter, der færdes på den dobbeltrettede cykelsti langs Stevnsvej.

Begge anlæg er belyste og er forberedt med trækrør, så der ikke skal graves i kørebanen, hvis det bliver nødvendigt at etablere signalregulering i krydsene for at kunne afvikle trafikken.

På borgermødet var der fokus på hastighed bl.a. med følgende forslag og bemærkninger:

- Stevnsvej indenfor byområdet er det flere steder utrygt at krydse vejen på grund af de hurtigkørende bilister.
- Hastighedsnedsættelse til 40km/t på Lendrumvej nær Stevnsvej v. skolen.
- Acacievej, en villavej som anvendes som genvej med høj hastighed
- Hybenrosevej, lige strækning hvor hastigheden ikke overholdes

7. Kollektiv trafikbetjening

7.1. Kollektiv trafikbetjening

Fra Strøby Egede er der gode busforbindelser til det meste af kommunen samt til Køge i nabokommunen. Rute 108 og 109 kører mellem Køge, Strøby Egede og Strøby. Rute 251 kører mellem Store Heddinge og Køge via Strøby og Strøby Egede og rute 253 kører som en ringlinje mellem Hårlev, Valløby, Strøby Egede og Strøby. Med busplan 2016 blev busbetjeningen af Strøby Egede forbedret med udvidet drift på rute 108 og 109 og de nye ruter 251 og 253.

Samtidig blev skolebuskørslen igen overdraget til Movia således, at både de almindelige rutebusser og 5 nye skolebusruter i dag sørger for at eleverne kan komme i skole. Strøbyskolen betjenes primært af rutebusser 108, 109, 251 og 253 samt af skolebus 271, der kører mellem Store Heddinge Skole og Strøbyskolen.

Der er time drift på busserne igennem Strøby og Strøby Egede på hverdage i dagtimerne. Rute 108 og 109 kører desuden om aftenen og i weekenderne med 2 timers drift. I forbindelse med Busplan 2016 blev det tilstræbt at lægge køreplanerne så busserne passer bedre med S-togene videre fra Køge Station. Dog har flere borgere på det afholdte borgermøde ønsket flere busafgange i myldretidstimerne.

8. Forslag til indsatsområder

På baggrund af den gennemførte kortlægning og analyse af trafikken i Strøby Egede vurderes det, at det eksisterende lokale vejnet kan håndtere den nuværende trafikmængde. Det overordnede vejnet særligt Stevnsvej og Kystvejen er i dag så belastet, at der vil være behov for nye tiltag for at håndtere den stigende trafik i takt med at planerne om udvikling af Strøby Egede gennemføres og realiseres.

På baggrund af kortlægningen af de eksisterende forhold, de gennemførte analyser (se trafikplan for Stevns Kommune), borgerinput samt besigtigelse af udvalgte lokaliteter er der udpeget indsatsområder indenfor nedenstående temaer, som kommunen bør prioritere i de kommende år.

Indsatsområder:

- Vej – og stinet
- Trafiksikkerhed og hastighed
- Kollektiv trafik

Se bilag E for et samlet overblik over forslag til indsatsområder og de dertilhørende projektforslag.

8.1. Vej- og stinet

Følgende indsatsområder er udpeget ud fra en vurdering af, hvor der er behov for supplerende tiltag for at understøtte vej- og stinettet og trafikstrukturen generelt i Strøby Egede.

Indsatsområde	Overordnede projektforslag
Trafikregulerende tiltag	<ul style="list-style-type: none">• Tiltag omkring nye byudviklingsområder

	<ul style="list-style-type: none"> Trafikal analyse af veje, hvor der er sket en væsentlig trafikstigning, hvor hastigheden opleves høj samt de udpegede steder, hvor det er utrygt at færdes (se bilag B) <p>Dialog med politiet om øget hastighedskontrol på Kystvejen, Stevnsvej, Lendrumvej, Strandvejen, Acacievej og Hybenrosevej.</p> <ul style="list-style-type: none"> Om klassificering af veje, hvor det er nødvendigt at afvikle trafikken på de lette trafikanters præmisser-
Sammenhængende stinet	<ul style="list-style-type: none"> Prioritering af missing links på stinettet Nye vej- og stiforbindelser i forbindelse med udbygning af nye byområder Supplerende stikrydsninger omkring nye byudviklingsområder Udarbejdelse af en cykelstiplan for hele kommunen for at sammenbinde og udbygge eksisterende stinet
Attraktivt vej- og stinet	<ul style="list-style-type: none"> Cykelstier skal planlægges således, at der er plads til christianicykler og handicapkøretøjer Bedre belysning på Stevnsvej (fra Hybenrosevej til Trekronervej) og skole stier Internt i Strøby Egede anbefales det, at trafikken primært foregår på de lette trafikanters præmisser Udarbejde en designmanual for byrum, for at skabe ensartethed og skabe en klar identitet for hele Stevns Kommune
Parkering	<ul style="list-style-type: none"> Kortlægning af parkeringsbehov med fokus på vigtige rejsemål samt udpegning af områder til lastbilparkering

Internt i Strøby Egede anbefales det, at trafikken primært foregår på de lette trafikanters præmisser, hvorfor mulighederne for udbygningen af et sammenhængende stinet bør vurderes.

Det er en god idé at arbejde videre med en egentlig cykelplanlægning samt vurdere om der er veje der bør og kan omklassificeres, fx Kystvejen, så det er lettere at afvikle trafikken på de lette trafikanters præmisser.

Overordnet set bør der etableres et sammenhængende stinet med stiadgang fra boligområder til Strøbyskolen og idrætshallen, så børn selv kan transportere sig til og fra skole og fritid. Det vurderes ud fra trafiktallene omkring skolen, at der er en del børn, der bliver kørt til skole.

Stiadgangen eksisterer i dag fra Stevnsvej, men ikke fra de øvrige veje. Der skal derfor sikres bedre stiforbindelser til den centrale del af byen.

Det vurderes også, at der bør udarbejdes en parkeringsstrategi, som bør indeholde mål og retningslinjer for parkering samt forslag til parkeringsstruktur. Udvikling af parkeringsfaciliteterne i byerne og Stevns Kommune som helhed bør også indgå.

8.2. Trafiksikkerhed og hastighed

Følgende indsatsområder er udpeget ud fra en vurdering af, hvor der er størst potentiale for at forbedre trafiksikkerheden i Strøby Egede:

Indsatsområde	Overordnede projektforslag
Hastighed	<ul style="list-style-type: none"> Trafikal analyse af veje, hvor der er sket en væsentlig trafikstigning, hvor hastigheden opleves høj samt de utrygge lokationer udpeget af borgere (se bilag B)
Skolebørn i trafikken	<ul style="list-style-type: none"> Trafik politik på skolerne Nationale kampagner ved skolestart Sikring af skoleveje frem til Strøbyskolen
Utryghed	<ul style="list-style-type: none"> Trafikal analyse af følgende utrygge strækninger: Strøby Bygade, Kystvejen og Stevnsvej
Kampagner	<ul style="list-style-type: none"> Adfærdsregulerende kampagner med særlig fokus på hastighed, spiritus og skolebørn
Tung trafik	<ul style="list-style-type: none"> Udpegning af rutenet til tung trafik

Borgerne har udpeget flere utrygge strækninger i Strøby Egede, bl.a. Stevnsvej og Kystvejen er nævnt flere gange.

Antallet af registrerede uheld er begrænset for hovedparten af vejnettet i Strøby Egede. Men på Stevnsvej er antallet af uheld relativt højt. Det er også her, at borgerne oplever høj hastighed. Der bør derfor udføres en grundig trafikal analyse af Stevnsvej.

På Kystvejen er hastigheden allerede angivet til 40 km/t, hvorfor en yderligere hastighedsnedsættelse ikke vil være realistisk. Der bør foretages en hastighedsregistrering så hastighedsniveauet kan vurderes. Hvis hastigheden viser sig at være noget over det angivne, bør det overvejes at lave yderligere hastighedsdæmpende tiltag på strækningen.

Hvis spidstimetrafikken ikke overstiger 300 køretøjer/time kan vejen etableres som en 2 - 1 vej. Det kan være med til sammen med hastighedsdæmpende foranstaltninger at nedsætte hastigheden og dermed opnå en tilfredsstillende hastighedsreduktion. Samtidig kan cyklisterne forhold på strækningen forbedres. Også oversigten fra sideveje forbedres, når bilisterne kører midt på Kystvejen. Ulempen ved tiltaget er, at det er tvivlsomt, om der kan opnås mødesigt på hele strækningen.

8.3. Kollektiv trafikbetjening

Følgende indsatsområder er udpeget indenfor temaet kollektiv trafikbetjening:

Indsatsområde	Overordnede projektforslag
Optimering af den kollektive trafiks fremkommelighed	<ul style="list-style-type: none"> Systematisk gennemgang af bus- og togruter og køreplaner med henblik på at forbedre den kollektive trafiks fremkommelighed.
Optimering af skolebussernes ruter og køreplaner	<ul style="list-style-type: none"> Granskning af skolebussernes køre- og ruteplaner, herunder hensyn til skolernes "ringetider" og åbningstider i SFO.

Alternative løsninger

- Tænk alternative løsninger i planlægningsarbejdet, fx delebilsordninger.